

Nota Mobiliteit

Deel II • Resultaten inspraak & advies



Ministerie van Verkeer en Waterstaat





Inhoud •

1	Inleiding	5
2	Hoofdpijnen uit de inspraak op de Nota Mobiliteit Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat	7
3	Meer dynamiek, beter bereikbaar; reactie op de Nota Mobiliteit Raad voor Verkeer en Waterstaat	21
4	Samenwerken aan regionale mobiliteit Raad voor Verkeer en Waterstaat	25
5	Advies Nota Mobiliteit Sociaal Economische Raad	29
6	Advies Nota Mobiliteit Overlegorganen Verkeer en Waterstaat	35

Hoofdstuk 1



● Inleiding

Op 30 september heeft de minister van Verkeer en Waterstaat het beleidsvoornemen van de Nota Mobiliteit verzonden aan de Tweede Kamer. Tevens heeft de minister de Nota Mobiliteit gepresenteerd aan de pers en aan de externe relaties van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dit heeft zij samen gedaan met haar collega van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Hiermee is deel I van de Planologische Kernbeslissing (PKB), conform artikel 2a WRO, afgerond.

Dit deel I heeft gedurende de periode van 18 oktober tot 31 december 2004 ter inzage gelegen om een ieder de mogelijkheid te geven te reageren. In totaal zijn 147 verschillende inspraakreacties binnengekomen. Deze zijn samengevat door het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat in het rapport "Hoofdpijnen uit de inspraak op de Nota Mobiliteit".

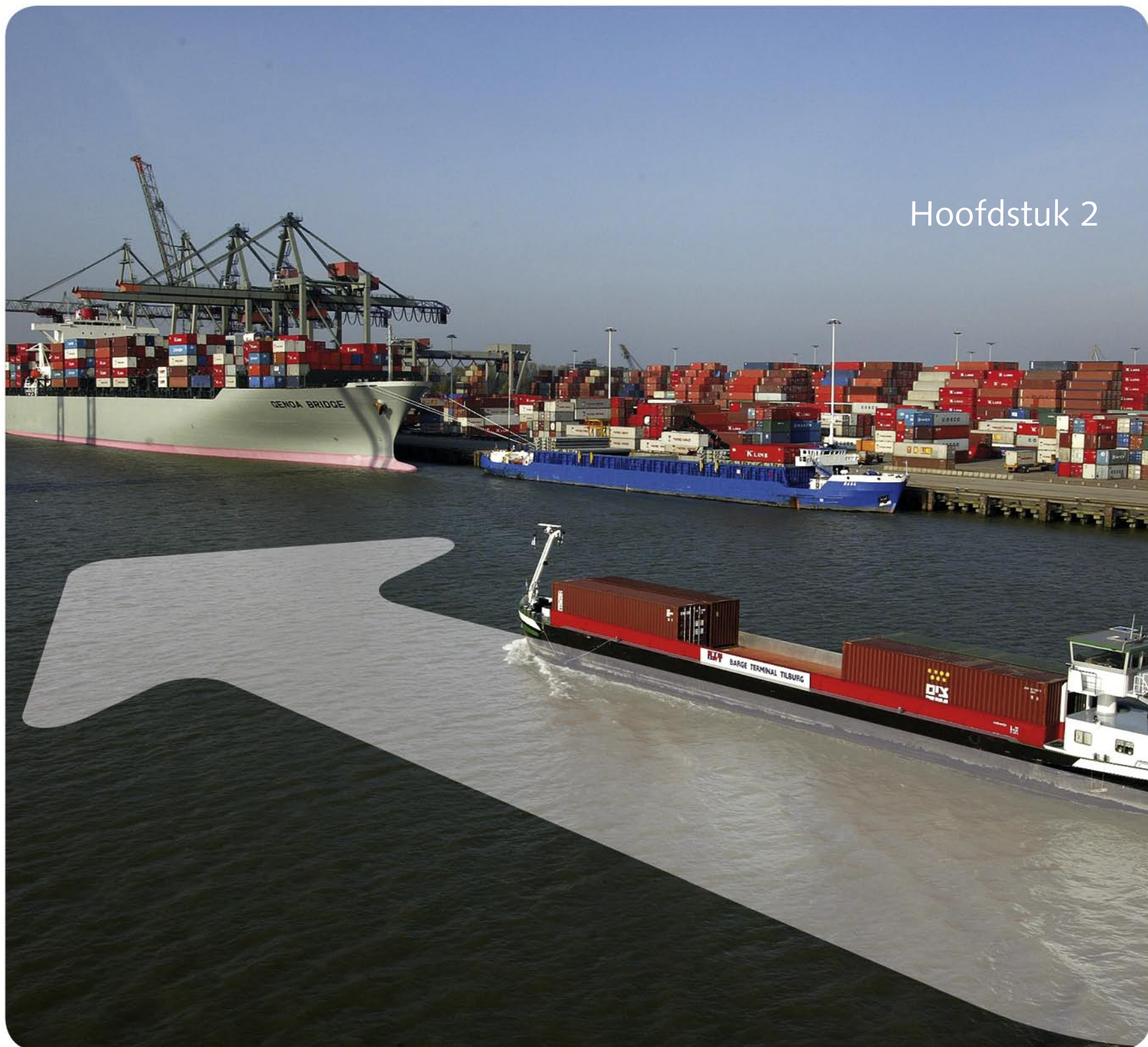
Naast de inspraakreacties hebben een drietal organisaties advies uitgebracht op de Nota Mobiliteit PKB deel I. Dit zijn:

- de Raad voor Verkeer en Waterstaat;
- de Sociaal Economische Raad;
- en de Overlegorganen Verkeer en Waterstaat.

In deze Nota Mobiliteit PKB deel II "Resultaten Inspraak & advies" zijn de hoofdpijnen uit de inspraak en de samenvattingen en/of conclusies van de adviezen van bovenstaande organisaties gebundeld. Dit deel II is gelijktijdig verschenen met deel III van de Nota Mobiliteit: het kabinetsstandpunt. Hierin staat het definitieve beleidsvoorstel aan de Tweede Kamer. In een bijlage van deel III wordt ingegaan op de reacties en adviezen en wordt aangegeven wat er mee gedaan is.

Mei 2005

Hoofdstuk 2



- Hoofdpijnen uit de inspraak op de Nota Mobiliteit
Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat

2.1 Inleiding

Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is een nationaal verkeers- en vervoersplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer (1998) en is de opvolger van het huidige Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2). De hoofdlijnen van het verkeers- en vervoersbeleid voor de komende 15 jaar staan in de Nota Mobiliteit beschreven. Deze ontwerp-planologische kernbeslissing (ontwerp-PKB) doorloopt een procedure overeenkomstig de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

De inspraakprocedure

De Nota Mobiliteit heeft van 18 oktober tot en met 31 december ter inzage gelegen. Op grond van de Wet op de ruimtelijke ordening is een ieder in deze periode in de gelegenheid gesteld zijn of haar zienswijze op de inhoud van de Nota Mobiliteit schriftelijk kenbaar te maken.

Aantal en aard inspraakreacties

Op de Nota Mobiliteit zijn in totaal 147 verschillende inspraakreacties binnengekomen, deze zijn ingediend namens 243 personen en organisaties. Van de 147 reacties is er één aangemerkt als 'actie', omdat in dit geval 3 mensen dezelfde email hebben ingezonden. Ook zijn er 22 reacties die mede namens in totaal 75 sprekers zijn ingebracht. Ten slotte is er één reactie namens 20 organisaties ingezonden.

Onderstaande tabel maakt de herkomst en de categorie van de unieke reacties inzichtelijk.

Centrale thema's

In dit rapport Hoofdlijnen uit de inspraak worden de belangrijkste elementen uit de ontvangen reacties per thema kort samengevat. De hoofdonderwerpen van het beleid zoals omschreven in de Nota Mobiliteit (PKB deel I) zijn hierbij als leidraad gehanteerd. Alle hoofdthema's zijn onderverdeeld in verschillende subthema's.

	Provincie													Totaal
	Drenthe	Flevoland	Friesland	Gelderland	Groningen	Noord-Brabant	Noord-Holland	Limburg	Overijssel	Utrecht	Zeeland	Zuid-Holland	onbekend	
Categorie inspreker														
Individuele inspreker	0	1	0	1	5	5	6	0	1	0	2	9	0	30
Buurt-/bewonersvereniging	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	3
Ondernemer	0	0	0	0	0	1	2	0	0	1	0	4	0	8
Belangenorganisatie ondernemer	0	1	0	1	2	1	0	2	0	2	0	14	0	23
Provincie	0	1	1	0	0	1	2	1	0	1	1	1	0	9
Gemeente	0	2	3	4	2	5	6	5	2	1	1	13	0	44
Rijk	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Overig Overheid	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	0	2	0	7
Natuur en milieuorganisaties	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0	1	0	5
Maatschappelijke organisaties	0	0	0	3	0	0	1	0	0	2	0	1	1	8
Politieke partijen	0	0	0	0	4	0	0	1	0	0	0	0	0	5
Sport en recreatie	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	4
Totaal	2	5	4	10	13	15	19	9	4	13	6	46	1	147

(De eensluitende reacties alsmede de 'mede namens' en 'namens' zijn als 1 reactie meegenomen)

2.2 Verkeer en vervoer

Algemene visie wordt gedeeld

De Nota Mobiliteit werkt de strategie uit de Nota Ruimte uit. Deze insteek wordt, net als de prioriteit die wordt gegeven aan versterking van de economie, door veel insprekers als positief ervaren. In de Nota wordt gefocust op integratie van alle infrastructuurnetwerken en op verbindingen van deur-tot-deur. Dit vereist dat de verschillende partijen in een gebied met elkaar samenwerken. Deze integrale netwerkgedachte spreekt aan, maar moet volgens een aantal insprekers op gebied van spoor en overig OV nog verder worden uitgewerkt. NS, Prorail en Railion willen graag optreden als partner van regionale overheden in het oplossen van mobiliteitsproblemen en het meewerken aan de uitwerking van de netwerkgedachte. Een aantal insprekers is van mening dat er meer aandacht gegeven mag worden aan de regionale bereikbaarheid gezien de omvang van verplaatsingen op de korte afstand in de totale mobiliteitsstromen.

In de Nota is het uitgangspunt dat de groei van mobiliteit wordt geaccomodeerd, waarbij geen expliciete keuze is tussen verschillende modaliteiten. Voor personenvervoer wordt dit uitgangspunt onderschreven. Enkele insprekers, zoals Deltalinqs, het Centraal Overleg Vaarwegen (COV) en Regio Drechtsteden geven echter voor goederenvervoer aan dat modal shift, waarbij het goederenvervoer deels van de weg wordt gehaald en meer over spoor en water plaatsvindt, meer aandacht verdient.

Er is waardering voor de inzet op betrouwbaarheid van de reistijd. Verscheidene insprekers vinden echter dat er te weinig aandacht is voor de gebieden buiten de Randstad. Provincie Flevoland en Regio Randstad wijzen op een eenzijdige gerichtheid op de korte termijn in de economische kerngebieden. Ook bestaat het beeld dat er alleen in de Triple A wordt geïnvesteerd. Flevoland mist een doorkijk voor na 2020. Regio Randstad vindt voor bereikbaarheid een strategie voor de gehele Randstad noodzakelijk.

Milieuorganisaties, ANWB en VNO-NCW wijzen op de positieve effecten die zaken als vervoersmanagement, telewerken en flexibele werktijden op de mobiliteitsvraag hebben. Zij vragen hiervoor meer aandacht in de Nota.

Milieudefensie stelt dat door de gemaakte keuzes in de Nota Nederland een groter doorvoerland wordt en zij is van mening dat dit maatschappelijk gezien vrijwel niets oplevert. De initiatieven uit de Nota om meer doorvoer te faciliteren gaan volgens deze inspreker ten koste van de belastingbetaler, terwijl het buitenland profiteert van (te) goedkoop transport.

Versnel en concretiseer uitvoering

Het bedrijfsleven in de Randstad vindt dat een structurele aanpak van de congestie te lang op zich laat wachten. Meerdere insprekers wijzen in aansluiting hierop op het ontbreken van een sense of urgency bij met name weginfrastructuur om de bereikbaarheid en betrouwbaarheid te verbeteren. De insprekers vragen zich af waarom de uitvoering van het beleid pas na 2010 begint. De Eigen Vervoerders Organisatie (EVO) wil graag de garantie dat trajecten die niet voldoen aan de betrouwbaarheidsnorm binnen vijf jaar opgelost zijn. Insprekers uit het bedrijfsleven en de logistieke sector pleiten ervoor een uitvoeringsprogramma te koppelen aan de Nota.

De versnelling van de uitvoering heeft niet alleen betrekking op concrete plannen, maar ook op wetgeving. De Sociale partners en platforms verkeer en vervoer in Gelderland en Overijssel (SoPaG) vinden een verkorting van Tracéwetprocedures en een beperking van de m.e.r.-plicht voor wegverbredingen wenselijk.

Decentralisatie: ja, mits

In het algemeen is er instemming met de decentralisatiegedachte. Verscheidene insprekers, waaronder VNO-NCW en de Logistieke Alliantie, vinden decentralisatie van financiële middelen en het weghalen van schotten tussen diverse budgetten een goede zaak. Door met name regionale bestuursorganen en samenwerkingsverbanden wordt in dit kader wel gewezen op het belang van samenwerking en samenhang tussen overheden met name inzake het onderliggende wegennet. Ondanks de brede steun missen een groot aantal provincies, gemeenten, regionale samenwerkingsverbanden en belangenorganisaties echter de volgens hen voor decentralisatie noodzakelijke randvoorwaarden. Deze zijn te splitsen in twee soorten:

In de eerste plaats vinden insprekers dat decentralisatie om extra middelen vraagt, met name gelden in het kader van de Brede Doel Uitkering (BDU). Deze gelden zijn volgens insprekers bijvoorbeeld nodig voor investeringen in het onderliggend wegennet, of voor investeringen in regionale havens.

In de tweede plaats blijven regie en wederzijdse afspraken voor een aantal insprekers onduidelijk. Aansluiting van nationale afspraken op regionale maatregelen is gewenst en versnippering moet voorkomen worden.

Het bedrijfsleven en beroepsgoederenvervoer vinden nationale kaders noodzakelijk om richting te geven aan decentraal beleid. Deze staan onvoldoende in de Nota. Verladersorganisaties en goederenvervoerders vrezen dat met name transport van gevaarlijke stoffen niet gebaat is bij decentralisatie zonder duidelijke richtlijnen en kaders.

Het bedrijfsleven in de Randstad vindt dat op het niveau van grootstedelijke regio's de regie van het rijk versterkt moet worden. Vanuit deze aanpak kunnen dan nieuwe regionale verkeers- en vervoersorganisaties ontstaan die verantwoordelijk zijn voor de integrale sturing van mobiliteit in hun regio met een gedeeld regionaal mobiliteitsfonds waarin alle decentrale middelen verzameld worden en later ook de regionale opbrengsten van een beprijzing.

PPS is goed, maar ga snel aan de slag!

Het streven om de mogelijkheden van de markt maximaal te benutten wordt onderschreven. PPS wordt in het algemeen belangrijk gevonden, de overheid moet echter wel tot actie overgaan en de juiste voorwaarden scheppen.

VNO-NCW en Bouwend Nederland reageren positief op de voorgestelde zes wegenprojecten die in aanmerking komen voor PPS. Daarnaast pleiten zij tezamen met het bedrijfsleven in de Randstad en de Sociale partners en platforms verkeer en vervoer in Gelderland en Overijssel (SoPaG) voor 'Design, Build, Finance, Maintain' (DBFM) contracten, waarbij de overheid pas betaalt voor de beschikbaarheid van de weg na oplevering. Door middel van het betalen aan investerende partijen na oplevering worden de lasten over de rijksbegroting gespreid en kan voor hetzelfde geld meer infrastructuur worden aangelegd.

Toekomstige financiële verplichtingen moeten volgens eerdergenoemde insprekers echter wel passen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT). Bovendien moeten hoge transactiekosten worden voorkomen, bijvoorbeeld door een 'deal flow' aan projecten op de markt te brengen en tegelijkertijd heldere kaders vast te stellen waarbinnen opdrachtgever en opdrachtnemer met elkaar omgaan.

Steun voor snelle invoering beprijzen en oprichten Platform 'Anders betalen voor Mobiliteit'

Er is brede steun voor een snelle invoering van een prijsbeleid. Ook de oprichting en deelname aan het Platform Anders betalen voor Mobiliteit wordt gesteund. Insprekers gaan vrijwel alleen maar in op beprijzen van het wegverkeer. Er worden enige voorwaarden en kanttekeningen naar voren gebracht. Meerdere insprekers, met name enkele PvdA gemeentefracties in Groningen, vrezen dat een algemene vorm van kilometerheffing zonder variatie naar gebieden tot gevolg kan hebben dat bewoners van de perifeer gelegen regio's fors gaan meebetalen aan investeringen die met name in de Randstad worden gedaan. Ook andere regio's spreken zich uit voor een vorm van differentiatie naar gebied of geven aan dat opbrengsten ten goede moeten komen daar waar ze gegeneerd zijn.

De gedachte 'de gebruiker betaalt' wordt gesteund. Een aantal insprekers uit het bedrijfsleven en de logistieke sector hechten echter wel waarde aan een nationaal budgetneutraal prijsbeleid waarbij het primair gaat om het vervangen van bestaande belastingen op auto's en verkeer. Daarnaast willen deze insprekers meer duidelijkheid over de doelen van een prijsbeleid. Zo stelt onder meer het bedrijfsleven in de Randstad dat het doel van prijsbeleid dient te zijn om een groei in mobiliteit mogelijk te maken en niet om mobiliteit terug te dringen.

De Stichting Natuur en Milieu en de twaalf provinciale milieufederaties pleiten in hun reactie voor het invoeren van heffing van BTW en accijns in de luchtvaartsector en voor het doorberekenen van milieukosten in Europees verband.

Meer aandacht gevraagd voor innovatie

Relatief weinig insprekers gaan in op dit thema. De Eigen Vervoerders Organisatie (EVO) wil prioriteit geven aan slimme projecten die tegelijkertijd verkeersveiligheid, kwaliteit, leefomgeving en bereikbaarheid verbeteren. Bovendien pleit deze organisatie voor een decentraal loket waar bedrijven direct met goede initiatieven terecht kunnen. De provincies Noord-Brabant en Zuid-Holland benadrukken de mogelijkheden van onder meer dynamisch verkeersmanagement.

Enkele insprekers vinden dat er te weinig op gebied van innovatie terugkomt in de Nota Mobiliteit. Stichting de Noordzee vindt het vrijgemaakte bedrag voor innovatie bijvoorbeeld een 'schijntje'. Bouwend Nederland spreekt van een innovatieparadox, waarbij het instellen van een innovatieplatform wordt bejubeld, maar kennistoepassing achter-

blijft. De Logistieke Alliantie pleit voor een heldere visie over vernieuwende logistieke concepten in samenwerking met het bedrijfsleven.

Volgens KLM gaat de overheid voorbij aan het feit dat innovatie met name wordt bepaald door het internationale krachtenveld en de ontwikkeling van kosten. De KLM vindt het vreemd dat de overheid haar door strenge regelgeving wil dwingen tot innovatie.

Internationaal: let op grensoverschrijdend verkeer

Met name bestuursorganen in Limburg en Oost-Nederland benadrukken dat er meer aandacht moet zijn voor de problematiek van het grensoverschrijdend (openbaar) verkeer. Gevraagd wordt onder meer om regelgeving die grensoverschrijdend openbaar vervoer belemmert aan te passen en om extra investeringsgeld voor aanpassing van materieel. Ook de bereikbaarheid van de mainports, het belang van grote corridors en hoofdverbindingssassen en een betere afstemming van het mobiliteitsbeleid met buurlanden worden benadrukt.

Noord-Nederland positioneert zich als 'springplank naar Noord-oost Europa' en dat wordt volgens enkele insprekers in de Nota niet ondersteund.

Buisleidingstransport en voetgangers ten onrechte niet opgenomen

Een groot aantal insprekers wijst erop dat buisleidingstransport in het geheel niet in de Nota is meegenomen. Gepleit wordt om buisleidingstransport als vervoersmodaliteit op te nemen in de Nota. Verschillende insprekers gaan hierbij in op de mogelijkheden en perspectieven van buisleidingen voor het transportbeleid en innovatie.

De Stichting Wandelplatform-LAW wijst erop dat ook te-voet-gaan een essentieel onderdeel dient te zijn van een verkeers- en vervoerssysteem. Daarnaast pleit deze inspreker voor evenwichtige maatregelen, waarbij verbetering van de bereikbaarheid voor het gemotoriseerd verkeer niet ten koste mag gaan van langzaam verkeer. Een individuele inspreker wijst in aansluiting hierop dat er voor voetgangers geen aandacht is in de Nota, ondanks het feit dat de meeste verplaatsingen lopend gedaan worden.

2.3 Wegverkeer en betrouwbare bereikbaarheid

Beleidsinzet op betrouwbare bereikbaarheid wordt onderschreven

In de Nota wordt gesteld dat een betrouwbare en acceptabele reistijd van groot belang is voor versterking van de economie. De inzet op betrouwbaarheid wordt breed onderschreven. Enkele insprekers vinden de modelberekeningen echter te grofmazig en onvolledig en de gekozen lengte van trajecten discutabel.

Het Platform Bereikbaarheid Noordvleugel vindt een concreet bereikbaarheidsprogramma voor eind 2006 essentieel voor de Noordvleugel. Ook de Regio Randstad wil een betere bereikbaarheid en meer geld en aandacht voor verbindingen tussen steden in de Randstad en met andere nationale en Europese stedelijke netwerken.

De ANWB geeft veiligheid, comfort en keuzevrijheid voor de automobilist een veel hogere prioriteit dan bereikbaarheid en betrouwbaarheid.

Wegverkeer en knelpunten: meer dan Triple A

Er is brede instemming met de prioriteit die gegeven wordt aan onderhoud en het inhalen van onderhoudsachterstanden op het wegennet. Belangenorganisaties als VNO-NCW, BOVAG-RAI Mobiliteit en TLN wijzen echter op de hoge kosten en vinden dat het inhalen van onderhoudsachterstanden niet ten koste mag gaan van de aanleg van nieuwe wegen.

Koninklijk Nederlands Vervoer pleit voor een integrale aanpak van de congestie op de wegen, gericht op zowel efficiënter gebruik van bestaande weginfrastructuur, als op stimulering van OV-gebruik en nieuwe weg- en spoorinfrastructuur.

Veel insprekers benadrukken dat er meer is dan de Triple A. Met name wordt gepleit voor een Triple A status voor de A15 en ook de A1 in relatie tot de ontsluiting van Mainports en Greenports. Ook wordt er door veel insprekers aandacht gevraagd voor (knelpunten op) hoofdverbindingssassen en voor een goede interactie tussen het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet alsmede een kwaliteitsimpuls voor het onderliggend wegennet.

Enkele gemeenten en regio's wijzen op gebrek aan aandacht voor mobiliteit in en rond de steden. De G4 wijzen in hun reactie op het belang van de stedelijke ringwegen met de toeleidingswegen en de daarbij behorende tussenstukken. Zij zien

daarbij geen onderscheid tussen de triple A verbindingen naar het achterland en de onderlinge verbindingen.

Een aantal gebieden en concrete projecten krijgt naar de zin van verschillende insprekers geen of te weinig aandacht in de Nota. Hieronder worden er een aantal genoemd per regio:

Met name insprekers uit het Noorden vinden dat er meer aandacht moet zijn voor de knelpunten buiten de Randstad en noemen enkele potentiële knelpunten en kansen in de Noordelijke provincies, zoals een verdubbeling van de N33 Assen-Zuidbroek-Eemshaven, aanpak van de zuidelijke Ringweg Groningen, de A37 als hoofdverbindingssas en de verbindingssas A6/A7.

Enkele insprekers wijzen voor de verbinding tussen Schiphol en Almere een directe verbinding tussen A6 en A9 af en geven de voorkeur aan een uitbreiding van bestaande infrastructuur. Flevoland wil graag dat de A6/A1 versneld wordt aangepakt.

Provincie Utrecht en Kamer van Koophandel Gooi en Eemland benadrukken het belang van de driehoek A27/A28/A1 en de Randweg Utrecht. De Vereniging 'Maarn Maarsbergen Natuurlijk' pleit voor een aanpak van het traject Maarsbergen-Veenendaal tegelijkertijd met het traject Utrecht-Maarsbergen op de A12. Ook vindt de vereniging dat deze verbetering niet beperkt moet blijven tot de aanleg van spitsstroken, maar gericht moet zijn op de aanleg van drie rijstroken in beide richtingen.

Provincie Utrecht en Landsdeel Oost steunen het Knooppunt Arnhem Nijmegen (KAN) gebied in haar streven om de A15 door te trekken naar de A12, om zo als hoofdroute voor goederenvervoer te kunnen dienen als spoor en water geen optie zijn. Landsdeel Oost vindt dat de A12 ook op de kaart behoort te staan als knelpunt voor Gelderland. Deze inspreker gaat er van uit dat er ook investeringen in een structurele verbetering van de A12 tot aan de Duitse grens worden opgenomen. Landsdeel Oost vraagt daarnaast meer aandacht voor de bereikbaarheid van stedendriehoek Zwolle-Kampen via de A28 en ziet de A18 als mogelijkheid om de A50 te ontlasten. De Vereniging van Bloemenveilingen in Nederland pleit voor de aanpak van N-wegen ten bate van de Greenports en de komst van het ontbrekend deel van de A4 Noord met een verbinding naar de A4 Zuid via de Oranjetunnel. Holland Rijnland wijst op het ontbreken van een adequate oost-west verbinding tussen de A4 en A44 doorgaand richting de kust (gemeente Katwijk).

Provincie Zuid-Holland bestempelt de realisering van de A13/A16 en de A4 Midden-Delfland als dringend. Een individuele inspreker vraagt of eerder uit het rijkshoofdwegennet geschrapte delen van de A14 en A16 in Zuid-Holland niet weer opgevoerd moeten worden. Tevens pleit deze inspreker voor een extra oeververbinding in de Maas/Nieuwe Waterwegroute, waardoor Europort een extra verbinding krijgt ten Noorden van de Nieuwe Waterweg.

Provincie Noord-Brabant vindt met name de A27 Utrecht-Breda en de A4 Zuid van groot belang, ook in relatie tot BrabantStad. De regio rond Eindhoven wil meer aandacht voor de bereikbaarheid van de brainport en wijst op de kwetsbaarheid van de A2 aan de westzijde van Eindhoven en wil een alternatief aan de oostzijde onder de aandacht brengen. Provincie Limburg vreest dat de planning voor het oplossen van knelpunt A2 Maasbracht-Geleen te rooskleurig is.

2.4 Spoor en overig OV

Benut kracht OV

In de Nota Mobiliteit wordt gesteld dat het openbaar vervoer aan kracht wint als de sterke kanten van de afzonderlijke vormen in een samenhangend netwerk worden benut. Deze strategie wordt in veel reacties onderschreven. Hierbij wordt wel door een aantal insprekers uit het bedrijfsleven, verschillende bestuursorganen en reizigersvereniging ROVER de kanttekening geplaatst dat de kansen van het openbaar vervoer op regionale schaal bij het oplossen van mobiliteitsvraagstukken onderbelicht blijven.

Besteed meer aandacht aan netwerkbenadering

Bovendien wordt door meerdere van deze insprekers een netwerkvisie voor het OV en de noodzakelijke middelen hiervoor gemist. In dit kader wordt ook aandacht gevraagd voor het voor- en natransport. ANWB vraagt specifiek om overstap-punten te verbeteren, zoals bijvoorbeeld de Parkeer en Reis, deelauto- en carpoolfaciliteiten. Enkele insprekers, met name milieuorganisaties, pleiten in het algemeen voor een groter stimulering van het gebruik van OV door de overheid.

Houd landelijke gebieden bereikbaar

Een groot aantal gemeenten en de provincies Noord- en Zuid-Holland wijzen op het belang van kleinere stations op het platteland en voorstadstations in het kader van de netwerkbenadering. Eventuele sluiting van deze stations wordt zeer ongewenst gevonden. In een gezamenlijke reactie benadrukken de Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en

Vervoer (SKVV), het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) dat decentrale overheden niet kunnen zorgen voor een regionaal OV netwerk zonder voldoende grip op afspraken over het medegebruik van het hoofdspoor (samenloop), openhouden en bedienen van stations en afstemming van de dienstregeling van de NS op het regionale OV. Door een sterkere positie van decentrale overheden in onderhandelingen met NS en Prorail kan een betere afstemming tussen spoorvervoer en stads- en streekvervoer plaatsvinden.

Let op sociale functie van OV

Door meerdere en met name kleinere gemeenten, reizigersvereniging ROVER en de provincies Fryslân, Overijssel en Gelderland wordt gewezen op de sociale functie van het openbaar vervoer. Ten eerste moeten mensen die niet voor hun eigen vervoer kunnen zorgen wel kunnen blijven deelnemen aan maatschappelijke activiteiten en toegang hebben tot sociale voorzieningen. Ten tweede moeten landelijke gebieden bereikbaar blijven. Deze insprekers zijn van mening dat er te veel wordt gekeken naar de rentabiliteit. Gesteld wordt dat door decentralisatie spoorlijnen niet mogen vervallen.

Stel de gebruiker centraal

Enkele insprekers stellen voor om de gebruiker centraal te stellen. De ANWB stelt voor om niet langer vervoerbedrijven te subsidiëren, maar om over te gaan naar subsidiëring van eindgebruikers. Zij verwacht dat reizigers op die manier zelf kunnen beslissen welke vorm van vervoer zij wensen en dat vervoerbedrijven zich meer zullen richten op de wensen van hun passagiers.

Heb meer aandacht voor nieuwe vormen van OV

Gevraagd wordt om na te gaan hoe nieuwe vormen van OV zoals lightrail, vervoer over het water en collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV) een rol kunnen spelen in het oplossen van mobiliteitsvraagstukken. Voor wat betreft lightrail wijzen enkele insprekers op de ruime ervaring in het buitenland. De Deltametropool pleit voor een Deltametro, die de belangrijkste metropolitane centra en vervoersknopen met elkaar verbindt door middel van een collectief vervoersysteem. De ANWB pleit voor landelijke richtlijnen om het CVV te uniformeren en voor de mogelijkheid om op korte termijn ook de chipkaart OV voor het CVV te gebruiken.

Steun voor betrouwbaar spoor, maar is dit voldoende?

Het uitgangspunt in de Nota Mobiliteit bij het openbaar vervoer per spoor is dat de betrouwbaarheid moet worden verhoogd. Door de verhoging van de betrouwbaarheid tot

circa negentig procent kunnen er meer voertuigen rijden over de beschikbare infrastructuur. De capaciteit kan meer dan voldoende toenemen om de verwachte vraagtoename op te vangen. Extra infrastructuur is dan niet nodig. Koninklijk Nederlands Vervoer en de NS bevestigen deze filosofie en verwachting. De veronderstelling dat de capaciteit van het bestaande spoor met een groei van het spoorvervoer en een verhoogde betrouwbaarheid toereikend is, wordt echter door een groot aantal insprekers, met name decentrale overheden, betwist.

Op gebied van goederenvervoer wordt de komst van de Betuweroute door insprekers uit de logistieke sector gezien als een belangrijke bijdrage aan de capaciteit. Door de verschillende regio's wordt gevreesd voor onvoldoende spoorcapaciteit met name door toename van het goederenvervoer. Middelen voor uitbreiding van lijnen worden gemist. Ook wordt gevraagd hoe het rijk concreet om wil gaan met ten eerste een toename van het goederenvervoer in combinatie met een toename van personenvervoer en ten tweede met een toename van het spoorvervoer en verdichting rond de hoofdverbindingssassen. Groot zorgpunt hierbij zijn externe veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving.

Enkele insprekers gaan in op specifieke projecten en regio-problematiek. Insprekers uit de Randstad achten uitbreiding tot vier sporen in de Randstad noodzakelijk en wijzen op het belang van een goede aansluiting op de Hoge Snelheidslijn (HSL) en andere internationale verbindingen. Een kwaliteitsverbetering wordt gevraagd voor de ontbrekende schakel in het Trans Europese Netwerk Schiphol/A'dam- Ruhrgebied/Berlijn met aftakking richting Rotterdam en Den Haag. Enkele insprekers pleiten hierop aansluitend voor een HSL-Oost.

Insprekers uit Flevoland en Utrecht wijzen op het belang van een goede ontsluiting van Almere. In dit kader wordt gewezen op capaciteitsproblemen bij de verbindingen over de Hollandsche Brug en de Vechtbruggen.

Enkele insprekers, waaronder Provincie Flevoland, het bedrijfsleven in Groningen en de gemeente Haarlemmermeer, geven expliciet aan voorstander te zijn van de aanleg van de Zuiderzeelijn.

Brabantse insprekers missen aandacht voor het plan OV Netwerk Brabantstad met een goede (internationale) ontsluiting van Brainport Eindhoven en een HSL-shuttle verbinding naar Antwerpen/Brussel. Insprekers uit Limburg vragen duidelijkheid over de spoorlijn IJzeren Rijn en financiële middelen voor grensoverschrijdend openbaar vervoer.

Verduidelijk rol rijk bij het stimuleren van de fiets

De Fietsersbond vindt het terecht dat de fiets als essentieel onderdeel is opgenomen in de Nota. De fiets levert immers een grote bijdrage aan de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid in de regio. Er wordt wel gepleit om dit onderdeel toetsbaar te formuleren. Zonder toetsbare formulering kunnen overheden elkaar niet aanspreken op mogelijk ontbrekend beleid. Daarnaast zijn het Fietsberaad en verschillende provincies en gemeenten van mening dat het rijk een actievere rol moet gaan spelen bij het stimuleren van het fietsgebruik, al dan niet in combinatie met openbaar vervoer. Er wordt dus gevraagd om concrete doelstellingen en maatregelen. Zo wordt gevraagd om voor het in de Nota genoemde streven naar een stijging van het fietsaandeel met cijfers te concretiseren. Ook wordt voorgesteld om kwaliteitseisen op te nemen voor diverse fietsonderdelen. Bovendien moet in de Nota worden opgenomen dat niet alleen bij de aanleg van nieuwe infrastructuur, maar ook bij de wijziging van de bestaande infrastructuur kruisende fietsroutes intact moeten blijven. Aangedrongen wordt op interdepartementale afstemming om fietsen uit gezondheidsoverwegingen te stimuleren. Concrete maatregelen die genoemd worden zijn de verbetering van stallingsvoorzieningen bij stations en diefstalpreventie.

2.5 Luchtvaart en luchthavens

Landzijdige bereikbaarheid van mainport Schiphol moeten worden verbeterd

Het bedrijfsleven, onder meer KLM en Schiphol, en enkele bestuursorganen wijzen op het belang van het snel realiseren van een goede landzijdige ontsluiting van Schiphol. Een goede verbinding met het achterland over de weg en per spoor voor zowel werknemers, passagiers als vrachtvervoer wordt essentieel gevonden. Gepleit wordt onder meer voor een goede aanpak op de corridor Schiphol-Almere, waarbij de Zuiderzeelijn tot Almere als een goede oplossing wordt aangedragen. Ook de ontsluiting van de regionale luchthavens wordt belangrijk gevonden.

Versterking concurrentiepositie luchtvaart moet concreter

De insteek van de Nota om de concurrentiekracht van de Nederlandse economie te versterken en daarbij duidelijk in te zetten op mainportontwikkeling wordt door de luchtvaartsector en het bedrijfsleven onderschreven. Wel wordt in dit kader door Schiphol, KLM en Luchtverkeersleiding Nederland gevraagd om voor de ambities op gebied van luchtvaart concrete beleidstargets met bijbehorend uitvoeringsprogramma en financiële middelen op te nemen.

Enkele insprekers wijzen er op dat het huidige milieustelsel de groei van Schiphol en ruimtelijke ontwikkelingen in de regio Schiphol als ook in de buurt van regionale luchthavens belemmert. KLM geeft bovendien aan dat de geluidsruimte die ontstaat door het inzetten van stillere vliegtuigen, opgesoupeerd wordt door andere maatschappijen met lawaaiige vliegtuigen. Voor deze innovatie wordt KLM dus naar eigen zeggen allesbehalve beloond. Voor wat betreft versterking van de Nederlandse economie zegt KLM verbaasd te zijn dat haar rol voor mobiliteit in de Nota als onzekere factor wordt beschouwd. Zij spreekt juist haar commitment uit voor de mainport Schiphol en zegt haar rol van netwerkcarrier verder uit te willen bouwen.

Milieudefensie vindt het faciliteren van de groei van Schiphol tot een mega-hub niet te begrijpen in het licht van de trend naar steeds meer point-to-point verbindingen.

Decentralisatie regionale luchthavens wordt bekritiseerd

Bijna alle insprekers die in hun reactie ingaan op luchthavens zijn kritisch over de voorgestelde decentralisatie. Zij vinden dat er voorafgaand aan decentralisatie eerst een visie van het rijk moet komen, gezien het nationale belang van regionale luchthavens. In dit verband wordt gewezen op de groter wordende vraag naar internationale luchtverbindingen vanaf regionale luchthavens voor zowel goederen- als personenvervoer. De Nederlandse Vereniging van Luchthavens vindt dan ook dat de betekenis van regionale luchthavens in de Nota sterker mag worden neergezet. In het licht van een uitgebalanceerde mainportontwikkeling acht KLM decentralisatie van de luchthavens Rotterdam, Lelystad en Maastricht ongewenst.

2.6 Scheepvaart en havens

Landzijdige bereikbaarheid zeehavens moet worden verbeterd

De prioriteit die gegeven wordt aan de ontwikkeling van Mainport Rotterdam wordt gesteund. Versterking van de positie van andere zeehavens wordt echter ook belangrijk gevonden voor de Nederlandse economie. Gevraagd wordt om een Masterplan over hoe om te gaan met congestie op infrastructuur die van essentieel belang is voor het havennetwerk. Naast de triple A en de Betuweroute worden hierbij specifiek genoemd de A15 voor ontsluiting van de Tweede Maasvlakte en de railontsluiting Zeeuwse zeehaven (Sloelijn). Met name voor de Noordvleugel is voldoende capaciteit bij de zeetoegang IJmuiden van belang voor de bereikbaarheid van Amsterdam.

Behoud marktpositie zeehavens vraagt om daadkracht

De Nota zet in op het behouden van de internationale marktpositie van de zeehavens, dit beleid wordt ondersteund, maar de Nationale Havenraad is wel van mening dat daarvoor een concreter en slagvaardiger rijksbeleid nodig is. Het behoud van een level playing field en vermindering van administratieve lasten is daarbij van groot belang.

De gemeente Delfzijl en de Kamer van Koophandel Groningen vragen aandacht voor de vaarwegen van en naar de Noordelijke havens en de capaciteit van de zeeluis bij Delfzijl. Deze sprekers uit het Noorden menen dat door het nemen van infrastructurele maatregelen (spoor en binnenvaart) de Noordelijke havens een meer complementaire functie krijgen ten opzichte van Rotterdam.

De Nationale Havenraad stelt dat een integraal en efficiënt havennetwerk een procesmanager en regisseur van havenontwikkeling op centraal niveau en heldere regels op decentraal niveau verlangt. Bijsturing op centraal niveau moet mogelijk zijn.

Binnenwateren: Werk niet alleen achterstallig onderhoud weg, maar investeer ook in nieuwe infrastructuur

In de Nota Mobiliteit wordt ingezet op de inzet van extra middelen voor het wegwerken van achterstallig onderhoud op de waterwegen. In een tiental reacties wordt dit beleid ondersteund, maar wordt gevraagd om meer daadkracht. Extra middelen zijn nodig om de achterstanden volledig en sneller weg te werken. Deltalinqs meent in dit kader dat het blijven bestaan van de onderhoudsachterstanden tot 2010 haaks staat op de door de overheid uitgesproken ambitie voor extra groei van de binnenvaart voor het ontlasten van de overige infrastructuur.

Landsdeel Oost pleit voor voortvarende aanpak van het onderhoud van Waal, Rijn en IJssel en wijst erop dat het Twentekanaal moet blijven voldoen aan de eisen van de gebruikers.

Stimuleer binnenvaart om de weg te ontzien

De Nationale Havenraad geeft aan dat binnenvaart geen rol van betekenis kan spelen bij het accommoderen van groei als er alleen op beheer en onderhoud wordt ingezet. Volgens meerdere sprekers zijn er ook extra investeringen nodig om een betere benutting van de binnenvaart in het kader van modal shift te stimuleren. Door het Centraal Overleg Vaarwegen en VNO-NCW worden stimulerende beleidsmaatregelen voor de binnenvaart gemist. Zoals bijvoorbeeld hulpprogramma's voor verladers die overstappen

op binnenvaart. Tevens wijst deze spreker op de mogelijkheid om een veel groter deel van de gevaarlijke stoffen via het water te vervoeren.

Zeescheepvaart stimuleren maar moet ook schoner

In grote lijnen zijn de inspraakreacties aan te merken als ondersteuning voor de neergezette ambitie en beleidsinzet, al wordt wel verzocht om nadere concretisering. Op inhoud wordt bevestigd dat voor de zeescheepvaart en short sea shipping verbetering van het level playing field van belang is en bestaat er steun voor het vereenvoudigen van procedures. Tegelijkertijd (en uit andere hoek) wordt gevraagd om scherper te sturen op het verminderen van schadelijke emissies naar water en lucht door deze sector.

Verbeter bereikbaarheid binnenhavens

Enkele Brabantse sprekers vragen specifieke aandacht voor de bereikbaarheid van Brainport Eindhoven over het water en het optimaliseren van de Maas als vaarroute.

De Nederlandse vereniging van binnenhavens mist beleid gericht op de ontwikkeling van binnenhavens als belangrijke knooppunten voor de economie. Ook wil zij dat de totale netwerkrelatie tussen zeehavens en binnenhavens wordt versterkt.

2.7 Veiligheid

Ambities verkeersveiligheid reëel

De meeste sprekers vinden de ambities op dit vlak reëel. Met name verkeersveiligheidsorganisaties willen extra investeringen. Provincies en regionale samenwerkingsverbanden vinden het onduidelijk of en hoe er gelden beschikbaar zijn voor provincies om doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid te halen. Enkele regio's benadrukken dat de invoering van bestuurlijke verkeershandhaving noodzakelijk is om de verkeersveiligheidsdoelstellingen te halen.

Meerdere belangenorganisaties vinden dat er prioriteit gegeven moet worden aan maatregelen die per bestede euro de meeste slachtoffers besparen. Verkeersveiligheid en bereikbaarheid kunnen zeer goed samengaan, bijvoorbeeld door Intelligente Snelheids Aanpassing (ISA). Ook wordt er aandacht gevraagd voor de negatieve gevolgen van intensivering van het onderliggend wegennet. Met name sprekers uit het Noorden en ook uit Oost-Nederland willen aandacht voor de veiligheid van N-wegen.

De Fietsersbond ziet graag een onderscheid tussen langzaam en snelverkeer en wijst erop dat meer fietsen veiliger is en dat stimuleren van het fietsgebruik de veiligheid verhoogt. Ook maakt de bond zich zorgen over de veiligheid van fietsers op 50 en 80 km wegen, door de voorziene toename van autoverkeer op het onderliggend wegennet.

3VO pleit onder meer voor extra bescherming van kwetsbare weggebruikers en een vernieuwd snelhedenbeleid met lagere maximumsnelheden. Daarnaast wil 3VO dat verkeerseducatie binnen en buiten de school wordt bevorderd en dat weggebruikers beter uitgelegd krijgen wat sociaal en respectvol verkeersgedrag is.

Duidelijk beleid gevraagd voor transport gevaarlijk stoffen

De filosofie dat transport van gevaarlijke stoffen mogelijk moet blijven met waarborging van voldoende veiligheid, wordt gesteund. Met name gemeenten hebben echter twijfels over de zogenaamde 'vrijwaringszones gevaarlijke stoffen'. Deze zijn te rigide gesteld en staan stedelijke ontwikkeling in de weg.

Insprekers uit het bedrijfsleven zijn juist wel voorstander van vrijwaringszones. Zij stellen dat een te grote invloed van decentrale overheden het transport kan bemoeilijken door beperkende maatregelen in het lokale beleid op gebied van ruimtelijke ordening. Daarom willen zij een helder nationaal kader waarbij de centrale verantwoordelijkheid bij het Rijk blijft. Het Havenbedrijf Rotterdam maakt in dit kader bezwaar tegen decentralisatie van bevoegdheden op het gebied van milieu en veiligheid naar gemeenten. Gevreesd wordt dat dit in het havengebied en op achterlandverbindingen gaat leiden tot onduidelijkheden bij de uitvoering.

Het Centraal Overleg Vaarwegen benadrukt dat van de mogelijkheid om een veel groter deel van de gevaarlijke stoffen over water te vervoeren geen gebruik wordt gemaakt.

2.8 Leefomgeving

Luchtproblematiek en gezondheid

Verschillende provincies en gemeenten als ook het bedrijfsleven en hun belangenorganisaties spreken hun zorg uit over de gevolgen van Europese normen voor het milieu en met name voor de luchtkwaliteit. Verdichting en milieu vormen een moeilijke combinatie. De G26 (26 middelgrote gemeenten) wijst in dit kader bijvoorbeeld op de herstructurering van verouderde woongebieden, waarbij milieuproblematiek vaak tot onoplosbare problemen leidt.

Gevraagd wordt om een concrete en snelle aanpak voor de luchtproblematiek. Als tijdelijke oplossing wordt door enkele insprekers het tijdelijk verlagen van de maximumsnelheden genoemd.

Het bedrijfsleven is van mening dat Nederland zich sterk moet maken om de termijnen voor luchtkwaliteitsnormen te verschuiven van 2010 naar 2015. Provincie Zuid-Holland acht een dergelijke vertraging niet verantwoord. De Stichting Natuur en Milieu wijst in dit kader op een onderzoek dat een causaal verband laat zien tussen sterfte en ziekten in Nederland en verkeersgerelateerde emissies. Deze inspreker vindt het schrijnend dat in de Nota een keuze is gemaakt voor klassiek filebeleid en vindt dat er naast de autotechnische maatregelen uit de Nota Verkeersemissies ook verkeersmaatregelen nodig zijn.

Milieudefensie wijst erop dat het broeikas effect goeddeels wordt genegeerd. Deze inspreker meent dat de Nota de uitstoot van broeikasgassen met grote sprongen zal doen stijgen. Boosdoeners zijn volgens Milieudefensie zeescheepvaart, luchtvaart en wegverkeer.

De Zuid-Hollandse Milieufederatie vindt het belang van één of meer regionale luchthavens in de Randstad niet onderbouwd. De economische effecten en werkgelegenheidseffecten wegen volgens deze inspreker niet op tegen de overlast van Rotterdam Airport in termen van gezondheids- en milieueffecten.

Informatie gevraagd over Strategische milieubeoordeling

De Stichting Overlast A2 Vught e.o. verzoekt om meer informatie over de milieugevolgen van het in de Nota voorgestelde beleid, conform het Verdrag van Aarhus en Europese richtlijnen. Milieudefensie vraagt in dit kader om een Strategische Milieubeoordeling te maken voor de Nota Mobiliteit. Dit is een milieueffectrapportage voor strategische plannen.

Te grote nadruk op wegverkeer

Natuur- en milieuorganisaties zijn van mening dat de Nota sterk gericht is op het accommoderen van wegverkeer, de Nota zou meer op duurzaamheid gericht moeten zijn. Gepleit wordt voor investeringen in OV in relatie met het beleid voor ruimtelijke ordening, stimulering van fietsgebruik op de korte afstanden en invoering van prijsbeleid. Provincie Noord-Brabant pleit in dit verband ook voor maatregelen gericht op modal shift (OV-netwerk, vaarwegen).

Aanpak geluidsoverlast moet sneller

Enkele insprekers vinden dat geluidsoverlast eerder aangepakt moet worden. Natuur en Milieufederatie Utrecht pleit er in dit kader voor om alle geluidsknelpunten in Utrecht boven de 65dB(A) versneld en uiterlijk voor 2015 aan te pakken. Ook Landsdeel Oost wil specifiek volumebeleid om de leefomgevingsproblematiek aan te pakken. Een individuele inspreker stelt tot slot voor om aan weerskanten van de snelwegen bouwvrije zones in te stellen van 100 meter.

Landschap en water

Enkele insprekers gaan in op de kwaliteit van de leefomgeving in termen van het landschap en water. Stichting De Noordzee pleit voor een concretere aanpak van lozingen in het water en wijst daarbij op intensieve controlemogelijkheden in samenwerking met omliggende landen.

De Provincie Utrecht wil een verhoging van investeringen op het gebied van leefomgeving. In dezelfde regio pleit Natuur en Milieufederatie Utrecht er bijvoorbeeld voor dat bij capaciteitsuitbreiding van de A2 en A12 een positieve bijdrage geleverd wordt aan de landschappelijke, milieutechnische en ecologische kwaliteit van het gebied rondom snelwegen. De Stichting Wandelplatform-LAW wijst op de beleefbaarheid cq toegankelijkheid van de leefomgeving en ziet deze zaken als een belangrijke indicator voor de kwaliteit.

2.9 Financiële onderbouwing

Vraagtekens bij financiële dekking

Koninklijk Nederlands Vervoer vreest voor vertraging in de uitvoering door onvoldoende financiële dekking. Het sneller invoeren van beprijzen kan een oplossing zijn. De NS stelt dat voldoende middelen ontbreken waardoor de groei van treinvervoer en de bijdrage aan bereikbaarheid lager uitvallen dan in de maatschappelijk rendabele visie van de spoorsector.

Onvoldoende middelen BDU

Zoals ook al werd genoemd onder 'decentralisatie', verwachten decentrale bestuursorganen dat middelen uit de Brede Doeluitkering (BDU) ontoereikend zullen zijn om de gevraagde ambities waar te maken. Gewezen wordt onder meer op de aanpak van het onderliggend wegennet en op de hoge milieu-eisen.

Inkomsten uit beprijzing voorbarig

De ANWB vindt, evenals enkele andere insprekers, dat de inkomsten uit beprijzen onduidelijk en voorbarig zijn. De Eigen Vervoerders Organisatie (EVO) vindt aansluitend hierop dat de financiering gedekt moet zijn zonder de effecten van beprijzen en doelmatiger aanbesteden. Deze organisatie pleit tevens voor een tijdelijke solidariteitsheffing, bijvoorbeeld door een geringe verhoging van de BTW en/of de accijns. De inkomsten hiervan kunnen dan gebruikt worden om versneld te investeren in knelpunten.

2.10 Essentiële onderdelen en plankaarten

De meeste insprekers kunnen zich vinden in de essentiële onderdelen. Enkele insprekers pleiten echter voor meer handvatten om de afrekenbaarheid van de essentiële onderdelen te vergroten. In dit kader stelt Stadsgewest Haaglanden voor om in de periode van de voorbereiding van PKB-deel 3 overleg te voeren met de koepelorganisaties IPO en VNG om essentiële onderdelen duidelijker te formuleren en speerpunten te benoemen.

De Drechtsteden en Provincie Noord-Brabant hebben vraagtekens bij de strekking van de passage uit de Nota dat meerkosten van geplande infra-uitbreidingen voor rekening komen van de desbetreffende overheid. De Drechtsteden vragen in dit kader of hieronder bijvoorbeeld ook de kosten vallen van het door wegverbreding ontstaan van knelpunten op gebied van lucht, geluid en externe veiligheid.

Meer concreet wordt door enkele insprekers ingegaan op de plankaarten. Zo worden onder meer onderstaande verbindingen expliciet genoemd.

De NOFA-gemeenten verzoeken om de Centrale As ter ontlastening van het wegennet in Leeuwarden op te nemen op Plankaart 2 Hoofdwegennet, ook al gaat het hier om een provinciale weg.

De Provincie Fryslân pleit voor opname van de Centrale As Noord-Oost Fryslân in plankaart 2. Als versterking van de N356 zal deze weg volgens deze inspreker nadrukkelijk onderdeel uitmaken van het regionaal hoofdwegennet.

Het Platform Bereikbaarheid Noordvleugel, Provincie Noord-Holland, Vereniging NoordWest 8, Regio IJmond en enkele individuele insprekers vinden dat een snelwegverbinding tussen de A8 en A9 in Noord-Holland niet van de plankaart mag verdwijnen. Door deze verbinding kan het verkeer uit Kennemerland zich volgens genoemde insprekers beter over de Amsterdamse ring verdelen. Regio IJmond verzoekt tevens om de vermelding van de spoorlijn Santpoort-IJmuiden op plankaart 3 te schrappen.

Provincie Noord-Holland pleit ervoor om rekening te houden met extra ruimtebehoefte van de A27 op de PKB kaart, gezien ontwikkelingen in en rond Almere en de regio Utrecht. Gewezen wordt op de PKB kaart voor het hoofdwegennet waarop de A7 is aangegeven als hoofdverbinding met een ruimtelijke reservering in verband met eventuele capaciteitsvergroting tot aan de aansluiting Hoorn. Verzocht wordt om deze aanduiding te verlengen tot aan de aansluiting Hoorn-Noord omdat juist de A7 een dubbelfunctie heeft voor de afwikkeling van de naar verwachting nog flink groeiende noord-zuid en oost-west gerichte stromen. Ook wordt gevraagd om de Zaan op te nemen in het hoofdvaarwegennet op de PKB kaart.

Gemeente Haarlem mist de verbindingsboog tussen de A22 en A208 op de plankaart. Deze verbindingsboog biedt volgens de gemeente mogelijkheden om een onnodige belasting van de aansluitingen van de A22 bij de inrit van de Velsertunnel weg te nemen, maar biedt ook een alternatief voor het oost-west verkeer in de Haarlemse regio.

VNO-NCW mist op de plankaarten een tracé voor de A30 tussen Almere en Nijkerk. Dit is naar mening van de inspreker een verbinding die hoort bij de voorziene ruimtelijke ontwikkeling.

Gemeente Almere vindt dat voor de groeiambitie van Almere een IJmeerverbinding onontbeerlijk is en geeft aan dat deze niet duidelijk in de plankaarten terugkomt. Daarnaast pleit deze inspreker voor opname van de A27, het traject tussen de A6 (Almere) en de A1 (Eemnes), als 'ruimtelijke reservering uitbreidingsruimte bestaande hoofdwegen' op plankaart 2.

Landsdeel Oost mist het stuk A50 over de Waal en vraagt om de Zuidtak van de Betuweroute van de kaart te verwijderen.

De Drechtsteden vinden dat plankaart 2 een dusdanig grof beeld biedt, dat aan de zoneringsis niet zomaar kan worden voldaan. Gevraagd wordt over wat voor soort uitbreiding het gaat (een, twee of meer rijstroken erbij), of de gehele lengte van de afgebeelde tracés bedoeld wordt (bijvoorbeeld inclusief kunstwerken) en wat dit betekent voor op- en afrit complexen.

Gemeente Maassluis maakt bezwaar tegen de reservering voor het tracé voor de A24 op plankaart 1, omdat het tracé dwars door het Midden- Delflandgebied loopt.

Gemeente Tilburg pleit voor een ruimtelijke reservering voor uitbreiding van de bestaande hoofdweg N65 Tilburg-Den Bosch op PKB kaart 2.

Gemeente Sluis verzoekt om de ruimtelijke reservering van de N61 alsnog op plankaart 1 op te nemen, omdat voor de N61 tot op heden nog geen Tracébesluit is genomen.

De gemeente Venlo is verbaasd over het feit dat de hoofdverbinding A67 op plankaart 2 slechts tot aan knooppunt Zaarderheiken is opgenomen als verbinding waarop een ruimtelijke reservering wordt gelegd voor toekomstige uitbreiding. Deze reservering dient volgens gemeente Venlo te gelden voor de gehele A67 tussen de Belgische en Duitse grens. Dit voorstel wordt tevens ingebracht door de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Limburg Noord.

Hoofdstuk 3



- Meer dynamiek, beter bereikbaar; reactie op de Nota Mobiliteit

Raad voor Verkeer en Waterstaat



Raad voor Verkeer en Waterstaat

Samenvatting

Versterking van de economie staat in de “grote” nota's die het kabinet het afgelopen jaar heeft uitgebracht centraal. Een samenhangend economisch, ruimtelijk en verkeers- en vervoersbeleid moet de concurrentiekracht van de Nederlandse economie vergroten. Ook in de Nota Mobiliteit heeft dit uitgangspunt een centrale plaats.

De visie om de economie te versterken vertaalt het kabinet in de Nota Mobiliteit vooral in infrastructuurbeleid. Het kabinet beschrijft hoe met onderhoud en verbetering van de verschillende infrastructuren de bereikbaarheid vergroot zal worden.

De Raad pleit in dit advies voor een focus op transport en logistiek van goederen en mobiliteit van personen in plaats van op infrastructuur. Om de bereikbaarheid substantieel te verbeteren zijn de infrastructuurmaatregelen die het kabinet voorstelt bovendien ontoereikend. Om de bereikbaarheidsproblemen, die zo langzamerhand onoplosbaar dreigen te worden, effectief aan te pakken zou veel meer geld nodig zijn. Dat geld is er echter niet.

Toch ziet de Raad zeker mogelijkheden om met de huidige beperkte middelen de bereikbaarheid te verbeteren. Dat kan alleen als we, vanuit een door alle betrokkenen gedeeld gevoel van urgentie, bereid zijn de zaken anders aan te pakken en slimmer te organiseren. Het besef dat niet alleen de rijksoverheid (financieel) in staat is en hoeft te zijn om de bereikbaarheid te verbeteren zal handen en voeten moeten krijgen. Zo zullen we maximaal gebruik moeten maken van Europese regelingen. Ook het bedrijfsleven zal zijn verantwoordelijkheid moeten nemen. Provincies en gemeenten moeten, ook in financieel opzicht, de ruimte krijgen effectief verkeers- en vervoersbeleid te voeren. Tot slot kunnen gebruikers meer betalen op momenten dat en plaatsen waar de capaciteit schaars is.

De Raad mist in de Nota Mobiliteit dynamiek. Er zijn wel aanzetten om tot een andere verdeling van verantwoordelijkheden te komen. Deze blijven echter nog te veel steken in goede voornemens of gaan niet ver genoeg. De Raad heeft een aantal concrete voorstellen om meer dynamiek te genereren. Hieronder staat een aantal aanbevelingen, die in het advies verder zijn uitgewerkt.

- Probeer verladers via financiële prikkels te bewegen om meer gebruik te maken van de capaciteit van de binnenvaart, de korte vaart en het spoor.

- Maak meer gebruik van Europese regelingen om geld te genereren voor logistieke projecten.
 - Schep een nationaal kader voor stedelijke distributie en maak een einde aan de lappendeken van lokale regels.
 - Begin nog in deze kabinetsperiode met het beprijzen van het wegverkeer.
 - Laat bedrijven mee betalen aan verbeteringen van de infrastructuur. Dit bijvoorbeeld door de overheid te laten delen in de winsten van grondwaardestijgingen als gevolg van deze verbeteringen.
 - Voer een Brede Regionale Belasting in als vervanging van de Brede Doeluitkering.
 - Stuur de NS aan op publieke doelen in plaats van operationele aspecten en pas de concessie hierop aan.
- Geef de vervoerder en reizigers de ruimte om met elkaar te onderhandelen over operationele aspecten van het openbaar vervoer.

Hoofdstuk 4



- Samenwerken aan regionale mobiliteit
Raad voor Verkeer en Waterstaat



Raad voor Verkeer en Waterstaat

Samenvatting

Regionale plannen komen niet of langzaam tot uitvoering

De Raad heeft geconstateerd dat er in de regio de afgelopen jaren veel plannen zijn ontwikkeld, die maar moeizaam tot uitvoering komen. Ondanks medewerking van vertegenwoordigers van Verkeer en Waterstaat bij de planvorming lukt het op een of andere manier niet tot concrete afspraken tussen rijk en regio te komen over financiering en planning van het maatregelpakket.

Op verzoek van minister Peijs en minister Dekker heeft de Raad als uitwerking van zijn reactie op de Nota Mobiliteit een nadere verkenning uitgevoerd.

In de nationaal stedelijke netwerken een actieve rol voor het rijk

De Raad pleit voor een actieve en selectieve rol van het rijk in de nationaal stedelijke netwerken bij de totstandkoming en uitvoering van het regionaal verkeers- en vervoerbeleid. Het rijk blijft in die regio's immers een belangrijke speler, ondanks de recent tot stand gekomen vergaande decentralisatie van bevoegdheden en middelen naar provincies en WGR-plus-regio's. De bij het rijk in beheer zijn hoofdinfrastructuurnetwerken vormen samen met de netwerken van provincie en gemeenten een samenhangend systeem. De reiziger wenst vervoer van deur tot deur en heeft er geen boodschap aan van wie de weg eigenlijk is.

Provincie, WGR-plusregio, grotere gemeenten en rijk zullen in de nationaal stedelijke netwerken gezamenlijk een samenhangend regionaal verkeers- en vervoerbeleid inclusief een uitvoeringsprogramma moeten opstellen. Zij moeten zich bestuurlijk aan het afgesproken uitvoeringsprogramma binden door de afspraken één op één te verwerken in hun financiële schema's. Aan rijkszijde betekent dit dat de gezamenlijke planvorming in de regio geïntegreerd wordt in het bestaande MIT-proces. Aan regionale zijde vinden de afspraken onder meer hun neerslag in de bestedingsplannen voor de BDU.

Rijk en regio streven bij de financiering van de gezamenlijke maatregelenpakketten zo nodig naar ontschotting van rijks- en regionale middelen. Het oplossend vermogen van een samenhangend maatregelenpakket wordt leidend en niet de realisatie van de eigen rijks- of regionale wegen- of openbaarvervoerprojecten.

In de overige regio's is de provincie aan zet

Buiten de nationaal stedelijke netwerken heeft na de decentralisatie van bevoegdheden en middelen de provincie nu de mogelijkheid om een slagvaardig verkeers- en vervoerbeleid te voeren. Het rijk heeft daar in principe geen rol meer.

Meer invloed voor regio op stadsgewestelijk railvervoer NS

De regio zal meer invloed op het stadsgewestelijk railvervoer op het hoofdrailnet moeten krijgen. Het rijk zal er voor moeten zorgen dat de regio binnen de bestaande concessie-systematiek met NS kan gaan onderhandelen over verbetering van stadsgewestelijk railvervoer op het hoofdrailnet. Een door NS op verzoek van de regio op te stellen businesscase kan de basis vormen voor een financiële bijdrage door de regio. Komen regio en NS er niet uit dan zou een onafhankelijke arbiter een bindende uitspraak moeten doen.

Mocht het voor de regio en NS binnen de huidige concessie-systematiek uiteindelijk moeilijk blijken tot overeenstemming te komen dan zou bij de evaluatie van de vervoerconcessie NS in 2008 bezien moeten worden of het beter is het stadsgewestelijk railvervoer uit de vervoerconcessie van de NS te halen.

Sleutelrol voor de regionale mobiliteitsmanager bij het betrekken van het bedrijfsleven

Bij de verbetering van de regionale bereikbaarheid is een steeds belangrijker rol weggelegd voor het bedrijfsleven. Het bedrijfsleven heeft echter prikkels nodig om die rol daadwerkelijk op te pakken. In Samenwerken in Groot Haaglanden (SWINGH) slaagt men er in het bedrijfsleven een actieve rol te laten spelen. Het rijk moet volgens de Raad die aanpak ook in andere regio's helpen van de grond te krijgen. Een regionale mobiliteitsmanager zoals SWINGH kan hierbij volgens de Raad een sleutelrol vervullen. Met beperkte middelen voor experimenten kan veel effect worden bereikt.

Een krachtige regionale vervoersautoriteit op termijn

Op termijn moet de regionale samenwerking volgens de Raad uitmonden in een regionaal MIT onder de verantwoordelijkheid van een regionale vervoersautoriteit, waarin alle partijen vertegenwoordigd zijn. Die regionale vervoersautoriteit moet voor de financiering kunnen putten uit een regionaal mobiliteitsfonds waarin de BDU, de eigen middelen van de regio en opbrengsten uit de kilometerheffing vloeien.



Hoofdstuk 5

- Advies Nota Mobiliteit

Sociaal Economische Raad

SER

Sociaal-
Economische
Raad

Samenvatting

Inleiding

Het kabinet vraagt de SER om advies over de Nota Mobiliteit. De nota werkt het ruimtelijke beleid van de Nota Ruimte verder uit, toegespitst op het verkeers- en vervoersbeleid. Deze samenvatting brengt de belangrijkste aanbevelingen in beeld.

Algemene benadering van de Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit kijkt op een zakelijke manier naar de mobiliteitsproblematiek: "Mobiliteit is een verworvenheid, die mensen de kans biedt zich te ontplooiën en te ontspannen. Bestrijden van mobiliteit zou dan ook betekenen: bestrijden van maatschappelijke behoeften" (p.16 van de Nota deel I). Het beleid is erop gericht om de mobiliteitsvraag in goede banen te leiden, rekening houdend met de belangen van (verkeers)veiligheid, de volksgezondheid, het milieu en de kwaliteit van de leefomgeving.

Op zich kan de raad zich goed vinden in deze zakelijke, realistische benadering. Deze beoogt de mobiliteitskeuzes van burgers en bedrijven te respecteren, maar dan wel op een manier waarbij de gebruiker alle aan zijn keuze verbonden maatschappelijke kosten betaalt. Bij een zakelijke benadering past ook het zorgvuldig afwegen van maatschappelijke kosten en baten van investeringsprojecten (rekening houdend met sociale, culturele en ecologische belangen), alsmede het zoeken naar kosteneffectieve oplossingen. Daardoor staat zakelijkheid in dienst van het streven naar vergroting van de maatschappelijke welvaart en van het bevorderen van (economische, ecologische en sociale) duurzaamheid.

De raad ziet de zakelijke benadering als een belangrijke stap voor het aanpakken van mobiliteitsvraagstukken. Daarbij valt het echter tegen dat de beleidsintensivering pas na 2010 op gang komen. De raad vindt dat de verbetering van de bereikbaarheid in combinatie met de randvoorwaarden voor veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving meer urgentie behoeft.

Uit de keuze voor welvaartsoptimalisatie vloeit voort dat de raad het streven onderschrijft naar invoering van een systeem van variabel betalen (in plaats van de bestaande vaste lasten), met een naar naar tijd, plaats en milieubelasting gedifferentieerd kilometertarief. De raad heeft dit al in 2001 uitgewerkt in zijn pleidooi voor een mobiliteitsmarkt. De opbrengsten van gedifferentieerd prijsbeleid moeten gebruikt kunnen worden voor aanleg, verbetering en onderhoud van infrastructuur en voor het oplossen van de milieu- en ruimtelijke problematiek die verkeer en vervoer met zich meebrengt. Dat opent ook

mogelijkheden voor publiek-private samenwerking in de voorziening van infrastructuur. Op deze manier kan de mobiliteitsmarkt een belangrijke bijdrage leveren aan de transitie naar duurzame mobiliteit.

De raad moet constateren dat er de afgelopen jaren te weinig is gedaan om de mobiliteitsmarkt naderbij te brengen. Tegelijkertijd zijn de verschillende knelpunten rond verkeer en vervoer alleen maar toegenomen. Zo is de toenemende congestie op het hoofdwegennet duidelijk ten koste gegaan van de bereikbaarheid (en daarmee van onze internationale concurrentiepositie), de verkeersveiligheid en het milieu. De raad signaleert dat ook de Nota Mobiliteit onvoldoende handvatten biedt voor het opzetten van de mobiliteitsmarkt. Gezien de urgentie van de zaak valt dit moeilijk te begrijpen.

Aansluiting bij de Nota Ruimte

In zijn commentaar op de Nota Ruimte (publicatienr. 04/08) heeft de SER al zijn waardering uitgesproken voor het hantieren van die nota als een integratiekader voor de verschillende sectorale nota's met ruimtelijk relevant beleid. Integraal beleid houdt in dat de Nota Mobiliteit de uitgangspunten van de Nota Ruimte helpt realiseren. Het gaat dan om: het versterken van de internationale concurrentiepositie van Nederland; het bevorderen van krachtige steden en een vitaal platteland; het borgen en ontwikkelen van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden; het borgen van de (verkeers)veiligheid en het zorgen voor milieukwaliteit.

Tegen deze achtergrond valt het de raad op dat de Nota Mobiliteit ruim aandacht besteedt aan het versterken van onze concurrentiepositie, maar niet expliciet ingaat op de samenhang met de andere uitgangspunten. Deze samenhang zou in deel 3 van de Nota Mobiliteit duidelijker uit de verf moeten komen.

Doelstellingen en randvoorwaarden

De raad signaleert dat de drie nevenschikte doelstellingen van het Nationaal Verkeer- en Vervoersplan (voor bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid) plaats hebben gemaakt voor een doelstelling (voor bereikbaarheid) met randvoorwaarden voor veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving. De raad kan deze keuze onderschrijven, mits genoemde randvoorwaarden serieus worden genomen.

De nota geeft in een aantal gevallen aanleiding tot zorg als het gaat om het handhaven van randvoorwaarden op het gebied van het milieu, de kwaliteit van de leefomgeving en de volksgezondheid. Belangrijke randvoorwaarden op dit vlak

(CO₂, NO_x, fijn stof) zijn nog niet voor 2020 ingevuld. De tekst van de Nota Mobiliteit suggereert voorts dat het kabinet terughoudend zal zijn met aanvullend beleid, ook als het om kosteneffectieve maatregelen zou gaan. Dit doet afbreuk aan de geloofwaardigheid van de in de Nota Mobiliteit genoemde randvoorwaarden. Het spoort bovendien niet goed met de eerder verschenen Beleidsnota Verkeersemissies. Een mogelijk verzoek om uitstel van toepassing van bestaande EU-normen zou slechts moeten gelden voor bepaalde uitzonderingssituaties waarin kosteneffectieve oplossingen voorlopig onvolgende soelaas bieden.

Een verwant punt is dat de Nota Mobiliteit te weinig agenda-zettend is als het gaat om de transitie naar duurzame mobiliteit. De nota definieert weliswaar een einddoel (het tot vrijwel nul terugbrengen van de schadelijke effecten van mobiliteit op de omgeving), maar laat niet goed zien hoe het beleid er tot 2020 op is gericht om dit einddoel te verwezenlijken. Bovendien wordt de termijn om duurzame mobiliteit te realiseren zonder nadere toelichting verschoven van 2030 (staand NMP4-beleid) naar de periode 2030-2050.

Deel III van de Nota Mobiliteit zal duidelijk moeten maken dat de kwaliteit van het leefmilieu een serieuze randvoorwaarde vormt door zo goed mogelijk gebruik te maken van kosteneffectieve maatregelen. Zo valt op het gebied van de lokale luchtkwaliteit te denken aan een bredere toepassing van snelheidsbeperkingen (naar het voorbeeld van Rotterdam Overschie) en aan het versneld doen installeren van roetfilters op de uitlaat van dieselmotoren.

Innovaties voor duurzame mobiliteit

Bovenstaande kanttekeningen nemen niet weg dat de raad waardering heeft voor de ruime aandacht die de Nota Mobiliteit besteedt aan de verschillende soorten van innovaties die bij de transitie naar duurzame mobiliteit een rol (moeten) spelen. Het is inderdaad belangrijk dat de aandacht niet alleen uitgaat naar technologische innovaties, zoals de ontwikkeling en toepassing van hybride voertuigen, schonere brandstoffen en stillere banden. Daarnaast kunnen procesinnovaties (zoals informatievoorziening via ICT), maatschappelijke en organisatorische vernieuwingen (waaronder gedragsaanpassingen, mede door de werking van de mobiliteitsmarkt) niet worden gemist.

Naast het maken van onderscheid tussen de verschillende soorten van innovaties, is het ook van belang om te bezien op welke geografische schaal innovaties kunnen worden toegepast. Veel technologische innovaties – zoals voor schonere

voertuigen en brandstoffen – vragen om een gezamenlijke aanpak in breder verband, in het bijzonder in de Europese Unie. Andere innovaties kunnen in belangrijke mate op nationale schaal gestalte krijgen. Dat geldt niet alleen voor de al genoemde mobiliteitsmarkt, maar ook voor organisatorische en gebiedsgerichte vernieuwingen die nationaal en in de verschillende regio's vorm kunnen en moeten krijgen.

Bereikbaarheid en betrouwbaarheid van de reistijd

De adviesaanvraag richt de aandacht van de SER op de relatie tussen de bereikbaarheidsdoelstelling en het concept betrouwbare reistijd. De Nota Mobiliteit staat hier terecht uitgebreid bij stil. De grote mate van onvoorspelbaarheid van reistijd, met name in de spits, dreigt immers een bereikbaarheidsprobleem op zich te worden.

De raad wil evenwel kanttekeningen plaatsen bij de in de Nota Mobiliteit gekozen betrouwbaarheidsindicatoren. Voor het wegverkeer en het spoor beperken de indicatoren zich tot trajecten die zich op de hoofdinfrastructuur (het rijkswegennet, het hoofdtrainnet) bevinden. Dit is echter maar een deel van de afstand van deur tot deur. De auto moet na de snelweg de stad nog in, de treinreiziger heeft te maken met voor- en natransport. Idealiter zou de betrouwbaarheidsindicator hier rekening mee houden.

Een tweede kanttekening is dat de gekozen betrouwbaarheidsindicator voor het treinverkeer – een punctualiteit van 89 tot 91 procent als daggemiddelde – grotendeels losstaat van de (on)betrouwbaarheid zoals deze door de meeste treinreizigers wordt ervaren. Vertragingen in de spits, die relatief veel reizigers treffen, worden immers weggemiddeld tegen nagenoeg lege treinen op het midden van de dag die wel op tijd rijden. De raad beveelt daarom aan een betere indicator te zoeken die niet het aanbod (de trein) maar de reiziger centraal stelt.

De positie van het openbaar vervoer

Voor de SER is het uitgangspunt dat alle vervoerstakken de door hen veroorzaakte maatschappelijke kosten dragen. Dit geldt in principe ook voor het openbaar vervoer. Ook het openbaar vervoer maakt gebruik van schaarse middelen en gaat, in meer of mindere mate, gepaard met ruimtegebruik en milieuvuiling. Daarom is het goed dat de gebruiker van het openbaar vervoer betaalt voor de maatschappelijke kosten die zijn vervoersvraag met zich meebrengt.

De SER ziet overigens wel motieven om de gebruiker van openbaarvervoerdiensten niet de volle kostprijs te laten betalen. Een eerste motief is gelegen in de sociale functie van

het openbaar vervoer, waaronder het garanderen van een basiskwaliteit aan mobiliteit voor iedereen. Het bieden van een dergelijke basiskwaliteit zal niet altijd kostendekkend kunnen plaatsvinden. Het gaat dan zowel om onrendabele openbare dienstverplichtingen (stille uren, dunne lijnen) als om de betaalbaarheid voor sommige groepen van burgers.

In de tweede plaats is er een relatie tussen de kwaliteit van het openbaar vervoer en het realiseren van eerder genoemde uitgangspunten als de vitaliteit van de grote stad en de leefbaarheid op het platteland. Zo zal beleid gericht op de vitaliteit van de grote stad aandacht moeten geven aan de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid, het ruimtebeslag en de luchtkwaliteit. Het handhaven van een kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer heeft hier belangrijke maatschappelijke voordelen die niet altijd in de prijsvorming naar voren kunnen komen.

Verder signaleert de raad (net als de Nota Mobiliteit) een inhoudelijke spanning tussen de belangen van netwerkoptimalisatie op landelijke schaal (snelle treinverbindingen tussen de belangrijkste stedelijke centra) en het zoeken naar regionaal maatwerk (een trein die ook op kleinere stations stopt). De raad ziet geen gemakkelijke oplossingen om deze tegengestelde belangen te verzoenen. In elk geval zouden decentrale overheden een sterkere positie moeten krijgen in het besluitvormingsproces als het gaat om stations binnen de stedelijke netwerken. Afwegingen ten aanzien van kleinere stations op het hoofdrailnet buiten de stedelijke netwerken zouden grotendeels aan decentrale overheden overgelaten kunnen worden.

Integrale, gebiedsgerichte oplossingen

De zakelijke benadering van de Nota Mobiliteit houdt ook in dat verantwoordelijkheden daar terechtkomen waar deze ook het beste kunnen worden waargemaakt. In de nota leidt dit tot een decentralisatie van taken én middelen op het gebied van het verkeers- en vervoersbeleid.

De raad vindt dit een goede benadering. Op deze manier kunnen decentrale overheden weloverwogen afwegingen maken tussen veiligheid, bereikbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving op regionaal niveau. Op dat niveau kan het verkeers- en vervoersbeleid beter worden afgestemd met aanpalende beleidsterreinen als ruimtelijke ordening, woningbouw, locatiebeleid, stedelijke distributie en stedelijke vernieuwing. De ontschotte Brede Doeluitkering (BDU) verkeer en vervoer geeft lokale overheden ook financiële ruimte om brede afwegingen te kunnen maken. En doordat decentrale

overheden verschillende beleidsterreinen met elkaar kunnen verbinden, ontstaan er ook meer aanknopingspunten voor publiek-private samenwerking.

Toch ziet de raad nog een aantal knelpunten. In de eerste plaats komen er in ons land tot 2020 zo'n 2,5 miljoen auto's bij. Het zal in stedelijke gebieden niet altijd mogelijk of wenselijk zijn de plaatselijke opvangcapaciteit aan te passen aan de verruiming van het hoofdwegennet (zoals de Nota Mobiliteit suggereert). Het rijk zal hier rekening mee moeten houden.

In de tweede plaats vindt de raad dat de Nota Mobiliteit de decentrale overheden wat meer houvast zou mogen geven. Naast het verstrekken van de BDU zou het rijk in elk geval landelijke proceskaders moeten opstellen om het overleg tussen de verschillende belanghebbenden in goede banen te leiden. De mogelijkheden van een onderling afgestemde aanpak (bijvoorbeeld bij parkeerbeleid, stedelijke distributie en mobiliteitsmanagement) zouden niet gefrustreerd moeten kunnen worden doordat een enkele partij steevast niet mee wil werken.

Het rijk zou decentrale overheden ook meer houvast moeten geven bij het voeren van integraal en gebiedsgericht beleid (ontwikkelingsplanologie). Integraal en gebiedsgericht beleid zou bredere mogelijkheden moeten bieden voor een vroegtijdige, actieve betrokkenheid van burgers en maatschappelijke organisaties en voor vormen van publiek-private samenwerking (pps).

Interactieve planontwikkeling is nodig om de kwaliteit van het desbetreffende gebied te verhogen. Op deze manier kunnen win-win-situaties worden opgespoord en beoordeeld, terwijl pps als contractvorm vervolgens mogelijkheden biedt om deze ook daadwerkelijk te benutten. Het is dan ook zaak om door scope-optimalisatie de verschillende ruimtelijke investeringen in een samenhangend pakket onder te brengen. Dat geldt ook voor overheidsinvesteringen die geen direct financieel rendement opleveren (bijvoorbeeld investeringen in de waterhuishouding en in natuurwaarden).

De SER vindt het verder van belang dat snel voortgang wordt gemaakt met de modernisering van het grondbeleidsinstrumentarium. Het gaat dan, ten eerste, om een goede regeling van de grondexploitatie op gemeentelijk niveau opdat free riders aangepakt kunnen worden en andere belanghebbenden vroegtijdig meer duidelijkheid en zekerheid hebben over het kostenverhaal. Daarnaast moet ook op het regionale (bovenlokale) niveau kostenverhaal of verevening goed geregeld kunnen worden.

Hoofdstuk 6



- Advies Nota Mobiliteit

Overlegorganen Verkeer en Waterstaat



Overlegorganen Verkeer en Waterstaat

6.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bevat het advies van de organisaties, vertegenwoordigd in de Overlegorganen Verkeer en Waterstaat, over een aantal belangrijke thema's uit de Nota Mobiliteit.

6.2 Advies

De Overlegorganen Verkeer en Waterstaat zijn in overwegende mate op hoofdlijnen positief over de Nota Mobiliteit. De Overlegorganen onderschrijven de doelen van het kabinet primair de bereikbaarheid van Nederland te verbeteren om de economie en de internationale concurrentiepositie te versterken en tegelijkertijd de burgers mogelijkheden te bieden zich te ontplooiën, onder de randvoorwaarden van leefbaarheid en veiligheid.

Wel hebben de in de Overlegorganen vertegenwoordigde organisaties verschillende visies over de balans tussen de onderscheiden doelen. In het verlengde van de waardering van de doelen zijn organisaties van mening dat de ambities op onderdelen aanscherping behoeven.

De organisaties uit het bedrijfsleven, de verladersorganisaties en de vervoerders (personen en goederen) zijn positief over de keuze de mobiliteit te accommoderen ten behoeve van de economische ontwikkeling, maar zijn daarbij wel zeer kritisch over het tempo en de omvang van het investeringsprogramma. Het kabinet zou zich meer moeten inspannen om de capaciteit van de weginfrastructuur sneller aan te passen aan de behoefte om zo het gewenste niveau van bereikbaarheid eerder dan pas in 2020 te bereiken. De partijen dringen aan op versnelling van het investeringsprogramma, onder meer door de inzet van publiek-private samenwerkingsprojecten.

Een aantal andere partijen, natuur- en milieuorganisaties en verkeersveiligheidsorganisaties, vraagt bijzondere aandacht voor duurzaamheid en wijst een automatisch accommoderen van mobiliteitsgroei af. Het kabinet zou inspanningen moeten plegen op het voorkomen van 'overbodige' mobiliteit en sterker moeten inzetten op vervoermanagement. Met name de verkeersveiligheidsorganisaties pleiten voor een verhoging van de investeringen in de verkeersveiligheid.

De organisaties, vertegenwoordigd in de Overlegorganen, ondersteunen in principe decentralisatie als basis voor het sturingskader, maar plaatsen daarbij wel kanttekeningen.

Naar het oordeel van organisaties uit het bedrijfsleven en het beroepsgoederenvervoer kan decentralisatie van verantwoordelijkheden alleen welslagen in combinatie met de bijbehorende budgetten en met procesregie, alsmede met nationale kaders voor specifieke terreinen. In het bijzonder het vervoer van gevaarlijke stoffen vereist nationale regels op basis van realistische criteria. Implementatie en handhaving van regelgeving moet in de pas lopen met het Europese beleid.

De Overlegorganen pleiten voor overheidssturing op de openbaarvervoermarkt ter waarborging van het publieke belang van het openbaar vervoer in brede zin, dus ten aanzien van zowel het massavervoer in en tussen stedelijke netwerken als de sociale functie (ontsluiting van de regio's).

De organisaties ondersteunen de inzet van het kabinet te komen tot een maatschappelijk gedragen voorstel voor de uitwerking van beprijzen van mobiliteit.

6.3 Leeswijzer

In de paragraaf 'Toelichting' worden deze verschillende visies, bedenkingen en dilemma's ten aanzien van de doelen, ambities en het sturingskader van de Nota Mobiliteit nader geëld.

6.4 Toelichting

Doelen en ambities

In de beoordeling van de ontwikkeling en doelstellingen van het mobiliteitsbeleid zijn bij de organisaties duidelijk verschillende visies herkenbaar.

- De organisaties uit het bedrijfsleven, de verladersorganisaties en vervoerders (personen en goederen) onderschrijven de keuze van het kabinet primair de groei van de mobiliteit te accommoderen ten behoeve van de economische ontwikkeling, om zo de economische kracht van Nederland te bevorderen. Wel wordt scherpe kritiek geuit op het voorziene investeringsprogramma, dat zowel tempo als omvang mist voor de doelen van het kabinet. Alle inspanningen zouden erop gericht moeten zijn zo snel mogelijk, en niet pas na 2014, de achterstanden in onderhoud en capaciteit van de (hoofd)infrastructuur, met name de wegen, in te lopen. Het tempo en de omvang van het investeringsprogramma moeten dan ook sterk worden verhoogd. Dit is mogelijk door als overheid op korte ter-

mijn de markt te betrekken bij realisatie van infrastructuurprojecten (zoals met de inzet van de EU-richtlijn ESR95 waarmee de overheid aan investerende marktpartijen vergoedingen kan betalen voor de beschikbaarheid van infrastructuur na oplevering) en structureel grootschalige publiek-private samenwerkingsprojecten op te zetten (volgens het DBFM-model [Design, Build, Finance, & Maintain] waarin ontwerp, bouw, financiering, onderhoud, beheer en exploitatie bij één partij worden samengebracht). Het kabinet moet prioriteit geven aan efficiënte besluitvorming en uitvoer van infrastructuurprojecten. Het bedrijfsleven, de verladersorganisaties en vervoerders erkennen het belang van leefbaarheid, maar plaatsen hierbij de kanttekening dat leefbaarheid door de overheid moet worden geborgd, conform de kaders die door de EU-regelgeving worden gesteld. Verkeersveiligheid is een factor van algemeen én economisch belang en verdient dan ook blijvend grote aandacht en concrete inspanningen.

- Natuur- en milieuorganisaties en verkeersveiligheidsorganisaties zijn daarentegen van mening dat de Nota Mobiliteit de juiste balans tussen bereikbaarheid, veiligheid en duurzaamheid/leefbaarheid ontbeert, en daarmee geen recht doet aan het gewenste integrale karakter van het mobiliteitsbeleid. En dit terwijl, naar het oordeel van die maatschappelijke organisaties, duurzaamheid juist de economische ontwikkeling kan versterken. De organisaties pleiten daarmee voor een maatschappelijk verantwoord evenwicht tussen vraag en aanbod van mobiliteit: er moet geen automatisme ontstaan waarbij alle mobiliteitsgroei wordt geaccommodeerd. Aanvullend beleid zou veel meer nadruk moeten leggen op de inzet van nieuwe, duurzame technologie en belangrijke instrumenten als bronbeleid op het gebied van uitstoot en geluid, dubbellaags ZOAB, transportbesparing om 'overbodige' mobiliteit te beperken, prijsbeleid en meer investeringen in het fietsvervoer en stimulering van het gebruik van de fiets op de korte afstanden. Het openbaar vervoer is een essentieel onderdeel van de totale mobiliteit. Bepleit wordt een investeringsbeleid met prioriteit voor het openbaar vervoer, met waarborging van de kwaliteit van het regionale stads- en streekvervoer. Vervoerders en overheden moeten met maatwerk het openbaar vervoer inzetten als een betrouwbare en concurrerende schakel in de keten.

Een aantal organisaties vraagt aandacht voor hogere ambities ten aanzien van mobiliteitsbesparing, vervoermanagement en verkeersveiligheid.

Mobiliteitsbesparing en vervoermanagement

- De natuur- en milieuorganisaties en verkeersveiligheidsorganisaties bepleiten de versterking van de inzet van instrumenten om op 'overbodige' mobiliteit te besparen. Transportbesparing en een meer transportefficiënte economie (dezelfde productie met minder kilometers) zijn mogelijk met een daarop toegeruste ruimtelijke ordening en transport. Programma's als Transportbesparing kunnen belangrijke bijdragen leveren door, met stimulans van de overheid, kennis te bundelen, de dialoog tussen verladersorganisaties, vervoerders en natuur- en milieuorganisaties over logistieke problemen te intensiveren en transportbesparende activiteiten in te voeren.
- De natuur- en milieuorganisaties en verkeersveiligheidsorganisaties en de vervoerders (personen en goederen) zijn van mening dat het woon-werkverkeer per auto minder vanzelfsprekend zou moeten worden gemaakt door de versterkte inzet van vervoermanagement, in een combinatie van belonen, communicatie en ontmoedigen. Aandacht wordt gevraagd voor departementoverschrijdende stimulerende maatregelen (zoals arbeidstijdenbeleid). Belangenbehartigers van motorrijders pleiten voor stimulering van het gebruik van gemotoriseerde tweewielers ten gunste van de auto, zeker in gebieden met verkeerscongestie. Bundeling van werklocaties op knooppunten is een belangrijke voorwaarde voor de noodzakelijke verhoging van het aandeel van het openbaar vervoer als bijdrage aan de vermindering van het bereikbaarheidsprobleem.
- De organisaties uit het bedrijfsleven en de verladersorganisaties onderschrijven dat overbodige mobiliteit moet worden vermeden en dat vervoermanagement moet worden voortgezet, maar stellen dat, gezien de relatief geringe positieve effecten die hiervan mogen worden verwacht op de bereikbaarheid en het milieu, investeringen in infrastructuur en tot stand brengen van de mobiliteitsmarkt en bronbeleid prioriteit verdienen boven een versterking van deze instrumenten.

Verkeersveiligheid

- De Overlegorganen zijn van oordeel dat verbetering van de verkeersveiligheid blijvend veel aandacht verdient bij de uitvoering van de Nota Mobiliteit. De inzet zou zowel op infrastructuur, voertuig als gedrag moeten zijn gericht. Verbetering van de verkeersveiligheid en verbetering van de bereikbaarheid kunnen, met de inzet van instrumenten als Intelligente Snelheids Aanpassing (ISA), samengaan en elkaar zelfs versterken. De overheid zou binnen het

verkeersveiligheidsbeleid prioriteit moeten geven aan de invoering van maatregelen die per bestede euro de meeste slachtoffers besparen. Bijzondere aandacht wordt gevraagd voor de negatieve gevolgen van de intensivering van het gebruik van het onderliggend wegennet op de verkeersveiligheid op de wegen.

- Met name de verkeersveiligheidsorganisaties pleiten voor extra investeringen op het gebied van verkeersveiligheid om zo de ambitie van het ministerie uit eerdere conceptplannen van maximaal 750 verkeersdoden per jaar in 2010 realiteit te laten worden. Deze investeringen zullen tevens leiden tot een verlaging van de maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid (thans 9 miljard euro per jaar, meer dan het vijfvoudige van de maatschappelijke kosten per jaar veroorzaakt door files). Het kabinet wordt gevraagd de bestuurlijke boete mogelijk te maken en de revenuen in te zetten ter verbetering van de handhaving van de verkeersveiligheid.

Sturingskaders

De organisaties vragen bijzondere aandacht voor de uitvoering van de decentralisatie, de positie van het openbaar vervoer en het beprijzen van mobiliteit.

Decentralisatie

De Overlegorganen ondersteunen in principe de decentralisatie. Een aantal organisaties plaatst wel kanttekeningen bij de uitvoering.

- Voor organisaties uit het bedrijfsleven en het beroepsgoederenvervoer is procesregie doorslaggevend om decentralisatie van bevoegdheden en bijbehorende middelen succesvol te laten zijn. De effectiviteit van het mobiliteitsbeleid zal hierbij gebaat zijn. Nationale kaders moeten op specifieke terreinen richting geven aan het beleid op decentraal niveau. De regierol en het bijbehorende instrumentarium dat in ontwikkeling is voor een adequate voorziening van de stedelijke distributie, kunnen als voorbeeld dienen.
- De verladersorganisaties en de goederenvervoerders vrezen dat vooral het vervoer van gevaarlijke stoffen ernstige problemen zal ondervinden wanneer er sprake is van decentralisatie zonder nationale richtlijnen. Er wordt onvoldoende voorzien in realistische criteria en nationale regels, op basis waarvan duidelijk is wat het kader is waarbinnen vervoer mogelijk is en wanneer decentrale overheden kunnen ingrijpen. Versnippering in de beleidsuitvoering en NIMBY-gedrag moeten worden voorkomen. Kennis bij lokale bestuurders is essentieel in het besluitvor-

mingsproces. Geconstateerd wordt dat lokale bestuurders zich in hun beslissingen nu nog te veel laten leiden door emotie. Bepleit wordt het bedrijfsleven te betrekken bij de vliegende brigades die decentrale overheden bij de uitvoering van het beleid zullen gaan ondersteunen.

- De Overlegorganen ondersteunen de marktwerking in de openbaarvervoersector, maar wijzen erop dat rijkssturing nodig blijft om de markt goed te laten functioneren en om alle potentieel van het openbaar vervoer te benutten. Overheidssturing is nodig voor de afstemming tussen de 'zakelijke benadering van het hoofdtrainnet' (massavervoer in en tussen de stedelijke netwerken) en de 'sociale functie van het openbaar vervoer' (ontsluiting van de gebieden buiten de stedelijke netwerken). Essentieel zal zijn de wijze waarop de overheid de twee doelen wil gaan realiseren.

Gebiedsgerichte benadering

De gebiedsgerichte en ketenbenadering worden breed ondersteund door de organisaties. Bijzondere aandacht wordt gevraagd voor het goederenvervoer en de samenhang tussen de verschillende modaliteiten.

- Brancheorganisaties en verladers van producten/goederen zien centrale sturing en borging als absolute vereiste voor de toekomstige bereikbaarheid van de bedrijventerreinen. Bepleit wordt de ketenbenadering tot uitgangspunt te nemen: het succes van het goederenvervoer per spoor en binnenvaart is mede afhankelijk van de doorstromsnelheid (op internationale corridors), multimodaal ontsloten logistieke knooppunten en het niveau van het voor- en natransport.
- Met name milieu- en verkeersveiligheidsorganisaties pleiten voor nationale regie en kaders ter versterking van de samenhang tussen alle verkeersmodaliteiten, weg, spoor, binnenvaart, openbaar vervoer en fiets.

Level playing field

- De organisaties uit het bedrijfsleven, de verladersorganisaties en de goederenvervoerders benadrukken dat het Nederlandse beleid in lijn moet zijn met (en niet vooruitlopen op) het Europese beleid, waarmee Nederland ook in de pas loopt met de rest van de Europese Unie bij de implementatie en handhaving van regelgeving.
- Met name de railgoederensector pleit voor vrijwaring van belemmeringen, ook in wetgeving, van het grensoverschrijdende goederenvervoer op de internationale corridors. Voor de regulering van het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen Nederland is gelijktijdige invoering voor

alle modaliteiten essentieel voor het behoud van de onderlinge concurrentieverhoudingen. Voorstelbaar is om in de startfase de regulering toe te passen op alle modaliteiten op één vervoersas en daarna uit te breiden naar de andere vervoersassen.

Anders betalen voor mobiliteit

- De organisaties ondersteunen de inzet van het kabinet te komen tot een maatschappelijk gedragen voorstel voor de uitwerking van beprijzen van mobiliteit. Belangrijk gegeven hierbij is het recentelijk ontstane brede inzicht dat een andere manier van betalen voor het gebruik van infrastructuur noodzakelijk is om tot een betere afstemming van vraag en aanbod te komen, en daardoor de betrouwbaarheid te verbeteren, de reistijd te beperken en de economie te versterken. De suggestie wordt gedaan aan het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit mee te geven eerst concrete doelen te formuleren vooraleer de discussie toe te spitsen op het in te zetten instrumentarium en in zijn advies aandacht te schenken aan het belang van betrokkenheid van mobiliteitspartijen bij de invoering en exploitatie van het instrumentarium. Bepleit wordt in het platform in de beoordeling van prijsinstrumenten de effecten ervan op de verkeersveiligheid mee te wegen.

6.5 Tot slot

De Overlegorganen spreken hun waardering uit dat het ministerie de Overlegorganen al in een vroegtijdig stadium, in 2003, heeft betrokken bij de Nota Mobiliteit. In een serie OVW-bijeenkomsten in de periode juni-november 2003 hebben organisaties bij het ministerie hun ideeën, argumenten en dilemma's voor het verkeers- en vervoersbeleid onder de aandacht kunnen brengen. Uiteindelijk is op 13 oktober 2004 PKB deel 1 van de Nota Mobiliteit van 30 september 2004 met de organisaties, vertegenwoordigd in de Overlegorganen, besproken. Zowel in de 2003-bijeenkomsten als in het overleg van 13 oktober 2004 is, in samenspraak met organisaties en het ministerie, een beperkt aantal thema's uit het verkeers- en vervoersbeleid aan de orde gesteld, om daarmee diepte te kunnen geven aan het advies aan de minister over haar beleidsvoornemen.

Ten slotte verzoeken de Overlegorganen de minister hen te informeren over de wijze waarop rekening wordt gehouden met de bevindingen van de Overlegorganen.

Colofon

Dit is een publicatie van de rijksoverheid. U kunt de Nota Mobiliteit deel II raadplegen, bestellen en downloaden via www.notamobiliteit.nl. Hier vindt u naast de Nota Mobiliteit deel II, tevens de Nota Mobiliteit deel I: het beleidsvoornemen, de Nota Mobiliteit deel III: het kabinetsstandpunt en de Uitvoeringsagenda. U kunt de publicatie(s) ook aanvragen bij de Postbus 51 Infolijn: 0800-8051 (gratis).

De afzonderlijke adviezen zijn te downloaden van
www.minvenw.nl/cend/inspraakpunt
www.raadvenw.nl
www.ser.nl
www.overlegvenw.nl