

Nota Mobiliteit

Deel III • Kabinetsstandpunt

2 september 2005



Ministerie van Verkeer en Waterstaat





Status 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). In de Nota Mobiliteit wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het verkeers- en vervoersbeleid beschreven.

De basisgedachte van de Planwet is dat alle overheden in onderling overleg de koers van het verkeers- en vervoersbeleid ontwikkelen en dus ook gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de uitvoering ervan. Die gezamenlijke koers legt het kabinet vast in de Nota Mobiliteit. Om die reden heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat frequent overleg met de decentrale overheden tijdens de totstandkoming van deel I en deel III en de Nota Mobiliteit. De nota doorloopt de procedure van een planologische kernbeslissing (PKB) in de zin van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) en heeft een geldigheidsduur van vijftien jaar vanaf het moment dat de nota in werking treedt.

De PKB-tekst en essentiële onderdelen van het beleid zijn opgenomen achter in deze nota. Dat deel bestaat uit zowel de ruimtelijke reserveringen voor hoofdinfrastructuur op de plankaarten als de essentiële onderdelen van het nationaal verkeers- en vervoersbeleid. De andere overheden moeten deze reserveringen laten doorwerken in hun streek- en bestemmingsplannen.

Voor de essentiële onderdelen geldt, volgens de Planwet verkeer en vervoer, dat ze moeten worden uitgewerkt in beleid en plannen van de rijksoverheid en de decentrale overheden. De verkeers- en vervoersplannen van de provincies en de WGR-plusregio's^[1] worden vastgesteld binnen anderhalf jaar nadat de PKB Nota Mobiliteit in werking is getreden.

De essentiële onderdelen zijn bovendien 'beslissingen van wezenlijk belang' (artikel 3 Besluit RO 1985). Dit houdt in dat deze onderdelen alleen gewijzigd kunnen worden door een nieuwe PKB-procedure (gedeeltelijke of integrale herziening van de PKB). De Nota Mobiliteit bevat geen concrete beleidsbeslissingen in de zin van artikel 2a, lid 1 WRO, waardoor geen sprake is van besluiten in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat daarom niet open.

Een uitvoeringsagenda is als bijlage bij PKB-deel III gevoegd.

De tekst van deze versie is identiek aan die van de SDU-versie (kamerstukken 2004-2005, 29644 nr. 13). Bij onverhoopte verschillen geldt de SDU-versie.

[1] In deze nota worden met het begrip WGR-plusregio's steeds de huidige zeven regio's bedoeld die onder het regime van de Kaderwet bestuur in verandering zijn ingesteld. Zolang de aangepaste WGR nog niet formeel van kracht is, moet overal waar in deze nota WGR-plusregio's staat 'kaderwetgebieden' gelezen worden.

Leeswijzer

Dit is PKB deel III van de Nota Mobiliteit. De wijzigingen ten opzichte van deel I zijn verantwoord.

Deel III is wat opbouw betreft vergelijkbaar met deel I. Na een algemene visie op verkeer en vervoer in het eerste hoofdstuk wordt achtereenvolgens het beleid voor de verschillende soorten mobiliteit beschreven: wegverkeer (hoofdstuk 2), openbaar vervoer, spoor en langzaam verkeer (3), luchtvaart (4) en scheepvaart en buistransport (5).

Mobiliteit heeft gevolgen voor veiligheid en leefomgeving; het beleid om negatieve effecten tegen te gaan vindt u in hoofdstuk 6 en 7. Tot slot volgt in hoofdstuk 8 de financiële uitwerking.

Alle beleidshoofdstukken schetsen de situatie (welke problemen komen op ons af zonder aanvullend beleid?), de ambitie van het kabinet en de strategie om die ambitie waar te maken.



Voorwoord •

Voorwoord Nota Mobiliteit

Voor u ligt de PKB deel III van de Nota Mobiliteit. Na de verschijning van deel I hebben veel verschillende partijen hun reactie gegeven. Daar hebben wij uiteraard ons voordeel mee gedaan. Het resultaat is een ambitieus en tegelijkertijd realistisch verhaal over hoe we tussen nu en 2020 van A naar Beter gaan. Ik ben er trots op dat het rijk en decentrale overheden er zo samen in zijn geslaagd om in twee jaar een nieuw fundament te leggen onder het toekomstige mobiliteitsbeleid.

Het doel van de Nota Mobiliteit is dat 95% van reizigers in 2020 op tijd op zijn of haar plaats van bestemming aankomt. Zonder dat de lokale luchtkwaliteit verminderd. Sterker nog, de uitstoot van bijvoorbeeld fijn stof en NO_x wordt zo'n 40% teruggedrongen. En tegelijkertijd wordt het ook veiliger op de weg. Het aantal verkeersdoden wil ik met ruim 300 laten dalen. Dit deel III omvat dus opnieuw een concreet en krachtig verhaal over 'sneller, schoner en veiliger'.

In hoofdlijnen maken we dezelfde heldere keuzes als in deel I. Zo staat ook in deel III de economie in de schijnwerpers, kiezen we nog steeds bewust voor meer verantwoordelijkheid voor de regio's en hebben we het uitgangspunt van betrouwbare en voorspelbare reistijden gehandhaafd.

Maar waar deel I ophield, gaat deel III verder, bijvoorbeeld op het belangrijke punt van prijsbeleid. In het voorjaar van 2005 heeft het Platform-Nouwen een akkoord gepresenteerd over 'Anders betalen voor mobiliteit'. Dit kabinet maakt het vragen van een prijs voor versnelde aanleg van infrastructuur mogelijk. Dat is een eerste stap op onze weg naar een betrouwbare en voorspelbare mobiliteit. Ook het hoofdstuk over het openbaar vervoer is duidelijk versterkt. De commissie-Winsemius heeft de maatschappelijke functie van het openbaar vervoer en de mogelijke ambities op dit terrein helder neergezet, met als resultaat een gedegen en breed gedragen netwerkvisie. Een integrale benadering van OV kan een enorme winst in kwaliteit en reistijd opleveren. OV-reizigers reizen namelijk niet van station naar station, maar van deur tot deur. En last but not least presenteren we met dit deel III een concrete uitvoeringsagenda met duidelijke voortgangsafspraken. Afspraken waar u mij op kunt aanspreken. Want ambities zonder duidelijke mijlpalen zijn holle frasen.

Eén blik op die agenda geeft meteen aan hoe cruciaal innovatie is om de doelstellingen van de Nota Mobiliteit te halen. We schrijven in deze nota Innovatie met kapitalen. Kansrijke en grootschalige Innovaties willen we stimuleren. Zowel in techniek als organisatie.

Zo zetten we met dit deel III ook de stap van papier naar praktijk, op weg naar een mobiel, leefbaar en welvarend Nederland.



A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'K. Peijs', with a horizontal line extending to the right.

Karla Peijs
Minister van Verkeer en Waterstaat
September 2005



Inhoud •

	De Nota Mobiliteit in kort bestek	9
1	Visie op verkeer en vervoer: economie versterken	15
1.1	Europa verandert	16
1.2	Mobiliteitsgroei in goede banen leiden	16
1.3	Meer samenhang tussen ruimte, economie en verkeer en vervoer	20
1.4	Strategisch vernieuwen	23
2	Wegverkeer: betrouwbaar en vlot	35
3	Openbaar vervoer, goederenvervoer per spoor en langzaam verkeer: kracht benutten	47
3.1	Openbaar vervoer: een gerichte, ambitieuze en integrale benadering	48
3.2	Openbaar vervoer op het nationale netwerk en goederenvervoer per spoor	55
3.3	Stadsgewestelijke en regionaal openbaar vervoer	58
3.4	Sociale veiligheid	62
4	Luchtvaart en luchthavens: internationale bereikbaarheid	67
4.1	Luchtvaart	68
4.2	Mainport Schiphol en regionale luchthavens	69
5	Scheepvaart en havens: eerlijke concurrentie	73
5.1	Binnenvaart	74
5.2	Zeescheepvaart	77
5.3	Mainport Rotterdam en overige zeehavens	78
5.4	Buisleidingen	80
2	Veiligheid: permanente verbetering	85
6.1	Verkeersveiligheid	86
6.2	Transport van gevaarlijke stoffen	92
6.3	Bescherming vitaal verkeer en vervoer	95
7	Leefomgeving: duurzame mobiliteit	99
7.1	Klimaatverandering en luchtkwaliteit	100
7.2	Geluid	105
7.3	Landschap en water	106
8	Financiële uitwerking	111
	Essentiële onderdelen van beleid en plankaarten	119
	Bijlage 1: verwerking reacties uit inspraak en adviezen	141
	Bronvermelding	154
	Index	156



- De Nota Mobiliteit in kort bestek



- **De Nota Mobiliteit werkt de Nota Ruimte uit**

De Nota Ruimte schetst de ruimtelijke strategie om te komen tot een sterke economie, een veilige samenleving, een goed leefmilieu en een aantrekkelijk land. De samenhang tussen ruimte, verkeer en vervoer en economie wordt op ieder niveau (gemeentelijk, regionaal, nationaal en Europees) vergroot. De Nota Mobiliteit werkt deze uitgangspunten nader uit.

- **Sterkere economie door de bereikbaarheid te verbeteren**

De economische structuur moet worden versterkt. Dit vereist goed functionerende infrastructuurnetwerken en gestroomlijnde overheidsinterventies. Het rijk is daarbij verantwoordelijk voor de gehele hoofdinfrastructuur. De hoofdverbindingssassen tussen de nationale stedelijke netwerken en economische kerngebieden, waaronder de mainports, brainport Eindhoven en greenports, krijgen voorrang. Dit geldt met name voor de triple-A-verbindingen (A2, A4 en A12). De zeehaven Rotterdam wordt versterkt door te investeren in de ontwikkeling van de haven (Tweede Maasvlakte). Ook de bereikbaarheid van Schiphol wordt verbeterd.

- **Groei van verkeer en vervoer mogelijk maken**

Door demografische, economische, ruimtelijke en internationale ontwikkelingen blijven verkeer en vervoer sterk groeien. Deze groei wordt vanwege het maatschappelijke en economische belang – binnen wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving – zo veel mogelijk in goede banen geleid.

- **Betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur**

De betrouwbaarheid verbetert, zodat reizigers weten hoe laat zij aankomen en vervoerders just in time kunnen leveren. Deze verbetering vindt over de hele reis plaats, van deur tot deur. Nationale, regionale en lokale netwerken van weg, water en openbaar vervoer hangen met elkaar samen. Daarom is een integrale netwerkbenadering noodzakelijk.

- **Decentraal wat kan, en centraal wat moet**

Provincies en WGR-plusregio's zijn de aangewezen partijen om in overleg met gemeenten regionale afwegingen te maken. Zij formuleren zelf ambities voor hun gebied met een samenhangend maatregelenpakket. De ontschotting van middelen in de brede doeluitkering verkeer en vervoer helpt hierbij. De BDU, opgebouwd uit 'duurzaam veilig', GDU-deel, exploitatie openbaar vervoer en een bedrag voor kleine maatregelen, gaat gelijk op met het budget van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dit betekent vooralsnog in de periode 2011-2020 een verhoging van circa 2,5 miljard euro. Het rijk kan daarbovenop financieel bijdragen aan decentrale oplossingen als dit de betrouwbaarheid en vlotte doorstroming op het rijkswegennet verbetert. Dit onder de voorwaarde dat ook decentrale overheden onderling afspraken hebben gemaakt over een samenhangend pakket van maatregelen voor alle netwerken en knooppunten en dit pakket uitvoeren.

- **Meer publiek-private samenwerking**

Het bedrijfsleven levert via publiek-private samenwerking een actieve bijdrage aan de realisatie van projecten. Daarbij worden mogelijkheden van gebiedsontwikkeling en deelfinanciering via tol of innovatieve aanbestedingsvormen (ontwerp, bouw, financiering en onderhoud) optimaal benut. Een betere en snellere inschakeling van marktpartijen kan leiden tot een doelmatiger uitvoering en een betere prijs-kwaliteitverhouding: voordelen voor markt en overheid.

- **Vernieuwing keihard nodig**

Innovatie is de motor van de economische ontwikkeling en kan de bereikbaarheid, de veiligheid en de leefomgeving verbeteren met een betere prijs-kwaliteitverhouding. De innovatieprestaties van de meeste mobiliteitssectoren blijven achter bij het Nederlandse gemiddelde. Het rijk zal zich met een inspirerend innovatiebeleid inspannen om de innovatieprestaties te verbeteren. Aanjagers hiervan zijn bijvoorbeeld het VenW-Beraad Kennis en Innovatie en het Platform Agrologistiek. Het VenW-beraad, waarin sleutelfiguren uit het bedrijfsleven en kennisinstellingen én leden van het rijksbrede Innovatieplatform zitting hebben, stimuleert aansprekende innovatieve projecten en versterkt het innovatieklimaat.



- **Kaders aan het decentrale beleid stellen**

De Nota Mobiliteit geeft via kaders aan welke nationale belangen moeten doorwerken in het rijksbeleid en het decentrale verkeers- en vervoersbeleid. Deze centrale kaders gelden voor doorstroming op het rijkswegennet, verkeersveiligheid, transport van gevaarlijke stoffen en (internationale) kaders voor milieu en leefomgeving. Via monitoring en benchmarking worden de effecten van het decentrale beleid transparant gemaakt en gerapporteerd, zodat indien nodig bijsturing kan plaatsvinden.

- **Een daadkrachtige overheid**

Het rijk maakt ontwikkeling mogelijk, schaft hinderlijke, niet-functionele en marktverstorende regels af en vermindert administratieve lasten, conform het wetgevingsprogramma van VenW 'Beter Geregeld!'. Het rijk zorgt ervoor dat infrastructuurbesluiten sneller genomen kunnen worden. Ook stelt het rijk handhaafbare normen voor veiligheid en milieu, houdt het toezicht en grijpt het in als nationale publieke belangen worden geschaad.

- **Actief en zelfbewust op internationaal beleid inzetten**

Nederland is gebaat bij een goede Europese infrastructuur en goed Europees beleid. Nederland is direct en vroegtijdig betrokken bij de besluitvorming in Brussel op alle relevante verkeers- en vervoersonderwerpen en intensiveert de relatie met de buurlanden. In de mondiale organisaties werkt Nederland aan het bevorderen van goede internationale concurrentieverhoudingen, scherpe milieuafspraken en samenwerking. Het rijk spant zich in om binnen de EU prioriteit te krijgen voor opheffing van knelpunten in de hoofdinfrastructuur elders in Europa, wanneer dit de bereikbaarheid van en voor Nederland verbetert. Nederland maakt zich sterk voor invoering van scherpere milieumaatregelen voor vervoersmiddelen in Europees verband. Daarnaast streeft Nederland naar een internationaal 'level playing field' dat eerlijke concurrentie mogelijk maakt.

- **Op de korte termijn onderhoudsachterstanden inhalen**

De afgelopen jaren is te weinig geïnvesteerd in het beheer en onderhoud van alle infrastructuurnetten. Deze achterstand wordt aangepakt. Het doel is zo laag mogelijke kosten over de gehele levensduur. Het rijk onderzoekt of vanuit het oogpunt van kosteneffectiviteit het onderhoudsniveau per locatie kan variëren.

- **Betrouwbaar en snel over de weg**

De betrouwbaarheid van de reistijd is in 2020 sterk verbeterd; in 95% van de reizen komt de reiziger op tijd op de bestemming. Op snelwegen kan de reistijd in de spits maximaal anderhalf keer zo lang als buiten de spits, en op stedelijke ringwegen en niet-autosnelwegen in het beheer van het rijk twee keer zo lang. Daarmee wordt de gemiddelde reistijd in de spits op de snelweg over een afstand van 50 kilometer maximaal 45 minuten (maximaal 15 minuten vertraging). Op stedelijke (ring)wegen en niet-autosnelwegen is de gemiddelde reistijd in de spits over een afstand van 10 kilometer maximaal 12 minuten (maximaal 6 minuten vertraging). Dit is mogelijk door een forse impuls van bouw- en benuttingsmaatregelen, Anders Betalen voor Mobiliteit, gebiedsgericht samenwerken en het wegwerken van onderhoudsachterstanden. Hierbij wordt prioriteit gegeven aan de hoofdverbindingssassen en daarbinnen de triple-A. Ook incidentmanagement, verkeersmanagement en route- en reisinformatie worden verbeterd.

- **Een start maken met een eerlijker vorm van betalen voor mobiliteit**

Met het rapport van het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit is een belangrijke stap gezet naar breed draagvlak voor een andere manier van betalen voor mobiliteit. Het kabinet wil een volgende stap zetten door op een aantal locaties te starten met een versnellingsprijs. Met de opbrengsten hiervan worden deze knelpunten versneld aangepakt. Het kabinet vindt het perspectief van een kilometerprijs onder gelijktijdige verlaging van de vaste autobelastingen wenkend. Het volgende kabinet neemt een besluit over invoering. Het is hier-



voor noodzakelijk dat de kosten tot aanvaardbare proporties worden teruggebracht.

- **Openbaar vervoer: een gerichte, ambitieuze en integrale benadering**

Het openbaar vervoer bestaat uit meerdere schaalniveaus en vervoerstechnieken die samen een netwerk vormen. Het OV kent vele vormen: van spoorvervoer per trein tot de regio-taxi op maat. Het kabinet en de decentrale overheden en de betrokken vervoerders zorgen ervoor dat het OV een reëel, aantrekkelijk product biedt, vooral naar, in en tussen stedelijke netwerken, én dat het maatwerk levert bij een beperkte vraag, zodat mensen kunnen participeren in de maatschappij. De reiziger moet soepel en gemakkelijk kunnen overstappen tussen de verschillende vormen van het OV alsook de overgang van OV op auto en fiets kunnen maken. Tot slot kan het OV, zeker in de stedelijke netwerken, een bijdrage leveren aan de leefkwaliteit.

Het spoor zorgt voor betrouwbaar vervoer van grote aantallen mensen en voor het vervoer van goederen op internationale en strategische corridors. Het rijk is verantwoordelijk voor het hoofdrailnet. Met een hogere betrouwbaarheid en, afhankelijk van de lokale vraag, lokale benuttingsmaatregelen kan het hoofdrailnet de vraag aan. Provincies en WGR-plusregio's bepalen de vorm van het stadsgewestelijke en regionale openbaar vervoer per bus, tram, metro en gedecentraliseerd treinvervoer. Het rijk stelt hen in staat de bereikbaarheid van stedelijke netwerken en voorzieningen in heel het land mogelijk te blijven maken.

- **Ruimte voor betrouwbaar, veilig en duurzaam goederenvervoer**

Het goederenvervoer is van grote betekenis voor de nationale economie, voor het faciliteren van (internationale) bedrijvigheid en natuurlijk voor de bevoorrading van onze samenleving. Onze internationale concurrentiepositie staat of valt met een goed functionerend goederenvervoersysteem en goed bereikbare mainports. Tussen nu en 2020 groeit het goederenvervoer nog aanzienlijk door mondiale ontwikkelingen in productie en distributie. Een belangrijke oorzaak is de overheveling van productie naar zogenoemde lage-lonen-

landen, wat resulteert in meer aanvoer van goederen naar Nederland over zee; de mainport Rotterdam heeft hierbij een belangrijke rol te vervullen. Maar ook bij andere modaliteiten en nationaal transport zal groei optreden. De inzet is het vervoer snel, betrouwbaar, veilig en binnen de randvoorwaarden van de kwaliteit van de leefomgeving te accommoderen. Het is aan de markt om logistieke processen beter in te richten, maar het rijk zal het verbeteren van de efficiëntie in de logistiek stimuleren. Alle modaliteiten zijn nodig om de groei op te vangen. Dit vereist goed functionerende netwerken en het beleid is er daarom op gericht de kracht van alle modaliteiten te versterken. Het rijk zal zich sterk maken om (fysieke) knelpunten weg te halen en legt prioriteit bij ontsluiting van de mainports, de greenports en de economische kerngebieden en bij internationale corridors. Veilig vervoer van gevaarlijke stoffen en het verbeteren van de verkeersveiligheid van het goederenvervoer zijn belangrijke streefdoelen. Het rijk zet zich in internationaal verband in voor duurzaam goederenvervoer en voor eerlijke marktverhoudingen.

- **Binnenvaart en zeescheepvaart: internationaal eerlijk concurreren**

Het rijk streeft naar betrouwbare reistijden voor het vervoer van goederen over water. Onderhoudsachterstanden worden weggewerkt en er worden selectief benuttingsmaatregelen genomen. De prioriteit ligt daarbij op de hoofdverbindingssassen. Nieuwe vaarwegen zijn niet nodig. In 2020 voldoen de hoofdverbindingssassen aan de geformuleerde streefbeelden van breedte, diepte en vrije doorvaarthoogte en wachttijden bij sluisen.

- **Nederland bereikbaar houden door de lucht**

Een goede bereikbaarheid van Nederland door de lucht is in het belang van het vestigingsklimaat en de economische groei. De luchtvaart zal mondiaal en in Nederland een sterke groei doormaken. Door naar verdere marktwerking in de internationale luchtvaart te streven en duidelijke randvoorwaarden te stellen voor veiligheid, milieu en leefomgeving spant de rijksoverheid zich in om de bereikbaarheid van Nederland door de lucht op peil te houden.



- **De veiligheid permanent verbeteren**

Nederland blijft tot de meest verkeersveilige landen van de Europese Unie behoren. Ondanks de groei van de mobiliteit verbetert de verkeersveiligheid. Een daling van het jaarlijkse aantal verkeersslachtoffers tot 900 doden in 2010 en 580 doden in 2020 per jaar is mogelijk. Zo nemen het persoonlijk leed en de economische schade door ongevallen af. Innovatie en aanscherping van het Europese voertuigbeleid is hiervoor nodig. Verkeershandhaving is het belangrijke sluitstuk van het verkeersveiligheidsbeleid. De sociale veiligheid in het openbaar vervoer, zoals ervaren door de reiziger, verbetert onder andere door inzet van toezichthouders en de chipkaart. Het transport van gevaarlijke stoffen blijft selectief mogelijk door een ketenbenadering die binnen ruimtelijke grenzen aanstuurt op een zo veilig mogelijk transport. Security en het beschermen van vitale infrastructuur hebben hoge prioriteit.

- **Kwaliteit leefomgeving verbeteren**

Alle nationale en internationale afspraken op het gebied van emissiereductie voor verkeer en vervoer over spoor, weg en vaarwegen worden nageleefd. Hiervoor zijn innovatie en bronmaatregelen vereist. Voor de langere termijn is een transitie naar duurzamere vormen van vervoer noodzakelijk voor het terugdringen van alle emissies, maar vooral die van CO₂. Voor internationale lucht- en zeevaart zet het kabinet in op maatregelen in zowel EU- als VN-verband (ICAO en IMO). Nederland zal voor bestaande situaties niet in staat zijn om overal tijdig aan de EU-luchtkwaliteitsnormen voor NO₂ te voldoen. Een forse inzet op Europees en nationaal bronbeleid, aangevuld met lokaal maatwerk, moet ervoor zorgen dat dit in 2015 wel het geval is. Voor fijn stof zal de regelgeving worden aangepast om beter aan te sluiten bij gezondheidsaspecten. Bij geluid worden de nationale normen toegepast voor nieuwe situaties en worden knelpunten bij rijkswegen boven 65 dB (Lden) bij de weg en 70 dB (Lden) bij het spoor aangepakt met woongebieden als prioriteit. De akoestische kwaliteit in de ecologische hoofdstructuur zal in 2010 niet slechter zijn dan nu. In 2020 is deze kwaliteit verbeterd. De ecologische hoofdstructuur zelf zal in 2018 zijn gerealiseerd. Samen met lokale en regionale overheden wordt een extra

impuls gegeven aan ontsnippering van leefgebieden van planten- en diersoorten bij wegen en spoor- en waterwegen.

- **Haalbare ambities**

Met de beschikbare middelen en de te nemen maatregelen zijn de ambities uit deze Nota Mobiliteit tot en met 2020 gedekt en haalbaar. Mocht gedurende de uitvoering van de Nota Mobiliteit blijken dat de maatregelen niet de beoogde effecten genereren, dan worden de gekozen maatregelen gefaseerd, is herprioritering nodig en worden de ambities pas een aantal jaren na 2020 gerealiseerd.

richting Gouda/Utrecht
via Brienenoord filevrij
via Beneluxtnl filevrij

Hoofdstuk 1



- Visie op verkeer en vervoer: economie versterken

Mobiliteit is een noodzakelijke voorwaarde voor economische groei en sociale ontwikkeling in Nederland. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te

versterken. Dit kan alleen door extra samenhang tussen economie, ruimte en verkeer en vervoer te creëren. De Nota Ruimte geeft op hoofdlijnen de ruimtelijke strategie hiervoor aan. De Nota Mobiliteit volgt deze strategie en vertaalt deze naar verkeer en vervoer.

1.1 Europa verandert

Europa verandert: groter en andere zwaartepunten

Europa blijft, ook zonder grondwet, in beweging. Door de toetreding van nieuwe landen wordt bijvoorbeeld de Europese Unie groter en invloedrijker. Dit heeft gevolgen voor de mobiliteit en de goederenstromen in Europa. Economisch ziet het rijk de interne markt aanzienlijk vergroten, met volop kansen voor Nederlandse bedrijven, maar ook met gevolgen voor de mobiliteit en goederenstromen. Europa zal mondiaal moeten wedijveren met continenten met lagere lonen en kostenstructuren, waardoor meer dan voorheen de nadruk ligt op verbetering van het Europese ondernemingsklimaat en de Europese samenwerking. Dit leidt tot meer gezamenlijke wet- en regelgeving, ook op het terrein van verkeer en vervoer. Inmiddels heeft meer dan de helft van de wetgeving zijn oorsprong in Brussel en is er daar ook meer aandacht voor implementatie van beleid. Ook op gerelateerde terreinen zien we dagelijks de invloed van Europa, denk bijvoorbeeld aan milieu, regionale ontwikkeling en kennis en innovatie. Concrete voorbeelden zijn de euro, lagere vliegtarieven, scherpe gezondheidsnormen voor luchtkwaliteit en de opbouw van een Europees satelliet-systeem (Galileo).

1.2 Mobiliteitsgroei in goede banen leiden

Concurrerend Europa vereist dat economisch belangrijke gebieden bereikbaar blijven

Bereikbare economische kerngebieden zijn een vereiste voor een dynamische economie. Ook landen als Frankrijk, Duitsland en Engeland werken daarom hard aan het verbeteren van de bereikbaarheid. Daarbij gebruiken zij een breed palet aan maatregelen, van prijsinstrumentarium tot verhoging van de investeringsbudgetten voor infrastructuur, van het stimuleren van innovatie tot mobiliteitsmanagement. Daarnaast zien we steeds meer grote pan-Europese industriële projecten ontstaan, denk aan Airbus, TGV en Galileo. Tot slot zal ook onderzoek steeds vaker in Europese samenwerkingsverbanden worden gedaan, zoals ERANET op het gebied van verkeer en vervoer en ESPON op het gebied van ruimtelijk beleid. De in het Witboek Transport van de EU ingezette liberalisering van de verkeers- en vervoersmarkt zet zich onverminderd voort. Maar ook duurzaamheid en innovatie staan hoog op de Europese agenda. In de verwachte herziening van het witboek zal regionale ontwikkeling een prominentere plaats gaan innemen. Ook de Europese milieugenda is ten slotte ambitieus en heeft voor een dichtbevolkt land als Nederland een aanzienlijke invloed op het verkeers- en vervoersbeleid. Denk

[2] De Nota Ruimte benoemt zes glastuinbouw- en bollenteeltgebieden waar de agrarische functie versterkt wordt om de economische schaalvoordelen in de agrologistiek optimaal te benutten.

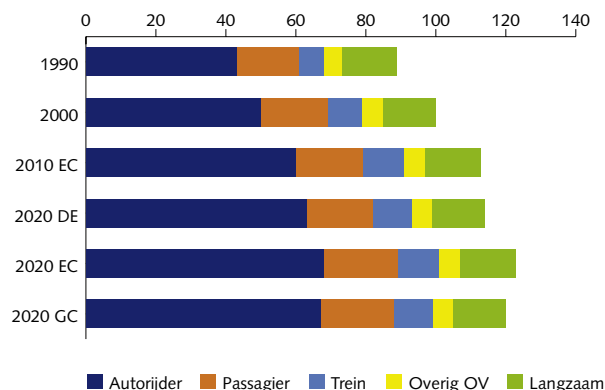
aan normering voor diesel, afspraken om de CO₂ uitstoot te verminderen, maar ook van de luchtkwaliteitsrichtlijn en de vogel- en habitat-richtlijnen.

Om te voorkomen dat Nederland in vergelijking met andere lidstaten achteropraakt, wil het kabinet de eigen inspanningen versterken. Herstel van de economische groei vraagt om maatregelen, ook op het terrein van verkeer en vervoer. Bereikbaarheid is immers een belangrijke vestigingsfactor. Economisch belangrijke gebieden, vooral de Randstad met de mainports Schiphol en Rotterdam, de brainport Eindhoven/Zuidoost-Brabant en de greenports^[2] moeten daarom nationaal en internationaal goed bereikbaar zijn.

Meer mobiliteit leidt tot minder bereikbaarheid

Zonder beleid neemt de bereikbaarheid van economische gebieden af door de aanhoudende groei van de mobiliteit. De mobiliteitstoename is grotendeels te verklaren door demografische, ruimtelijke, sociaal-economische en sociaal-culturele ontwikkelingen. De verschillende scenario's van het Centraal Planbureau laten zien dat het personenverkeer tussen 2000 en 2020 met circa 20% toeneemt (zie figuur 1.1)^[3].

Figuur 1.1 Ontwikkeling reizigerskilometers op Nederlands grondgebied per vervoerswijze (index 2000 = 100)



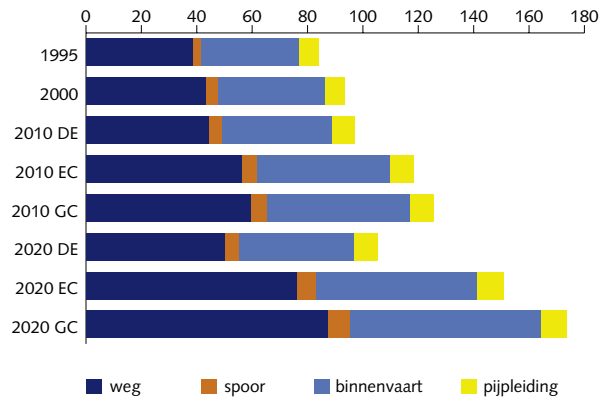
Het personenverkeer (vooral de automobility) blijft tot 2020 toenemen. Dit geldt ongeacht het scenario dat het Centraal Planbureau gebruikt: Divided Europe (DE), European Coordination (EC) of Global Competition (GC). Dit zijn alledrie langetermijnsenario's voor economische groei.

Het goederenverkeer groeit tot 2020, afhankelijk van internationale en economische ontwikkelingen, tussen de 15 en 80% (zie figuur 1.2). Deze groei valt te verklaren door consumentenvoorkeuren en (internationale) ontwikkelingen in productie en

[3] Zie ook: 'Ontwikkelingen Verkeer & Vervoer 1990-2020', AVV, Rotterdam 2004

logistiek. Als gevolg van spreiding in productie-, handels- en distributieactiviteiten – vaak ingegeven door kostenoverwegingen – worden goederen tussen deze locaties steeds frequenter en in kleinere hoeveelheden vervoerd. De haven van Rotterdam verwerkt groeiende goederenstromen uit Azië. Zonder beleidsinterventie kan economische groei een bijna evenredige groei van het goederenvervoer met zich meebrengen.

Figuur 1.2 Ontwikkeling goederenvervoer op Nederlands grondgebied (in miljard tonkilometers)



Vooraf het vrachtvervoer over de weg en via het water zal tot 2020 sterk groeien. De groei varieert per scenario. De Nota Mobiliteit hanteert als referentie het European Coordination-scenario.

Nieuwe scenario's tot 2040: de Welvaart en Leefomgevingsverkenningen

Voor de Nota Mobiliteit is gerekend met de bestaande scenario's. Eind 2005 zullen de Planbureaus – CPB, RPB en MNP – komen met hun nieuwe langetermijnverkenningen, de Welvaart en Leefomgeving-scenario's. Alhoewel de analyses nog in volle gang zijn, geven de berekeningen voor de nieuwe scenario's een eerste kwalitatieve doorkijk voor de periode na 2020.

De berekeningen geven aan dat de personenmobiliteit na 2020 nog wel blijft groeien. Hoewel de groei per scenario verschilt, lijkt deze groei lager te zijn dan in de afgelopen decennia. Dat duidt op een afvlakking van de groei. Het goederenvervoer zal in alle scenario's tot 2040 blijven groeien. Het lijkt erop dat over de weg de groei groter zal zijn dan bij het personenvervoer, en dat ook de verschillen tussen de scenario's groter zijn dan bij het personenvervoer.

Mobiliteit terugdringen is geen optie...

Mobiliteit is een maatschappelijke behoefte. Het biedt mensen de kans zich te ontplooiën en te ontspannen en is voor bedrijven en verladers een eerste behoefte. Het bestrijden van mobiliteit zou dan ook het bestrijden van maatschappelijke behoeften betekenen. Dat is gewenst noch effectief. Gezien de maatschappelijke betekenis van verkeer en vervoer kiest het kabinet ervoor om de mobiliteitsgroei in goede banen te leiden.

... maar rustig achterover leunen is ook geen optie

Dat de rijksoverheid mobiliteitsgroei niet wil belemmeren, wil niet zeggen dat ze alle negatieve gevolgen ervan accepteert. Mobiliteit is geen vanzelfsprekendheid. Om steden bereikbaar en het woon- en verblijfsklimaat veilig en aantrekkelijk te houden, moet een balans bestaan tussen leefomgeving, veiligheid en mobiliteit. Welvaart is meer dan bereikbaarheid en economische groei, en omvat ook veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving. Onveiligheid van verkeer en bij het vervoer van gevaarlijke stoffen leidt tot veel persoonlijk leed en veroorzaakt ook hoge maatschappelijke kosten. Nederland is in vergelijking met andere landen behoorlijk veilig, maar moet dat ook blijven.

Normen en waarden

Agressief gedrag in het verkeer is voor velen een bron van ergernis. Rechts passeren, bumperkleven en vandalisme zijn daar voorbeelden van. Het kan bovendien de veiligheid in gevaar brengen. Het rijk zal samen met de decentrale overheden en maatschappelijke organisaties zoeken naar mogelijkheden om normen en waarden in het verkeer, rijgedrag en snelheden, te verbeteren.

Ook andere neveneffecten van mobiliteit (zoals de uitstoot van schadelijke stoffen, geluidsoverlast, versnippering van het landschap) moeten binnen de perken blijven, omdat ze gezondheidsbedreigend zijn of de kwaliteit van het leven sterk beïnvloeden. Als met name de lokale luchtkwaliteit niet verder wordt verbeterd, zal dat het verbeteren van de bereikbaarheid in delen van Nederland zeer lastig maken. Nederland zal niet overal tijdig aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. Dit zorgt, als gevolg van uitspraken van de Raad van State, voor juridische blokkades voor nieuwe ruimtelijke ingrepen, waaronder de aanleg van infrastructuur.

Om gezondheidseffecten van luchtverontreiniging te beperken, om Nederland in beweging te houden en om te voorkomen dat het land economisch en ruimtelijk 'op slot gaat', werkt het kabinet langs drie sporen aan de aanpak van de luchtkwaliteitsproblemen:

1. het nemen van generieke en locatiespecifieke maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit;
 2. het versterken van het EU-bronbeleid en het aanpassen van de EU-luchtkwaliteitsnormen;
 3. het aanpassen van de nationale luchtkwaliteitsregelgeving.
- Met deze aanpak levert het kabinet een maximale redelijke inspanning om zo veel mogelijk aan de EU-luchtkwaliteitsnormen te voldoen, én voorziet het in de maximaal mogelijke ruimte om, binnen de condities die de luchtkwaliteit stelt, de bereikbaarheid te verbeteren. Het kabinet wil dan ook, met name door bronbeleid, aan alle (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige eisen van milieu en leefomgeving voldoen. Ook decentrale overheden leveren een bijdrage aan de aanpak van luchtkwaliteitsproblemen.

Inzet van alle partijen is nodig

Bedrijven en forensen kunnen hun vraag naar mobiliteit anders inrichten, wat overheden ondersteunen met een passend aanbod. Vooral gemeenten spelen hierbij een belangrijke rol.

Mobiliteitsmanagement hoort bij dit passende aanbod. Fietsbeleid, vervoersmanagement en parkeerbeleid maken onlosmakelijk deel uit van met name het gemeentelijk beleid ter verbetering van de bereikbaarheid, veiligheid en leefkwaliteit van het stedelijk gebied. Dit beleid komt niet vanzelf tot stand. Bedrijven en instellingen voelen zich vaak niet geroepen om een bijdrage aan het instandhouden van de bereikbaarheid te leveren. Daarom kiest het rijk ervoor om duidelijk aan te geven wat wordt verwacht van alle afzonderlijke partijen, overheden en bedrijfsleven. Provincies en WGR-plusregio's nemen mobiliteitsmanagement mee in hun integrale, gebiedsgerichte aanpak. Het rijk brengt zelf mobiliteitsmanagement in bij de MIT-systematiek.

Organisatoren van grote evenementen die veel mobiliteit genereren, moeten met de gemeenten afspraken maken om het verkeer zo soepel mogelijk te laten verlopen. Hierbij kan gedacht worden aan parkeermaatregelen, OV-diensten en goed gekozen openingstijden. Op vergelijkbare wijze zal Rijkswaterstaat bij wegverbredingen, benuttingsmaatregelen of beheer en onderhoud overleg voeren met regionale partijen (decentrale overheden en private partijen). Het doel is samen te zoeken naar effectieve en creatieve maatregelen

die alle afzonderlijke partijen kunnen nemen om de overlast gedurende de werkzaamheden tot een minimum te beperken. Inspirerende voorbeelden zijn de afspraken rond de A10-West en de A16.

Bedrijven kunnen maatregelen nemen op het gebied van telewerken, flexibele werk- en openingstijden en woon-werk-verkeer. Gemeenten beschikken, met name bij nieuwe vestigingen, over een aantal instrumenten om met bedrijven dwingende afspraken te maken over de inzet van bedrijven. Mogelijkheden hiervoor zijn het bestemmingsplan, de bouwvergunning en de Wet milieubeheer. In ieder geval de gemeenten in de stedelijke netwerken willen beter gebruikmaken van het beschikbare instrumentarium en willen met meer bedrijven afspraken maken over toepassing van bijvoorbeeld (maatregelen uit) het basispakket vervoersmanagement van VNO-NCW en MKB-Nederland en andere maatregelen met vergelijkbaar effect, zoals de invoering van mobiliteitsbudgetten. Telewerken en flexibele werk- en openingstijden kunnen een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid. Het rijk spant zich ervoor in dat het bedrijfsleven dit oppakt. In de praktijk is aangetoond dat de invoering van het basispakket vervoersmanagement een vermindering van minimaal 5% van het autogebruik in het woon-werkverkeer kan betekenen. Telewerken zorgt ervoor dat er 1 tot 3% meer vervoerscapaciteit vrijkomt op de snelwegen.

Gemeenten voeren een actief en onderling op elkaar afgestemd parkeerbeleid dat gericht is op een goede parkeerregering en het tegengaan van parkeeroverlast. Ook parkeernormen leveren een bijdrage aan de lokale bereikbaarheid en de lokale economie. In beginsel is het aan de gemeenten om daaraan in hun plannen invulling te geven. Indien gemeenten in een regio niet tot overeenstemming komen over parkeernormen per locatie, leggen provincies en WGR-plusregio's via de essentiële onderdelen in de PVVP's en RVVP's bandbreedtes vast voor locatiegerichte parkeernormen, waarbinnen gemeenten uiteindelijk per locatie de bijbehorende parkeernormen vaststellen.

Goederenvervoer speelt een essentiële rol in de bevoorrading van onze samenleving en is daarmee van grote betekenis voor de nationale economie. Ook hier is terugdringen om het terugdringen niet gewenst. Wel streeft het rijk voor het goederenvervoer naar een vervoersefficiënte economie: voortgaande economische ontwikkeling, zonder dat het aantal transportkilometers in hetzelfde tempo toeneemt. En deze groei van het aantal transportkilometers mag niet leiden tot een evenredige groei van externe effecten als milieuproble-

men en ruimtebeslag. Daarom werkt het rijk samen met onder andere bedrijven en medeoverheden aan transportbesparing en ontwikkelt het een bijbehorend instrumentarium. Het rijk wil dat overal in Nederland aan transportbesparing wordt gewerkt. Het rijk stimuleert (logistieke) innovaties en betreft kennisinstellingen hierbij. Het rijk faciliteert het bedrijfsleven met speciale aandacht voor initiatieven rond ketenmanagement. Ook zal het rijk zich inspannen om ook in Europees verband transportbesparing aan de orde te stellen.

Betrouwbare reistijd van deur tot deur wordt steeds belangrijker

Voorspelbaarheid wordt voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling steeds belangrijker. Burgers en bedrijven willen erop kunnen vertrouwen dat zij binnen een voorspelbaar en aanvaardbaar tijdsbestek en tegen acceptabele kosten hun bestemming kunnen bereiken. Dit geldt bijvoorbeeld voor het vervoer van voedsel en van verse en bederfelijke producten. Een derde deel van het goederenvervoer is agrologistiek en daarmee vaak tijdskritisch. Betrouwbaar op tijd leveren is nodig om de waarde van de producten in stand te houden. Ook als men bij een reis van meer dan één vervoerswijze gebruikmaakt, moet de reistijd betrouwbaar zijn.

Reizigers en bedrijfsleven redeneren van deur tot deur en zien de infrastructuur als een samenhangend netwerk. Ook in de logistieke keten redeneert men zo, van internationaal vervoer tot stedelijke distributie. Voor één logistiek product gebruikt men verschillende soorten infrastructuur. Ook al zijn er in de praktijk veel verschillende infrastructuurbeheerders, deze beheerders moeten de kwaliteit van de hele reis centraal stellen en niet alleen die van hun eigen net. De Nota Mobiliteit wil niet alleen de betrouwbaarheid van de rijksinfrastructuur verbeteren, maar die van de hele keten.

Sterke kanten van iedere vervoerswijze uitbuiten

Elke vervoerswijze heeft zijn eigen markt en doelgroep. De uitwisselbaarheid tussen de typen vervoer is gering, zeker bij het personenverkeer. De aanleg van extra spoorinfrastructuur lokt mensen niet uit de auto; minder file op de weg leidt niet tot minder vervoer over water. Modal-shiftbeleid is niet altijd effectief gebleken ter verbetering van de bereikbaarheid. Ook uit het oogpunt van de kwaliteit van de leefomgeving is er geen reden voor modal-shiftbeleid. De verschillen in milieuprestaties binnen een vervoerswijze zijn, met uitzondering van luchtvaart, vaak groter dan verschillen tussen vervoerswijzen. Dit komt onder meer door de wisselende leeftijd en levensduur van de vervoermiddelen. De leefomgeving is meer gebaat bij een aanpak van de milieuprestaties van alle moda-

liteiten. Hierbij spelen innovatie en normstelling een grote rol. Overigens blijft voor het personenvervoer gelden dat de fiets de schoonste modaliteit is en een goed alternatief voor vele korte autoritten. Minder autokilometers en een verhoging van de bezettingsgraad van het OV leveren netto milieuwinst op. In het goederenvervoer wordt ook uitgegaan van de eigen kracht van de modaliteiten. Alle modaliteiten zijn nodig om de groei van het goederenvervoer op te vangen. Het rijk richt zich op de randvoorwaarden, zodat de kwaliteit van iedere modaliteit structureel kan verbeteren. Als er knelpunten binnen een bepaalde modaliteit bestaan, zal het rijk zich sterk maken om deze weg te nemen.

Ook de bereikbaarheid is meer gebaat bij het benutten van de sterke kanten van de afzonderlijke modaliteiten. De weg is sterk in kriskrasbewegingen en in de verplaatsing van deur tot deur. Openbaar vervoer kan veel mensen tegelijk vervoeren met een beperkt ruimtebeslag. De binnenvaart vervoert goederen goedkoop en veilig. En de fiets vervult een cruciale rol op de korte afstand.

Op decentraal niveau betekent dit uitgangspunt dat bij ruimtelijke en economische keuzes de verschillende sterke kanten een belangrijke rol in de afweging spelen. Vanwege een bepaalde regionale problematiek kan een decentrale overheid ervoor kiezen de nadruk sterker te leggen op een bepaalde modaliteit, bijvoorbeeld een sterkere rol voor het OV in stedelijk gebied.

Brede blik vereist

Verschuiven infrastructuurnetten en vervoerswijzen moeten zoals vermeld in samenhang worden bekeken. Maar ook mogelijke oplossingen moeten integraal worden geanalyseerd. Zo kan een verbetering van het openbaar vervoer op een specifiek traject een veiligheidsknelpunt helpen oplossen. Of kan een verkeersveiligheidsmaatregel de kwaliteit van de leefomgeving positief beïnvloeden. Mede hiervoor is het instrument netwerkanalyse geïntroduceerd.

Samen bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving verbeteren

De Nota Mobiliteit stelt duidelijke, afrekenbare doelen voor Nederland (en voor het rijk als uitvoerder). Provincies en WGR-plusregio's werken binnen anderhalf jaar na het vaststellen van de nota in hun verkeers- en vervoersplannen uit welke doelen zij – gegeven middelen, instrumenten en nationale kaders – gaan bereiken.

1.3 Meer samenhang tussen ruimte, economie en verkeer en vervoer

Infrastructuur als leidend principe

Bij nieuwe uitbreidingen van steden en dorpen, bij herstructurering, transformatie en centrumontwikkeling moet gestreefd worden naar een optimale benutting van de bestaande infrastructuur en van de potenties van knooppunten in deze infrastructuur. Woningbouw in de stad zorgt immers voor minder verplaatsingen dan woningbouw aan de rand van het stedelijk gebied^[4] en vergroot het draagvlak voor het huidige openbaar vervoer. Ook is het van belang dat rond (openbaar)vervoersknooppunten de mogelijkheden voor nieuwe woningen, winkels en kantoren (het zogeheten verdichten en vermengen van functies) optimaal worden benut. Dit creëert aantrekkelijke stedelijke centra. Het rijk werkt voor zes grote stationsgebieden, beter bekend als de nieuwe sleutelprojecten^[5], aan het realiseren van een hoog ambitieniveau op dit gebied. Ruimtelijke clustering van het producerende en verladende bedrijfsleven kan aanzienlijke voordelen opleveren voor (externe) veiligheid en bereikbaarheid, helemaal als dit gebeurt op locaties die zijn aangesloten op de hoofdverbindingssassen met het buitenland.

Decentrale overheden brengen bij (wijziging van) een bestemmingsplan of streekplan de effecten op mobiliteit in kaart. Als dit leidt tot een structureel effect op de reistijd van deur tot deur en betrouwbaarheid, overleggen zij in een vroeg stadium met de andere wegbeheerders, de spoorsector (ProRail of NS), aanbestedende overheden en OV-bedrijven. Zij komen gezamenlijk tot voorstellen om deze effecten zo veel mogelijk te beperken. Het in samenwerking met de decentrale overheden opgestelde Programma Ruimte en Mobiliteit verschaft daartoe hulpmiddelen. De minister van Verkeer en Waterstaat stimuleert met het Subsidieprogramma Ruimtelijke Ordening en Vervoer gemeenten en provincies om bij de (her)inrichting van woon- en werklocaties integrale ontwerpmethoden voor de afwikkeling van mobiliteit toe te passen.

Als algemeen uitgangspunt geldt dat nieuwe woon- en werklocaties tijdig en adequaat dienen te worden ontsloten. Dat wil zeggen dat vanaf het moment waarop met bouwen wordt begonnen de aanleg van de ontsluitende infrastructuur van start moet gaan. De medeoverheden hebben hier primair de verantwoordelijkheid voor én hebben met de brede doeluitkering (BDU) vooralsnog voldoende financiële middelen beschikbaar. Ook kunnen de nodige investeringen worden betaald uit de planopbrengsten. Tussen het rijk en de betrok-

ken medeoverheden worden hierover, indien nodig, harde aanvullende afspraken gemaakt.

Om de bundeling van verstedelijking te ondersteunen, wordt de capaciteit van de huidige infrastructuur op peil gehouden en zo nodig door benutting of verbreding vergroot. Nieuwe infrastructuur wordt alleen in specifieke gevallen toegevoegd.

Duidelijke prioriteiten bij aanleg van infrastructuur

Het rijk is verantwoordelijk voor de totale hoofdinfrastructuur, maar niet alle problemen kunnen tegelijkertijd worden aangepakt. Het rijk geeft daarom prioriteit aan het inhalen van onderhoudsachterstanden en het verbeteren van de bereikbaarheid op de hoofdverbindingssassen voor de weg, het water en het spoor. Deze assen verbinden de economische kerngebieden en stedelijke netwerken intern en onderling en met de belangrijkste grootstedelijke gebieden in het buitenland. Belangrijke doorstroomroutes als de A1, A2, A4, A6/A7, A12, A15, A27, A28 en A67, zijn bijvoorbeeld aangeduid als hoofdverbindingssassen. Binnen de hoofdverbindingssassen is een verbijzondering gemaakt voor de A2, A4 en A12, ook wel de triple-A genoemd. Deze verbinden de beide mainports Schiphol en Rotterdam, de brainport Eindhoven/Zuidoost-Brabant, de greenports en de belangrijke stations met de belangrijkste economische kerngebieden. Daarnaast vormen ze, samen met de A15 en A16, de verbinding van de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad met grote agglomeraties in het buitenland, zoals het Rijn-Ruhrgebied, Antwerpen-Brussel-Gent en Ile-de-France.

De hoofdverbindingssassen, en daarbinnen vooral de triple-A-verbindingen, worden in samenhang gezien en kunnen prioriteit krijgen, ook in geval van een enigszins gunstiger verhouding van kosten en baten bij knelpunten op andere verbindingen. Die prioriteit ligt hier omdat deze assen de stedelijke netwerken en de economisch belangrijke gebieden met elkaar verbinden (zie figuur 1.3).

Greenports moeten bereikbaar zijn

De Nederlandse tuinbouwsector is sterk geconcentreerd in zogenaamde greenports. In de greenports zijn de primaire productie, de verwerking, de handel en de distributie op elkaar afgestemd. Door deze clustering dragen ze bij aan dikkere en efficiëntere vervoersstromen, die als geheel de transportstromen kunnen doen afnemen.

[4] Dit is ook het onderwerp van het interdepartementaal beleidsonderzoek *Bouwen in bestaand Bebouwd Gebied*.

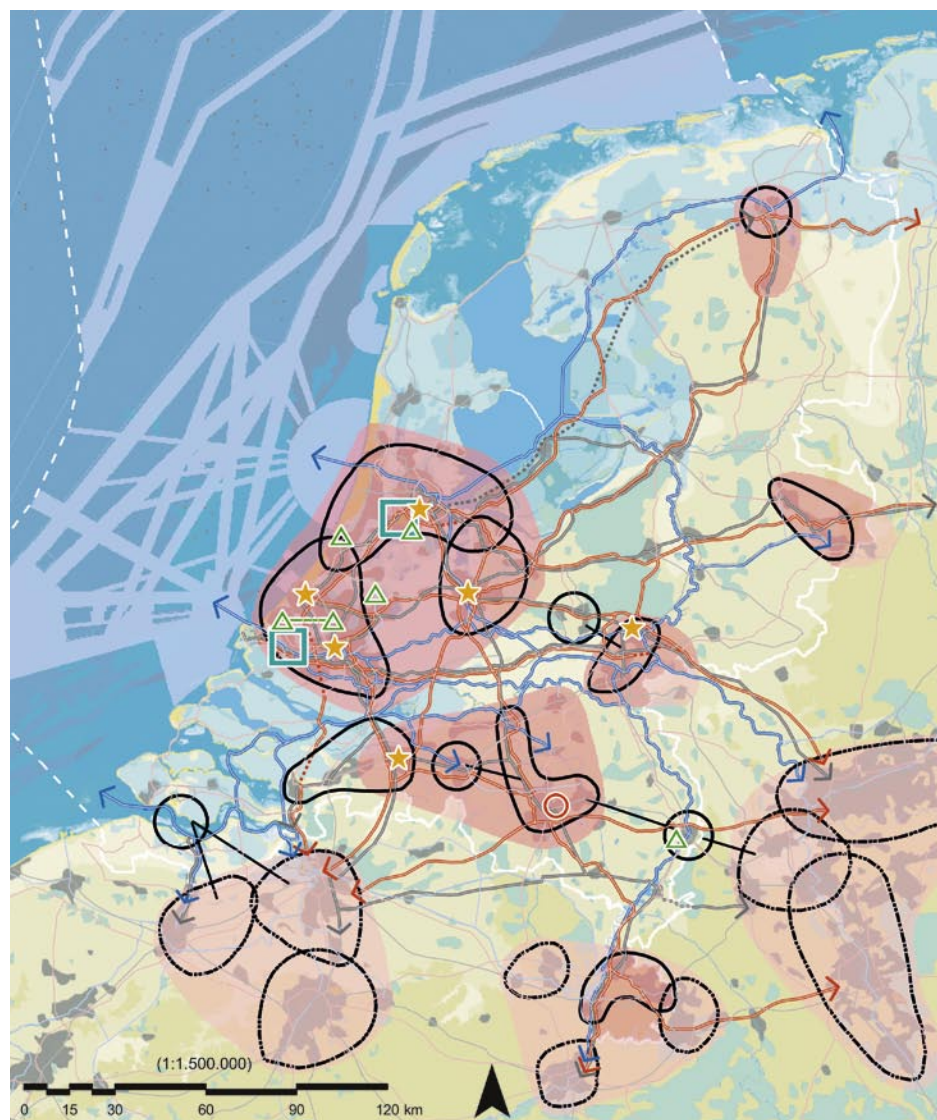
[5] Amsterdam Zuidas, Rotterdam Centraal, Den Haag Centraal, Utrecht Centraal, Arnhem en Breda

Het rijksbeleid, zoals vastgelegd in de 'Agenda voor een vitaal platteland', is erop gericht de ontwikkeling van de greenports te versterken. Er zal dus ruimte en infrastructuur moeten worden gemaakt voor agrologistiek. Samen met andere overheden streeft het rijk ernaar te komen tot een agenda voor de greenports waarin bedrijfsleven en bestuurders zich kunnen vinden. De ministeries van LNV, VenW en EZ hebben samen de Visie Agrologistiek opgesteld met een aantal voorbeeldprojecten. Eén daarvan is het project 'Klavertje 4' rond greenport Venlo. Het project draait om duurzame en innovatieve clustering van agrologistieke activiteiten om de regionale economie te versterken. Venlo bevindt zich op een knooppunt van grote internationale goederenstromen en bepaalde activiteiten in het gebied hangen onderling sterk samen, namelijk die van twee glastuinbouwcentra, een industrieterrein en een groente- en fruitveiling. De betrokken partijen werken onder meer aan extra mogelijkheden om spoor en binnenvaart in te zetten (benutting infrastructuur) en aan verwerking van producten in de eigen regio die bestemd zijn voor de afzetmarkten in de regio en overig Duitsland (transportbesparing).

Uitbreidingsruimte beschikbaar houden

Om toekomstige verbredingen en/of bundeling van hoofdinfrastructuur fysiek en financieel niet te belemmeren, moet langs de hoofdinfrastructuur uitbreidingsruimte beschikbaar blijven. Het is echter niet redelijk en ook niet noodzakelijk om langs alle hoofdinfrastructuur ruimte vrij te houden. Met name in het stedelijk gebied is het de opgave om evenwicht te vinden tussen het vrijhouden van ruimte voor infrastructuur en de aanspraken op diezelfde ruimte door andere (stedelijke) functies. Overheden nemen in hun ruimtelijk beleid de normen en doelstellingen op het gebied van leefomgeving en veiligheid in acht en houden rekening met de in deze nota voorgenoemde infrastructurele uitbreidingen van het rijk. Gemeenten treden in overleg met het rijk over voorgenoemde bestemmingsplanwijzigingen in de invloedssfeer van een in een PKB aangekondigde infrastructuuruitbreiding. De meerkosten van inpassing van de geplande infrastructuur die veroorzaakt worden door nieuwe bestemmingen langs de hoofdinfrastructuur nadat het rijk deze infrastructuuruitbreidingen in deze PKB of het MIT heeft aangekondigd en die zonder voorafgaand overleg met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ontstaan, worden zonder meer volledig door de desbetreffende overheden betaald. Partijen hebben een inspanningsverplichting om tot overeenstemming te komen. Andersom zal het rijk in overleg treden met andere overheden

Figuur 1.3 De nationale ruimtelijke hoofdstructuur



De nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur omvat gebieden en netwerken, die voor de ruimtelijke structuur en het functioneren van Nederland van grote betekenis zijn. Voor deze elementen draagt het rijk dan ook in het algemeen een grotere verantwoordelijkheid dan voor andere. Ze staan voor complexe en/of kostbare opgaven die rijksbemoedigen noodzakelijk maken. Het gaat in de stedelijke sfeer om elementen en opgaven, die voortkomen uit ontwikkelingen met betrekking tot de economie, de infrastructuur en de verstedelijking en uit het onderlinge verband tussen deze drie ruimte vragende functies.

als ontwikkelingen aan of het gebruik van rijksinfrastructuur nadelige gevolgen heeft voor deze overheden. Het doel hiervan is het maken van afspraken over voorkoming dan wel beperking van deze nadelige gevolgen.

Goederenvervoer: inzet op vergroting van maatschappelijke meerwaarde

Het goederenvervoer is van groot belang voor de bevoorrading en het faciliteren van economische bedrijvigheid. Goederenvervoer is hiermee van grote betekenis voor de nationale economie. Het grootste deel van het vrachtvervoer heeft een binnenlandse herkomst en bestemming. Het merendeel van de wegvervoersritten is zelfs korter dan 50 km. Bevoorrading van binnensteden en bedrijventerreinen maakt dan ook een belangrijk deel uit van het binnenlands vervoer. Regelmatig zal het vervoerstraject ook deel uitmaken van een internationale transportketen. Invoer, maar ook uitvoer en doorvoer, wordt gekenmerkt door stromen tussen mainports en andere economische centra zoals greenports. Alle modaliteiten worden hiervoor ingezet, maar (*short-sea*)zeevaart en binnenvaart voeren in dit internationale transport de boventoon. Goederenvervoer is primair een zaak van marktpartijen, maar de overheid is verantwoordelijk voor: het verantwoord opvangen van de groei van het goederenvervoer en het bevorderen van onze concurrentiepositie. Het beleid is erop gericht Nederland als vestigingsplaats op de kaart te houden en de belangrijke bijdrage van transport aan de nationale economische ontwikkeling veilig te stellen. De distributie- en productiefunctie vormen daarbij belangrijke oriëntatiepunten.

Het kabinet wil de groei van het goederenvervoer accommoderen met veiligheid en duurzaamheid als belangrijke randvoorwaarden. Innovatief accommoderen, op zo'n manier dat de economische groei die Nederland nastreeft niet automatisch leidt tot een even grote groei van het goederenvervoer, laat staan dat de groei van het goederenvervoer leidt tot een evenredige groei van externe effecten. De volgende beleidsuitgangspunten kenmerken de inzet van het rijk ten aanzien van goederenvervoer:

Het kabinet wil de groei van het goederenvervoer accommoderen met veiligheid en duurzaamheid als belangrijke randvoorwaarden. Innovatief accommoderen, op zo'n manier dat de economische groei die Nederland nastreeft niet automatisch leidt tot een even grote groei van het goederenvervoer, laat staan dat de groei van het goederenvervoer leidt tot een evenredige groei van externe effecten. De volgende beleidsuitgangspunten kenmerken de inzet van het rijk ten aanzien van goederenvervoer:

Prioriteit bij (internationale) ontsluiting mainports, greenports en stedelijke netwerken

Het rijk geeft prioriteit aan het oplossen van de knelpunten op de hoofdverbindingssassen, zodat de bereikbaarheid van de mainports Rotterdam en Schiphol, de greenports en de stedelijke netwerken verbetert. Het rijk biedt ruimte aan verdere ruimtelijke ontwikkeling van mainports en greenports, binnen randvoorwaarden van milieu en veiligheid. Het rijk maakt afspraken met buurlanden om een goede doorstroming op de belangrijke internationale corridors (met name TEN's) te bewerkstelligen.

Aandacht voor nationale en stedelijke bereikbaarheid

Het rijk wil de nationale bereikbaarheid verbeteren via verhoogde benutting van bestaande infrastructuur en eventueel middels extra capaciteit. Bij stedelijke distributie zet het rijk langs de weg van verbeterde samenwerking in op bereikbare binnensteden en vermindering van overlast.

Alle goederenvervoersmodaliteiten maximaal benutten

Alle modaliteiten zijn nodig om de groei van het goederenvervoer op te vangen. Daarom voert het rijk een multimodaal transportbeleid, gericht op het bevorderen van de eigen kracht van alle modaliteiten.

Bevorderen eerlijke concurrentie in het goederenvervoer

Het rijk bevordert eerlijke (internationale) concurrentie. In internationaal overleg zet het rijk zich in voor het bevorderen van een gelijk ondernemingsklimaat voor alle modaliteiten (o.a. via het terugdringen van administratieve lasten en het bevorderen van harmonisatie van regelgeving en handhaving).

Verhogen efficiëntie van logistieke ketens

Het rijk stimuleert de markt in zijn streven naar efficiëntere logistiek. Hiertoe wijst het verladers en producenten op mogelijkheden tot transportbesparing door middel van het gelijknamige programma.

Via het pilot programma 'Agrologistiek' en programma 'Consolidarity' wordt ingezet op het bundelen van goederenstromen.

Verbeteren logistieke innovatiecapaciteit

Het rijk betreft marktpartijen (onder meer via het VenW-Beraad Kennis en Innovatie) bij de verkenning van mogelijkheden tot structurele verhoging van de innovatiecapaciteit in de logistieke sector. Dit geeft een impuls aan de concurrentiekracht en draagt bij aan veilig, zuinig en efficiënt goederenvervoer.

Inzet op duurzaam en veilig goederenvervoer

Het rijk zet zich in voor duurzaam goederenvervoer met behoud van eerlijke marktverhoudingen. In internationaal verband streeft het rijk naar heldere randvoorwaarden voor milieu (met als belangrijke inzet verbetering van de luchtkwaliteit via emissiereductie door goederenvervoersmodaliteiten) en veiligheid. Nationaal wordt ingezet op het verminderen van de betrokkenheid van vrachtverkeer bij ongelukken met dodelijke slachtoffers en op het mogelijk maken van veilig vervoer van gevaarlijke stoffen.

1.4 Strategisch vernieuwen

De mobiliteitsvraagstukken moeten anders worden aangepakt. Vernieuwing is nodig, en niet alleen een andere manier van werken (procesinnovatie) en andere voertuigen (technische innovatie). Ook systeeminnovaties zijn een noodzaak, want oude oplossingen zijn niet voldoende. Dit betekent dat het rijk anders moet gaan werken. De rol verschuift van 'zorgen voor' anderen meer naar 'zorgen dat' anderen eigen afwegingen kunnen maken. Burgers, bedrijven en andere overheden moeten een veel grotere rol krijgen. Samenspel tussen partijen is nodig om problemen effectief aan te pakken en kansen te benutten. Het rijk kan dit proces ondersteunen door meer initiatief te leggen bij provincies en WGR-plusregio's, innovatie te stimuleren, beprijzing in te voeren, publiek-private samenwerking van de grond te tillen, minder regels op te stellen en te werken aan een scherpe internationale agenda.

Voortouw aan provincies en WGR-plusregio's

Decentrale aanpak is nodig

De decentrale overheden zijn de aangewezen partijen om de regionale bereikbaarheid te verbeteren. Provincies en

gemeenten beheren de onderliggende wegennetten en kunnen in de nabije toekomst de verantwoordelijkheid krijgen over een deel van het spoornetwerk. Ook ruimtelijke afwegingen worden op regionaal niveau gemaakt.

Behalve bestuurlijke zijn er ook verkeerskundige overwegingen: het overgrote deel van de mobiliteit doet zich immers voor op de korte en middellange afstand. Driekwart van de verplaatsingen is zelfs korter dan tien kilometer. Ook verschilt de bereikbaarheid per regio en tussen stad en platteland. De regionale situaties en problemen zijn complex en worden voor een groot deel bepaald door de ruimtelijke en economische kenmerken van het gebied. In Zeeland zal er veel aandacht zijn voor recreatie en de daarmee verbonden mobiliteitsproblemen. In de Randstad spelen de grootste fileproblemen in en rond stedelijke gebieden, waar ook de meeste economische potentie zit. Deze onderlinge verschillen maken een decentrale aanpak nodig.

Het rijk maakt regionaal mobiliteitsbeleid mogelijk

De rijksoverheid stelt de decentrale overheden in staat om een effectief regionaal mobiliteitsbeleid te voeren. Ze heeft de budgetten voor decentraal verkeers- en vervoersbeleid gebundeld in de brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Deze BDU ademt mee met de ontwikkeling van het budget bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dit betekent naar verwachting dat het decentrale budget in de periode 2011-2020 met ongeveer 2,5 miljard euro toeneemt tot 20 miljard euro, op basis van een reële groei van 2,1% per jaar. Deze benadering past in de plannen van het kabinet om de decentralisatie te versterken in het kader van het programma 'Andere Overheid'.

Aanpak per gebied: over beheersgrenzen en modaliteiten heen

Voor het verbeteren van de bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving staat een goede samenwerking met andere overheden in de regio en private partijen voorop. Partijen werken samen aan verkeers- en vervoersplannen en stemmen deze af met de ruimtelijke plannen. Er moeten maatregelenpakketten komen die een optimale bijdrage leveren aan een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur. Daarvoor is wel meer zicht nodig op de problemen op regionale schaal en de meest kosteneffectieve oplossingen. Dit gebeurt in zogenoemde netwerkanalyses, die het rijk, de provincies en de WGR-plusregio's samen met de betreffende gemeenten voor medio 2006 maken. Op basis van deze netwerkanalyses en maatregelenpakketten maken de overheden vervolgens gezamenlijk afspraken over hoe de deur tot deur-

bereikbaarheid te verbeteren – binnen de kaders van veiligheid en leefomgeving – en hoe de beschikbare investeringsbudgetten maatschappelijk optimaal aan te wenden.

Provincies en WGR-plusregio's laten in hun verkeers- en vervoersplannen ruimte voor gericht beleid van gemeenten. De provincie kan besluiten een gedeelte van de brede doeluitkering aan deelregio's, individuele gemeenten of waterschappen te geven, maar blijft wel aanspreekpunt voor het rijk voor de beleidsverantwoording en informatieverschaffing.

Centraal wat moet, decentraal wat kan

In de Nota Mobiliteit worden nationale doelen en kaders geformuleerd voor 2010 en 2020. Deze zijn opgenomen in de essentiële onderdelen van het beleid en zijn te zien als een taakopdracht voor alle overheden. Deze essentiële onderdelen geven aan welke bijdragen van rijk, provincies, WGR-plusregio's en gemeenten van wezenlijk belang zijn om de nationale doelen te bereiken. Provincies en WGR-plusregio's werken binnen anderhalf jaar na het vaststellen van de nota in hun verkeers- en vervoersplannen uit welke doelen zij – gegeven middelen, instrumenten en nationale kaders – gaan bereiken.

Het rijk volgt samen met de decentrale overheden de voortgang van deze doelstellingen, de ontwikkeling van de bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving in de regio en de uitgaven aan verkeer en vervoer. Resultaten van regio's worden onderling vergeleken, zodat van elkaar kan worden geleerd. De minister van Verkeer en Waterstaat geeft tweejaarlijks aan hoe de doelrealisatie van de Nota Mobiliteit vordert. Dit kan ertoe leiden dat diverse overheden extra maatregelen moeten nemen. Er kunnen daartoe bijvoorbeeld bestuurlijke overeenkomsten worden gesloten. In het uiterste geval kan de minister een zogeheten aanwijzing geven.

Voor beter toezicht en handhaving van de regels gaat de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) zich, in aanvulling op de huidige technische expertise, meer richten op het vergaren van kennis over veiligheids- en milieurisico's en op de naleving van VenW-wet- en regelgeving door het bedrijfsleven.

Innovatie als motor van economische ontwikkeling

Innovatie speelt een noodzakelijke rol bij het verbeteren van de betrouwbaarheid, snelheid en veiligheid van een reis. Het gaat hierbij om zowel technologische als proces- en systeeminnovaties. Het is evident dat er ruimte is voor het verbeteren van de innovatieprestaties van de mobiliteitssectoren.

Innovaties komen tot stand door een actief samenspel van bedrijfsleven, regionale en lokale overheden en het rijk. Het rijk geeft in zijn innovatiebeleid richting en ruimte aan het bedrijfsleven en de regionale en lokale overheden om tot innovatie te komen. Met verschillende rollen kunnen de regionale en lokale overheden invulling geven aan hun innovatiebeleid. Afhankelijk van het specifieke onderwerp geeft het rijk invulling aan de rollen van bestuurder, wet- en regelgever, innovatief aanbestedder, launching customer, financier, facilitator van experimenten en kennismakelaar.

Het rijk neemt het initiatief om tot een inhoudelijke focus te komen. Het VenW-Beraad Kennis en Innovatie, waarin sleutelfiguren uit het bedrijfsleven en kennisinstellingen alsmede leden van het rijksbrede Innovatieplatform zitting hebben, zal een aantal aansprekende innovatieve projecten selecteren voor verdere implementatie. Hiervan moet een voorbeeldwerking uitgaan. Waar relevant zullen ook de regionale en lokale overheden hiervoor benaderd worden. Een belangrijk onderdeel van de implementatiestrategie is het inbouwen van incentives om bedrijven en lokale en regionale overheden te prikkelen om tot innovatie te komen. Innovatief aanbesteden, publiek-private samenwerking en mogelijk ook 'launching customership' spelen hierbij een belangrijke rol.

De provincies en WGR-plusregio's beschrijven in de PVVP's en RVVP's hoe zij invulling geven aan hun innovatiebeleid. Per thema uit de PKB deel I geven zij aan of zij willen inzetten op het instrument innovatie en op welke wijze (rolopvatting). Het kan hierbij gaan om de inzet van financiële middelen, maar evenzeer om menskracht en kennis. Het rijk moet via verschillende innovatieprogramma's de ruimte bieden aan lokale en regionale overheden om pilots op te zetten en om van elkaar te leren. Het rijk moet zich verder inspannen om succesvolle pilots op te schalen. Een voorbeeld van een pilot is 'ICT en Bereikbaarheid' (TripleVia Consortium) met betrokkenheid van het stadsgewest Haaglanden, provincie Zuid-Holland en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het rijk moet ook zelf de resultaten van de innovatieprogramma's in zijn beleid gebruiken. De provincies en WGR-plusregio's beschrijven in de PVVP's en RVVP's ook hoe zij de resultaten uit innovatieprogramma's willen gebruiken in hun mobiliteitsbeleid. Het rijk bekijkt verder of innovatiebelemmerende wet- en regelgeving kan worden weggenomen of aangepast. Hierbij speelt het programma 'Beter Geregeld!' een centrale rol. De regionale en lokale overheden wijzen het rijk ook zelf op belemmerende wet- en regelgeving.

Anders betalen voor mobiliteit

In PKB deel I van de Nota Mobiliteit heeft het kabinet aangegeven dat invoering van een vorm van beprijzen noodzakelijk is om, binnen de budgettaire randvoorwaarden van de Nota Mobiliteit, de reistijd te verkorten, de betrouwbaarheid te verbeteren en de ruimtelijk-economische structuur te versterken. Een vorm van beprijzing vereist wel draagvlak. Daarom is het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit gevraagd te rapporteren over de mogelijkheden voor een andere manier van betalen voor het gebruik van de weg die op draagvlak kunnen rekenen. Bestuurders van verschillende maatschappelijke organisaties, provincies en gemeenten zijn op persoonlijke titel uitgenodigd deel te nemen aan het Platform^[6].

Het Platform heeft op 26 mei jl. zijn advies uitgebracht. Met dit advies is er breed draagvlak bij het maatschappelijk middenveld om te komen tot een andere manier van betalen voor mobiliteit die bijdraagt aan de ambities van de Nota Mobiliteit. Het kabinet neemt het advies van het Platform als uitgangspunt voor de verdere uitwerking van beprijzen.

Ambitie: een start maken met een eerlijker vorm van betalen voor mobiliteit

Het kabinet vindt draagvlak cruciaal om te komen tot een andere manier van betalen voor mobiliteit. Met het advies van het Platform is hiertoe een eerste belangrijke stap gezet. Maar voor het overtuigen van alle Nederlanders van nut, noodzaak en effectiviteit van een andere manier van betalen moet je laten zien dat het in praktijk werkt, verkeersmodellen alleen zijn niet toereikend.

Voorfase: een prijs voor versnelde aanpak knelpunten

Aangezien de bereikbaarheidsproblemen urgent zijn en een versnelde aanleg van de in het MIT voorziene infrastructuurprojecten de bereikbaarheid op korte termijn kan verbeteren, gaat het kabinet voortvarend aan de slag om een prijs voor het gebruik van de weg te introduceren. De versnellingsprijs is bedoeld om notoire knelpunten waarvan de financiering volledig is geregeld, versneld aan te pakken. Op gezamenlijk initiatief van andere overheden en het rijk worden de knelpuntlocaties bepaald die in aanmerking komen voor een versnelde aanpak. Hierbij kan het zowel gaan om versnelde uitbreiding

van weginfrastructuur als om OV, mits met deze investering de bereikbaarheid op het knelpunt zichtbaar verbetert. Bij de uitwerking wordt de innovatiekracht van maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven optimaal benut, zoals afgesproken in het kader van de PPS-taskforce. Uit de ervaringen van een aantal praktijksituaties blijken ook de werkelijke effecten van een prijs. Dit is noodzakelijke informatie voor de uiteindelijke vormgeving van een kilometerprijs.

Het kabinet vindt het rechtvaardig dat degenen die profiteren van de versnelde aanleg, de weggebruikers (zowel personen- als vrachtverkeer^[7]), deze extra kosten gaan betalen. Bij het invoeren van deze prijs stelt het kabinet een aantal voorwaarden:

- De doorstroming moet substantieel verbeteren. Daarom kiest het kabinet er ook voor om, in afwijking het voorstel van het Platform Anders betalen voor Mobiliteit, pas een prijs te vragen zodra de uitbreiding van de infrastructuur gereed is en de overlast van de wegwerkzaamheden is afgelopen;
- De weggebruiker moet kunnen kiezen tussen betalen en reistijdwinst en een 'gratis' alternatief met een langere reistijd;
- De kosten van administratie en inning mogen niet te hoog zijn;
- De weggebruiker betaalt alleen de extra kosten van de versnelde aanpak;
- Vanaf het moment dat de werkzaamheden beginnen wordt richting de weggebruiker duidelijk aangegeven wat hij gaat betalen en wat er gebeurt met zijn geld.

[6] De leden van het Platform zijn: de heren P.A. Nouwen, J.G.M. Alders, A.J.M. van den Biggelaar, R.H. de Boer, B.J. Bruins, J.M.M. Elbers, mevrouw M.H.H. van Haaren, de heren M.C. van der Harst, L.M.L.H.A. Hermans, M. van der Horst, E.J. Janse De Jonge, P.J.H. Janssen, J.S.G.M. Burgman, C.C. Koopmans, mevrouw Y.C.M.T. van Rooy, de heren J.H. Schraven, L.J. de Waal, G.H.N.L. van Woerkom, L. Ostenholt (secretaris).

[7] Voor deze laatste categorie onderzoekt het Kabinet op welke wijze - gezien de Europese regelgeving - kan worden vormgegeven. Daarbij zijn meerdere alternatieven denkbaar.

IBO Gebruiksvergoeding Goederenvervoer

In het IBO Gebruiksvergoedingen Goederenvervoer zijn de vervoerskundige en economische effecten onderzocht van het invoeren van gebruiksvergoedingen voor beheer en onderhoud van rijksinfrastructuur. Onderzocht is het gelijktijdig invoeren van gebruiksvergoedingen voor weg, water en spoor. Het IBO betreft heffingen met een bekostigingsdoel. Er zijn twee hoofdvarianten van gebruiksvergoedingen onderzocht: het in rekening brengen van alleen de gebruiksafhankelijke beheer- en onderhoudskosten en het in rekening brengen van alle beheer- en onderhoudskosten. Beide hoofdvarianten bestonden op hun beurt uit twee subvarianten: invoering alleen in Nederland versus invoering in de gehele EU.

De conclusie van het IBO is dat de lange termijn welvaartseffecten van het doorberekenen van alle beheer- en onderhoudskosten naar verwachting positief zullen zijn. Verwacht wordt dat een aanzienlijk deel van de prijsverhoging in het buitenland neerslaat. Daarnaast zijn er tijdelijke milieubaten. Het onderzoek laat ook zien dat het doorberekenen van alle beheer- en onderhoudskosten forse modal shift effecten te weeg kan brengen. Het gaat dan om een verschuiving van tonnage van het spoor en de vaarwegen naar de weg. Als gevolg van de veronderstelde efficiencyverbetering hoeft het aantal afgelegde kilometers op de weg niet per definitie toe te nemen. Het op deze wijze gelijktijdig beprijzen van de drie modaliteiten veroorzaakt echter wel extra druk op het wegvervoer.

Het IBO betrof een eerste verkenning van de effecten van dit type gebruiksvergoedingen. Het onderzoek was niet gericht op het ontwerpen van de meest geschikte wijze van invoering van gebruiksvergoedingen. Voor wat betreft het (verder) beprijzen van het wegvervoer wil het kabinet het advies van het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit leidend laten zijn. De kabinetsreactie voor wat betreft de onderdelen spoorvervoer en binnenvaart volgt in een later stadium.

Tol ter cofinanciering infrastructuur

Daarnaast heeft het kabinet de mogelijkheden onderzocht om projecten die nog niet (volledig) financieel gedekt zijn in het MIT te realiseren door tol te heffen. Dit is onderzocht voor een zestal wegprojecten^[8]. Conclusie van dit onderzoek is dat tolheffing financieel en verkeerskundig succesvol en kansrijk is. Tol geldt op die locaties waar de doorstroming substantieel verbetert door de aanleg. De uiteindelijke vormgeving vraagt maatwerk, omdat de effecten sterk afhangen van de vormgeving (vooral die van tarieven en de heffingsperiode). Het kabinet zorgt voor een wettelijke basis om tol en een prijs voor de voorfase mogelijk te maken.

Marktpartijen krijgen een grotere verantwoordelijkheid. Het kabinet wil de markt meer betrekken en de mogelijkheden daartoe maximaal benutten en volgt daarbij het Platform. Door het inschakelen van marktpartijen bij de vormgeving van de voorfase krijgen zij een grotere verantwoordelijkheid respectievelijk rol bij de aanleg, onderhoud, financiering en het gebruik van weginfrastructuur. In de uitvoeringsagenda wordt de voorbereiding naar anders organiseren van het wegbeheer benoemd.

Op termijn een eerlijke manier van betalen

Het kabinet vindt het – net als het Platform – wenselijk om op termijn te komen tot een andere manier van beprijzen waarbij niet wordt betaald voor het bezit van de auto, maar voor het gebruik. De introductie gaat daarom gepaard met de afbouw van de MRB en BPM. Auto's die meer vervuilen worden duurder dan schone auto's. Daar waar effectief wordt op drukker plaatsen een hogere prijs gevraagd. Zo ontstaat een effectief, rechtvaardig en transparant systeem dat aansluit bij de zakelijke en realistische benadering van het kabinet. In totaliteit gaan de weggebruikers niet méér betalen, maar anders.

Zoals het Platform in zijn advies al aangaf is het gezien de kosten onverantwoord om nu een beslissing te nemen over het tijdstip van invoeren. De eenmalige kosten van invoering en de jaarlijkse kosten van het systeem zijn met de kennis en technologie van vandaag onoverkomelijk. Om het volgend kabinet deze keuze verantwoord te laten maken, doen we er alles aan om het systeem goedkoper te maken. Ook wordt tweemaal onderzocht of en wanneer het eindbeeld bereikt kan worden met een systeem dat de invoerings- en exploitatiekosten beperkt tot een redelijk percentage van de opbrengst. Bij het bepalen van de uiteindelijke vormgeving worden ook de feitelijke effecten uit de praktijk betrokken.

[8] A6/A9, A4 (Delft-Schiedam), A27 (Merwedebrug/Hoge snelweg) A4/A15, ring Utrecht A2/A12 en A10 Coentunnel.

Hoofdpijnen van het voorstel van het Platform

Het Platform vindt dat de mobiliteitsproblemen aangepakt moeten worden en dat alle mogelijkheden benut moeten worden om de negatieve gevolgen van de mobiliteitsgroei te bestrijden. Het Platform vindt tevens dat de huidige wijze van betalen onvoldoende transparant voor de weggebruiker is en dat weggebruikers en bedrijven hun mobiliteitskeuzes bewust en zakelijk moeten kunnen benaderen.

Eindbeeld

Het Platform zet als eindbeeld een landelijke naar tijd, plaats en milieukenmerken gedifferentieerde kilometerprijs neer. In het eindbeeld verschuiven de financiële lasten voor de weggebruiker van bezit naar gebruik. De kilometerprijs wordt per saldo lastenneutraal voor de weggebruiker ingevoerd door de Motorrijtuigenbelasting en de Belasting Personenauto's en Motorrijwielen (deels) af te bouwen. Dit eindbeeld kan over 7,5 tot 11,5 jaar worden gerealiseerd. De kosten op basis van de huidige techniek vindt het Platform prohibitief voor invoering. Deze moeten omlaag voordat tot feitelijke invoering van het eindbeeld kan worden overgegaan. Daarom stelt het Platform een evaluatiemoment voor.

Voorfase

Omdat de bereikbaarheidsproblemen op een aantal knelpunten groot zijn en de aanpak daarvan niet kan wachten op de invoering van het eindbeeld, kiest het Platform voor een voorfase. In deze fase wordt onder gelijktijdige versnelling van maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid en milieukwaliteit een prijs voor tijd en plaats gevraagd. Dit houdt in dat op en nabij een knelpunt (hoofd- en onderliggende wegen) een prijs wordt gevraagd, waarbij vervolgens zichtbaar in het wegennet of openbaar vervoer wordt geïnvesteerd om de situatie ter plaatse te verbeteren.

Het Platform stelt op basis van haar onderzoeken dat versnelde aanleg van nieuwe infrastructuur bijdraagt aan de verbetering van de bereikbaarheid. Het Platform vindt 4 à 6 projecten in de voorfase reëel. Deze versnelling komt naast de eerdere afspraken tussen het kabinet en het bedrijfsleven om PPS breder toe te passen en daarbij de mogelijkheden voor tolheffing te bezien.

Het Platform heeft er voor gekozen om vrachtwagens op soortgelijke wijze te behandelen als personenauto's en niet voor het enkel invoeren van een prijs per kilometer voor vrachtwagens à la Duitsland. Het Platform kiest hier voor omdat een kilometerprijs voor alleen vracht in zeer beperkte mate de bereikbaarheid verbetert.

Marktprincipes

Het Platform heeft bij het opstellen van haar rapport het perspectief van de weggebruiker centraal gesteld en is daarbij uitgegaan van de volgende marktprincipes;

- Hanteer prijzen in plaats van belastingen of heffingen: de weggebruiker betaalt voor de geleverde dienst;
- Verschuif de financiële lasten van de auto van bezit naar gebruik: van vast naar variabel;
- Benut de opbrengsten voor de bouw, verbetering en onderhoud van de weginfrastructuur, inclusief het oplossen van de milieu- en ruimtelijke problematiek die dit met zich meebrengt: integrale afweging en transparante besteding;
- Organiseer de inning vanuit een landelijke onafhankelijke inningsorganisatie: één rekening voor de weggebruiker;
- Zorg dat marktpartijen een grotere rol krijgen bij het ontwikkelen van voorstellen voor versnelling van aanleg en verbetering van de weginfrastructuur: planning van en besluitvorming over infrastructuur blijft bij de overheid;
- Werk toe naar verzelfstandigde wegbeheerders: stem het aanbod af op de vraag; zet de opbrengsten in het eigen gebied in; laat weggebruikers adviseren.

Het Platform onderkent dat aan een andere inrichting van de organisatie rondom infrastructuur de nodige (coördinatie)vraagstukken kleven en stelt voor de consequenties nader te onderzoeken.

Effecten Kilometerprijs

Het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit heeft een tiental varianten van beprijzen laten onderzoeken op verkeerskundige effecten, economische effecten, effecten op het milieu en verkeersveiligheid en kosten voor techniek, organisatie en handhaving.

Uit het onderzoek van het Platform blijkt dat betalen per kilometer naar tijdstip, plaats en milieukeurmerken positief is voor de welvaart van heel Nederland en gunstig voor bereikbaarheid (circa 60% minder congestie). Daarnaast is het, omdat er in heel Nederland minder kilometers gereden worden, goed voor het milieu (afhankelijk van de exacte vormgeving tussen de 5% en 20% minder uitstoot) en de verkeersveiligheid (circa 10%). De huidige kosten worden geraamd op circa 2-4 miljard euro aan investering in een landsdekkend systeem en circa 1 miljard euro per jaar voor exploitatie en vervanging. Het gemiddelde koopkrachteffect voor gezinnen is neutraal, al kunnen de verschillen tussen groepen gezinnen relatief groot zijn.

Het CPB stelt dat beprijzen van wegverkeer belangrijke maatschappelijke baten oplevert. Het verminderen van congestie heeft vooral baat bij een combinatie van extra wegcapaciteit op plaatsen waar dat niet al te duur is en specifieke heffingen, mits goed vormgegeven, waar aanleg van wegen duur is. Aanleg of uitbreiding kan duur zijn bij natuurlijke barrières, door stedelijke inpassing en vanwege de luchtkwaliteit. De meerwaarde van een landelijke prijs per kilometer naar tijdstip, plaats en milieukeurmerken hangt af van de effectiviteit van de invulling van de specifieke heffing.

Publiek-private samenwerking

Een krachtenbundeling met perspectief

Het kabinet streeft ernaar de mogelijkheden van de markt bij de uitvoering en financiering van deze Nota Mobiliteit maximaal te benutten. De grote ruimtelijke en mobiliteitsproblemen waar Nederland voor staat, vragen steeds meer om integrale en zo efficiënt mogelijke oplossingen. Het kabinet wil daarom het innovatiepotentieel van de markt vergroten en de markt structureel eerder en intensiever bij de uitvoering van het VenW-beleid betrekken.

De meerwaarde van PPS voor de samenleving zit in de volgende punten:

- Door het bedrijfsleven eerder bij projecten te betrekken kan maximaal geprofiteerd worden van de kennis en creativiteit van de markt en kunnen dus betere oplossingen tot stand komen.
- PPS biedt de kans het werken met een life-cyclebenadering verder te versterken. Hierbij worden de kosten van het onderhoud op termijn meegewogen bij de investeringsbeslissing; dit gebeurt nu al bij alle rijksprojecten.
- PPS biedt de mogelijkheid tot een betere risicoverdeling, waarbij de risico's kunnen worden toebedeeld aan de partij die ze het beste kan beheersen.
- PPS biedt mogelijkheden voor het behalen van efficiencywinst en versnelling van projecten.

Ook intensievere samenwerking tussen overheden is van groot belang. Die samenwerking kan procedures verkorten en is tevens een noodzakelijke voorwaarde voor publiek-private samenwerkingsconstructies.

Van incidenteel naar structureel

Al enkele jaren worden publiek-private samenwerking en innovatieve aanbestedingen in praktijk gebracht. De ambities van deze nota moeten er mede toe bijdragen dat in de komende jaren een krachtige impuls wordt gegeven aan een bredere en structurelere toepassing van publiek-private samenwerking in alle vormen die daaronder kunnen worden verstaan. Vanuit de tot nu toe opgedane, nog te incidentele ervaringen zal de komende jaren aan structurelere invoering worden gewerkt.

In het kader van de taskforce PPS heeft het kabinet de afgelopen periode samen met de private partners een flinke stap gezet om deze ambitie concreet in te vullen. De Taskforce heeft oplossingen uitgewerkt voor gezamenlijk geconstateerde belemmeringen waardoor PPS bij de ontwikkeling van infrastructuur tot op heden onvoldoende van de grond kwam:

- Om de transactiekosten te verlagen zijn een standaardcontract voor DBFM-arrangementen (Design Build Finance Maintain) en een DBFM-handboek opgesteld.
- Er is een werkwijzer opgesteld voor het parallel schakelen (vervlechten) van de tracé/MER- en aanbestedingsprocedure. Hierdoor is het mogelijk marktpartijen eerder in het proces tijdens (tijdens de verkenning en planstudie) bij de oplossing van een verkeers- en vervoersprobleem te betrekken;
- Er zijn uitgangspunten vastgesteld voor een 'nieuwe marktbenadering' waarbij de overheid marktpartijen, op basis van een functiegerichte probleemstelling, zo vroeg mogelijk in het proces kan stimuleren om innovatieve en creatieve ideeën in te brengen. Een van de uitgangspunten van deze benadering is dat door de overheid aan marktpartijen gevraagde inspanningen in redelijkheid worden vergoed. Deze uitgangspunten worden momenteel nader uitgewerkt.

Daarnaast heeft de taskforce concrete infrastructuurprojecten benoemd die op korte termijn in publiek-private samenwerking kunnen worden aangepakt; zie figuur 1.4. In een aantal gevallen is een wederzijdse intentie tot samenwerking afgesproken:

- In 2005 worden de projecten Tweede Coentunnel, A4 Delft-Schiedam en A2-passage Maastricht aanbesteed. Voor de eerste twee projecten wordt een DBFM-contract in de markt gezet. Hierbij kan gebruikgemaakt worden van de ontwikkelde standaarden. Bij de A2-passage Maastricht gaat het om een combinatie van infrastructuur en gebiedsontwikkeling. Bij dit project en bij de A4 Delft-Schiedam zullen tracé/MER- en aanbestedingsprocedure parallel geschakeld worden, zodat de markt nog innovatieve ideeën in kan brengen.
- Voor het project A15 Maasvlakte-Vaanplein wordt momenteel een PPC uitgevoerd, waarbij wordt onderzocht of een DBFM-contract meerwaarde biedt. Het project hangt samen met de A4/A15-corridor. Afhankelijk van de resultaten van de PPS-verkenning van deze corridor wordt medio 2005 besloten of het project A15 al dan niet wordt opgenomen in de totale corridorbenadering. Tijdige realisatie van het project A15 blijft het uitgangspunt; de aanbesteding zal eind 2005/begin 2006 plaatsvinden.

Figuur 1.4: Door taskforce geïdentificeerde PPS-projecten (korte en lange termijn)



Legenda

- Tweede Coentunnel (1)
- A4 Delft - Schiedam (2)
- A2 passage Maastricht (3)
- A15 Maasvlakte - Vaanplein (4)
- Corridor A4/A15 (5)
- A2/A12/A27 Ring Utrecht (6)
- A27 Breda - Utrecht (7)
- Corridor Schiphol/Almere/A6/A9 (8)
- Ruimte voor de Rivier (9)
- Zuidas Amsterdam (10)
- Tweede Maasvlakte (11)
- Zuiderzeelijn (12)

Verder is afgesproken dat voor een aantal andere projecten, die zich nog in een eerdere fase van de planontwikkeling bevinden, conform de bovengenoemde uitgangspunten voor een 'nieuwe marktbenadering', door de rijksoverheid en de markt gezamenlijk bezien wordt op welke manier en wanneer de markt het best ingeschakeld kan worden. Dit betreft: Corridor A4/A15, A27 Breda–Utrecht, Ring Utrecht, Corridor A6/A9 Schiphol–Almere, Ruimte voor de Rivier, Zuidas Amsterdam en Tweede Maasvlakte. Voor dit laatste project ligt het voortouw voor de aanbesteding overigens bij het Havenbedrijf Rotterdam. De Zuiderzeelijn kan afhankelijk van nadere besluitvorming hieraan worden toegevoegd.

De Zuiderzeelijn: kijken naar nut en noodzaak

Voor de Zuiderzeelijn wordt een vervolgproces ingezet dat gericht is op besluitvorming in 2006 over nut en noodzaak, in samenhang met het Noordvleugelprogramma. In dit vervolgproces zal een structuurvisie worden opgesteld waarin het voornemen om het project te realiseren wordt onderzocht op maatschappelijk rendement. Bij het ontwikkelen van de structuurvisie worden marktpartijen betrokken, gericht op optimalisatie van mogelijke projectalternatieven, toetsing van de financiële haalbaarheid en uitwerking van PPS-vormen voor een mogelijk vervolgproces.

Deze selectie van projecten is gebaseerd op de stand van zaken van dit moment. Er zullen nieuwe PPS-projecten bijkomen, zowel op initiatief van de overheid als van het bedrijfsleven. Het kabinet heeft eerder besloten om vanaf 2005 voor alle infrastructuurprojecten boven de 112,5 miljoen euro de meerwaarde van PPS te beoordelen. Hieraan wordt invulling gegeven door voor alle MIT-projecten een zogenoemde marktscan te maken, waarbij gebruik wordt gemaakt van het instrument van de public private comparator (PPC).

Betere financieringsmogelijkheden voor de Nota Mobiliteit Publiek-private samenwerking en andere innovatieve contracten zijn gericht op het realiseren van maatschappelijke meerwaarde en dienen vanuit die doelstelling belangrijke bijdragen te leveren aan een optimale uitvoering van deze nota. Die kan worden bereikt door nieuwe inkomstenbronnen te genereren (bijvoorbeeld via tolheffing, beter het benutten van fondsen voor trans-Europese netwerken, bijdragen van derden), door de kosten beter te verdelen op basis van belangen en (extra) wensen van andere betrokken projectpartners, door efficiency-besparingen via een doelmatiger uitvoering van projecten en contracten door private partijen en ten slotte door kosten en opbrengsten te verevenen bij integrale gebiedsontwikkelingsprojecten.

Regelgeving: beter en minder!

In het streven naar een andere overheid kiest het kabinet ervoor het aantal regels te beperken, op een andere manier te reguleren, minder administratieve lasten te veroorzaken en meer ruimte te bieden voor zelfregulering.

Minder administratieve lasten

De administratieve lasten voor het bedrijfsleven die voortvloeien uit wetgeving waarvoor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk is, bedroegen eind 2002 meer dan 1 miljard euro. In het rapport 'Minder lastig voor bedrijven', dat in april 2004 naar de Tweede Kamer is gestuurd, staan voorstellen die deze lasten bij volledige uitvoering met 273 miljoen euro kunnen terugdringen. De grootste reducties kunnen op het terrein van Verkeer en Waterstaat de komende jaren worden bereikt voor de autobranche, verladers, vrachtvervoerders over de weg en de zeescheepvaart.

Internationale agenda

Een open economie als die van Nederland heeft groot belang bij internationaal afgestemde concurrentievoorwaarden en bij goede internationale infrastructuur van en naar Nederland. Op bestuurlijk en wettelijk terrein neemt de invloed van de Europese Unie op het nationale verkeers- en vervoersbeleid onverminderd toe. De besluitvorming in Europa wordt echter een stuk complexer door de EU-uitbreiding. Directe en vroegtijdige betrokkenheid bij de besluitvorming in Brussel blijft essentieel. Vandaar de noodzaak van het onderhouden van contacten en goede relaties met individuele landen en organisaties (bijvoorbeeld OESO, CEMT en VN) die invloedrijk

zijn in Brussel op de voor VenW relevante dossiers. Binnen de grotere besluitvormingsstructuur in Brussel neemt het belang van goede bilaterale betrekkingen met EU-landen toe. Die wil het rijk verstevigen. In de eerste plaats met de 'buren' in Noordwest-Europa, zoals Duitsland, België, Luxemburg, het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk. Temeer omdat we de verbindende infrastructuur delen. En in de tweede plaats met strategische partners in de EU, waaronder nieuwe toetreders uit Oost-Europa.

Om knelpunten in de infrastructuur te voorkomen en op te lossen, zet het rijk in op een goede afstemming met onze buurlanden. Dit moet een goede doorstroming opleveren op de belangrijke internationale corridors, met nadruk op de trans-Europese netwerken (TEN's). Denk hierbij aan het voorstel dat onlangs is ingediend voor de 'highway corridor development' Rotterdam-Antwerpen. Een betere relatie en strategische samenwerkingsverbanden met Duitsland krijgen extra gewicht door de effecten van de EU-uitbreiding op het goederenvervoer naar het oosten. In 'Brussel' zal het rijk vooral aandacht besteden aan gelijke randvoorwaarden voor transport: geen ongelijke subsidiëring, uniforme eisen aan voertuigen en standaardisatie. Internationaal moet sprake zijn van vergelijkbare marktomstandigheden voor het goederenvervoer, zodat van een level playing field sprake is.

Trans-Europese netwerken versterken

Een groot aantal wegen van het Nederlandse hoofdwegennet zijn onderdeel van het trans-Europese netwerk (TEN). Nederland heeft haar deel van de belangrijkste TEN-routes gerealiseerd. Daarnaast begint Nederland voor 2010 aan verdere verbetering van het netwerk.

Denk daarbij aan:

- A15 Maasvlakte-Vaanplein: deze achterlandverbinding vanuit de grootste haven van Europa vormt met de Betuweroute, vaarwegen en pijpleidingen een belangrijke corridor naar de rest van Europa;
- A2 bij Eindhoven en Maastricht: oplossing van deze knelpunten komt de doorstroming van het verkeer richting Duitsland en België (mede via de A67) ten goede.

Completering van het trans-Europese netwerk is een voorwaarde voor de verdere ontwikkeling van Europa. Voor Nederland is, meer dan nieuwe infrastructuur, de benutting van de bestaande infrastructuur een speerpunt. Dit doet het rijk door deelname aan Ertico, een Europese werkgroep die toepassing van intelligente systemen op de TEN's in de EU ondersteunt.

Op termijn is ook bijvoorbeeld completering van de A4 Rotterdam-Antwerpen denkbaar. De rijksoverheid pleit binnen de Europese Unie en bij individuele lidstaten voor het met voorrang aanpakken van die onderdelen van het trans-Europese netwerk die doorgaande routes vormen van en naar Nederland en waar zich knelpunten voordoen.

Noord-Nederland: poort naar Noordoost-Europa

De A6/A7 en A28 en de vaarweg Lemmer-Delfzijl zijn in de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit aangemerkt als (inter)nationale bindingsas. Deze assen vormen de basis voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de steden en economische kerngebieden van Noord-Nederland, gepositioneerd tussen de Randstad en Duitse economische kernzones zoals Bremen en Hamburg. Tegen deze achtergrond is het van belang om de ontwikkelingen te volgen die zich op dit moment voordoen in Duitsland en Scandinavië. De bereikbaarheid van de economische kernzone Bremen - Hamburg staat hoog op de Duitse politieke agenda. De eerste delen van de geplande Küstenautobahn ten noorden van Hamburg en Bremen zijn inmiddels in uitvoering genomen. Verbetering van de E233 is opgenomen in het Duitse Bundesverkehrswegeplan, in de categorie 'Weiterer Bedarf'. Daarnaast zal de A37 binnenkort op het kwaliteitsniveau van autosnelweg zijn gebracht door een gecombineerde inspanning van rijk, regio en bedrijfsleven.

Beleid ter verbetering van de leefomgeving is per definitie een onderwerp dat internationaal wordt opgepakt, de voertuigindustrie is immers sterk internationaal georganiseerd. Een slim en effectief bronbeleid ter vermindering van voertuig-emissies kan alleen samen met partners en de Europese Commissie in worden gevoerd.

De Nota Mobiliteit bevat veel internationale acties die alleen bij voldoende draagvlak in de EU tot resultaat komen. Daarom is de vertaalde Nota Mobiliteit ook aan alle ministers van Verkeer van de EU en de Europese commissaris voor transport toegezonden. Met de EU en een aantal representatieve landen worden de hoofdlijnen van de Nota Mobiliteit besproken om te komen tot een gezamenlijke opstelling in Brussel. Dit geeft tot nu toe veel positieve reactie's, bijvoorbeeld uit Duitsland en Italië, waarbij de noodzaak tot uitwisseling van nationaal mobiliteitsbeleid en tot samenwerking in Brussel benadrukt wordt. Landen die geconsulteerd worden zijn Verenigd Koninkrijk, Tsjechië, België, Duitsland, Zweden en Frankrijk. Regionale bereikbaarheid (congestie en milieueffecten) en prijsbeleid zijn overal de knelpunten in de mobiliteit.

teit. De Nota Mobiliteit wordt uiteraard ook met de Europese Commissie besproken, juist om in te spelen op de herziening van het EU-witboektransport.

Met name Oost-Europese landen zoals Polen, Tsjechië en Hongarije gebruiken de Nota Mobiliteit om hun eigen beleid vorm te geven. Ook al is de Nota Mobiliteit specifiek voor de Nederlandse situatie en geeft de nota een tussenstand in een politiek-maatschappelijk proces weer, toch blijken analyse en oplossingsrichtingen vaak voor andere landen bruikbaar te zijn. Dit zal vooral van belang zijn bij de gezamenlijke besluitvorming in de EU-ministerraden. Zo wordt het programma 'Het Nieuwe Rijden' actief vanuit VROM en VenW in de nieuwe lidstaten geïntroduceerd ter verbetering van de verkeersveiligheid daar.

De internationale agenda van de Nota Mobiliteit zal de richting voor het internationaal opereren van Nederland uitwerken.

TOEKOMSTBEELD: VAN DEUR TOT DEUR

2030: Draagkracht op regionale schaal

In elke stedelijke regio in Nederland is er een groot draagvlak én -kracht ontstaan onder de bij het mobiliteitsbeleid betrokken publieke en private actoren. Gekoppeld aan een nieuwe marktbenadering (regiotenders en dergelijke) heeft dit gezorgd voor marktcreatie op een voor het bedrijfsleven interessante schaal. De versterkte samenwerking leidt tot een maatschappelijk beter renderend mobiliteitssysteem. Met vergelijkbare middelen is de prestatie van het verkeers- en vervoerssysteem aanzienlijk omhooggegaan door een combinatie van integrale en intermodale prioritering, optimalisatie van operationele en tactische processen en het slim inschakelen van private partijen.

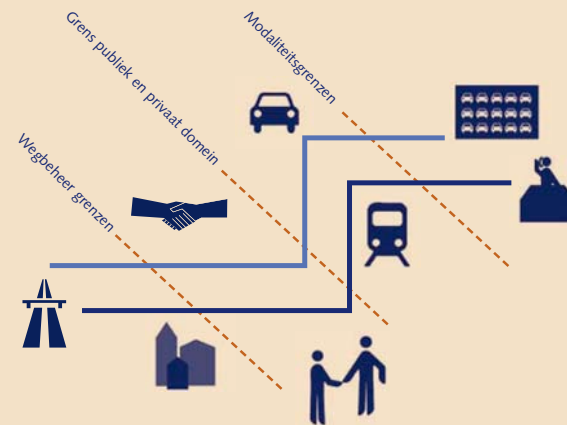
Welke belemmeringen?

Bij het realiseren van het toekomstbeeld zijn er een aantal belemmeringen, met name daar waar 'grenzen' worden overschreden. De reiziger komt langs diverse beheerders van infrastructuur, vervoerssystemen en informatie- en communicatietechnologie, zowel publiek als privaat. Knelpunten kunnen er zijn in de beschikbaarheid van capaciteit en aansluiting en afstemming van vervoerssystemen en de samenwerking tussen vele organisaties. Zo zijn er in de regio Utrecht-Eemland 26 wegbeheerders actief.

De transitiepaden

Mobiliteit als organisatievraagstuk

Vanuit de bestaande regionale bestuurlijke en organisatorische verhoudingen vindt evolutie plaats naar een professionelere organisatie van mobiliteitsvraagstukken. Door het bij elkaar brengen en gelijksoortig maken van bijvoorbeeld alle informatiestromen over het regionale mobiliteitssysteem ontstaat een gezamenlijk beeld dat nodig is voor de ontwikkeling van nieuwe diensten, het zoeken naar gezamenlijke oplossingen en marktcreatie op voldoende schaal. Het rijk neemt op korte termijn al een goede stap in het versterken van de samenwerking per regio door het instrument van gebiedsgerichte netwerkanalyses toe te gaan passen.



Businessontwikkeling mobiliteitsdiensten

Een geïntegreerde benadering op substantiële schaal is wenselijk om op de reiziger gerichte individuele diensten verder te benutten voor de bereikbaarheid van economisch waardevolle gebieden. De ontwikkelingen in de ICT maken een geïntegreerde benadering waarbij individuele vragen worden gekoppeld aan aanbod ook steeds beter mogelijk. De overheid stimuleert het ontstaan van nieuwe dienstverlening via tendering van grote aanbestedingen.

Innovatieacties Uitvoeringsagenda

- Netwerkanalyses
- Instelling Innovatieprogramma Mobiliteitsmanagement
- Uniek registratiesysteem fietsen
- Landelijk opschalen van integrale reis- en route-informatie

Hoofdstuk 2



- **Wegverkeer: betrouwbaar en vlot**

Een hoogwaardig wegennet, als drager van de ruimtelijke hoofdstructuur, is cruciaal voor een internationaal concurrerend vestigingsklimaat en efficiënt wegtransport. De rijksoverheid streeft naar betrouwbare en acceptabele reistijden voor de gehele reis. Het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet worden als één samenhangend netwerk benaderd. Per gebied zoeken wegbeheerders en

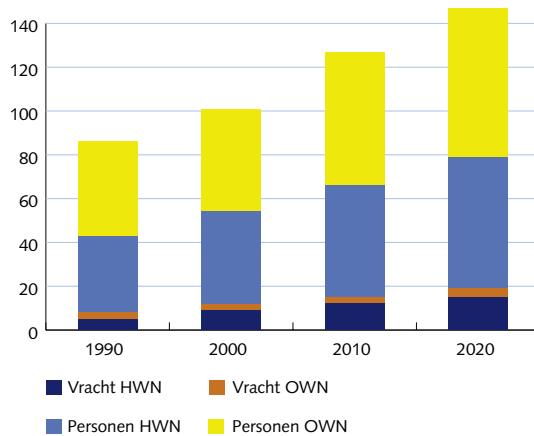
private partijen samen naar oplossingen voor files. Het rijk neemt maatregelen, zoals onderhoud, incidentmanagement en actuele reisinformatie, benuttingsmaatregelen en ook extra bouwmaatregelen om de betrouwbaarheid te vergroten en de vertragingen te beperken. De prioriteit ligt bij de hoofdverbindingssassen, met name bij de triple-A-verbindingen (A2, A4 en A12).

Situatieschets: economische schade door langere en onbetrouwbare reistijd

Wegverkeer neemt toe met ruim 40%

De toenemende verstedelijking en bedrijvigheid leiden tot extra mobiliteit. Het wegverkeer groeit tot 2020 met ruim 40% ten opzichte van 2000, zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggende wegennet, zie figuur 2.1.

Figuur 2.1 Ontwikkeling in voertuigkilometers tijdens werkdagen (index 2000 = 100)



De groei doet zich vooral voor op de korte afstand (tot dertig kilometer) en in stedelijke gebieden. In alle regio's worden de meeste kilometers afgelegd op het hoofdwegennet.

Wegcapaciteit bereikt haar grenzen

Het huidige wegennet kan de mobiliteitsgroei niet aan. De wegen worden steeds intensiever gebruikt. Vooral in de Randstad leidt dat tot hoge verkeersintensiteiten. Zonder extra maatregelen nemen hierdoor de reistijd en de onvoorspelbaarheid toe.

Reistijd wordt onzekerder

Weggebruikers weten niet waar zij aan toe zijn. Het Ruimtelijk Planbureau heeft berekend dat de onbetrouwbaarheid op het hoofdwegennet zonder aanvullend beleid tot 2020 sterk toeneemt. In 2020 is 13% van de reizen in de spits niet op tijd, uitgaande van de verwachte reistijd. In 2000 was dit nog maar 8%. Afzonderlijke trajecten, met name in de Randstad, kunnen veel onbetrouwbaarder zijn.

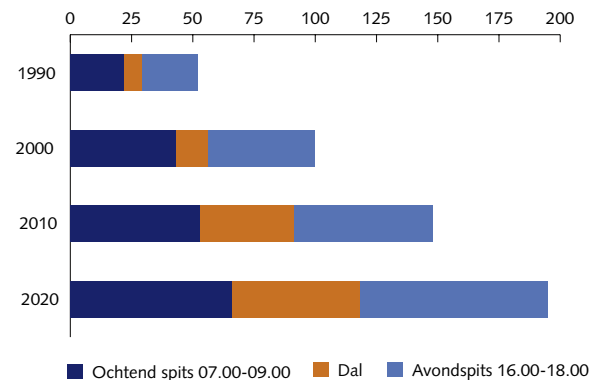
De afnemende betrouwbaarheid is een direct gevolg van het intensieve gebruik van de wegen. Structurele drukte en incidentele gebeurtenissen als ongevallen, bijzondere weersom-

standigheden, wegwerkzaamheden, evenementen en vakantiegedrukte leiden dan sneller tot files.

Vertraging verdubbelt

De vertraging doet zich in 2020 niet alleen voor in de spits, maar ook steeds meer in nu nog rustige uren. Op het hoofdwegennet is de vertraging zonder extra beleid in 2020 twee keer zo groot als in 2000. Dat is ook te zien in de ontwikkeling van de voertuigverliesuren, weergegeven in figuur 2.2.

Figuur 2.2 Ontwikkeling voertuigverliesuren naar dagperiode (index 2000 = 100)



Maatschappelijke kosten lopen op

Voor bedrijven hebben files directe financiële consequenties. Maar ook de vertraging die particulieren ondervinden, zijn te vertalen in maatschappelijke kosten. De maatschappelijke kosten van files bedragen in 2020 1,7 miljard euro. Dit betreft de kosten van het directe reistijdverlies, economisch gewaardeerd naar reismotief. Deze kosten lopen nog verder op door onbetrouwbaarheid van de reistijd en door uitwijkgedrag om files te vermijden. De totale maatschappelijke kosten komen daardoor bij ongewijzigd beleid op ongeveer 2,4 miljard euro in 2020.

Ambitie: een betrouwbare en acceptabele reistijd

Nationale, maar ook internationale verbindingen zijn cruciaal voor het functioneren van mainports, stedelijke netwerken en economische kerngebieden. Om de concurrentiepositie van Nederland te verbeteren moet de economische schade door onbetrouwbaarheid en files worden beperkt. De ambitie is de betrouwbaarheid te vergroten en de reistijd van deur tot deur te verminderen. Files zullen blijven bestaan, maar zware knelpunten worden aangepakt, zodanig dat er in 2020 minder en kortere files zijn. Niet alleen het rijk speelt daarbij een rol,

maar alle overheden samen. Op projectniveau worden de maatschappelijke kosten en baten afgewogen.

Betrouwbare reistijd op het hoofdwegennet

Het kabinet heeft de ambitie om de betrouwbaarheid op het hoofdwegennet zodanig te verbeteren dat men in 2020 bij 95% van alle verplaatsingen in de spits op tijd is. Op basis van de concretisering in provinciale en regionale plannen wordt de betrouwbaarheid van deur tot deur geformuleerd.

Wat is op tijd?

'Op tijd' wil zeggen op langere afstanden (boven de 50 kilometer) maximaal 20% vroeger of later dan de verwachte reistijd en op kortere afstanden maximaal 10 minuten korter of langer dan de verwachte reistijd op een bepaald tijdstip van de dag. De verwachte reistijd in de daluren is namelijk anders dan in de spits. In 2020 geldt dat 35 minuten (gemiddeld in de spits) een acceptabele reistijd is voor het traject Almere-Amsterdam (Badhoevedorp). Wanneer men tussen de 25 en 45 minuten nodig heeft is de reistijd betrouwbaar te noemen.^[9] Dus als men voor deze reis 10 minuten eerder van huis gaat, moet men ervan uit kunnen gaan dat de kans 95% is om 'op tijd' aan te komen. En bij een verwachte reistijd van 60 minuten is 72 minuten nog 'op tijd'.^[10]

Streefwaarden voor een acceptabele reistijd

Daarnaast heeft het rijk streefwaarden geformuleerd voor een acceptabele reistijd. Dit zijn echter geen garantienormen. Er wordt onderscheid gemaakt tussen snelwegen tussen de steden, snelwegen rond de steden (stedelijke ringwegen) en niet-autosnelwegen behorende tot het hoofdwegennet. De reden hiervoor is dat op stedelijke ringwegen veel aansluitingen en knooppunten zijn en vaak de fysieke ruimte ontbreekt om de capaciteit uit te breiden, behalve tegen zeer hoge kosten. Ook is het aandeel regionaal verkeer relatief groot en op kortere afstanden betekent een minder hoge ambitie slechts een paar minuten extra reistijd. Op niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet, is vaak sprake van rotondes, kruisingen of andere specifieke vormgeving, waardoor de reistijden snel langer worden. Ook hier is het aandeel regionale verplaatsingen relatief groot.

[9] In dit voorbeeld is geen rekening gehouden met de geldende maximumsnelheid op dit traject.

[10] Dit cijfer is ontstaan op basis van modelberekeningen van het Ruimtelijk Planbureau. Op basis van specifieke metingen kan geringe bijstelling van de cijfers nodig zijn. De verwachte reistijd is de mediaan van de reistijd die gerealiseerd wordt op een bepaald traject en tijdstip.

De streefwaarden zijn als volgt:

- Voor snelwegen tussen de steden is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal anderhalf keer zo lang als buiten de spits.^[11] Over een afstand van bijvoorbeeld vijftig kilometer is dit maximaal 45 minuten.
- Op snelwegen rond de steden en op niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet, is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als buiten de spits. Over een afstand van bijvoorbeeld tien kilometer is dit maximaal 12 minuten.

Dit betekent niet dat waar geen knelpunt is, ook geen sprake is van congestie, maar wel dat de congestie daar relatief beperkt is.

De decentrale overheden geven in de provinciale en regionale plannen aan welke verbeteringen zij zullen doorvoeren. Samen met de gestelde streefwaarden voor het hoofdwegennet ontstaat daarmee een streefwaarde voor reistijden van deur tot deur.

Het rijk is er als beheerder van het hoofdwegennet voor verantwoordelijk dat op dit deel van het netwerk een goede verkeersafwikkeling mogelijk is. Veranderingen in de capaciteit of benutting op het hoofdwegennet hebben echter altijd gevolgen voor het onderliggende wegennet en omgekeerd. Daarom zullen problemen en oplossingen altijd in samenhang met het onderliggende wegennet worden beschouwd.

Strategie: prioriteit bij hoofdverbindingen, netwerkbenadering en samenhang met ander beleid

Wegen aanleggen en uitbreiden

Om de ambitie waar te kunnen maken zal er ook na 2010, als onderdeel van een breder pakket aan maatregelen, flink gebouwd en deels verder benut worden. Het gaat grotendeels om verbreding van bestaande wegen. In figuur 2.3 staan op basis van de geformuleerde streefwaarden de knelpunten aangegeven die opgelost moeten worden. Deze analyse is in overleg met de regionale overheden geactualiseerd aan de hand van de recentere inzichten over de ruimtelijke ontwikkelingen. Hierdoor zijn er, zonder aanvullend beleid, acht knelpunten bijgekomen.

[11] Voor zowel snelwegen als stedelijke ringwegen wordt uitgegaan van een gerealiseerde snelheid van 100 kilometer per uur.

Figuur 2.3 Knelpunten in 2020^[12]



- Legenda**
- knelpunt
 - opgelost knelpunt
 - geen knelpunt

De rijksoverheid wil tot 2020 de bereikbaarheidsknelpunten oplossen, maar niet alles kan tegelijkertijd. Daarom ligt de prioriteit bij de hoofdverbindingssassen, en daarbinnen bij de triple-A-verbindingen (A2, A4 en A12).

Triple-A-verbindingen: belangrijke hoofdverbindingssassen

Vanuit het nationaal economisch perspectief zijn de triple-A-verbindingen een belangrijk onderdeel van de in het ruimtelijk beleid opgenomen hoofdverbindingssassen. Langs de A2-as liggen de hoogste dichtheden van stuwende werkgelegenheid, onder andere van internationale zakelijke dienstverlening (noordvleugel) en hoogwaardige industrie (Zuidoost-Nederland). De A4 is (samen met de A16) te positioneren als een snelle internationale verbinding, die met name relevant is voor de onderlinge verbinding van de luchthaven Schiphol (en de economische pijlers van de noordvleugel als geheel) met de grote zeehavens in de Rijn-Scheldedelta (Rotterdam en Antwerpen). De A12 verbindt het westelijk deel van de Randstad (en met name de zuidvleugel) met Utrecht en het Knooppunt Arnhem–Nijmegen (KAN) en vormt samen met de A15 een betrouwbaar en robuust stelsel van internationale verbindingen naar het oosten. De triple-A-verbindingen vormen een belangrijk onderdeel van de Beleidsnotitie Gebiedsgerichte Economische Perspectieven.

Netwerkbenadering voor regionale bereikbaarheid

Wanneer de streefwaarden voor de reistijd op het hoofdwegennet worden overschreden, is er sprake van een potentieel knelpunt. De wegbeheerders zullen dan gezamenlijk een gebiedsgerichte verkenning van dat knelpunt uitvoeren, volgens een 'MIT-verkenning nieuwe stijl'. Hierbij is de rijksoverheid, als beheerder van het hoofdwegennet, verantwoordelijk voor een goede verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet. In de verkenning worden alle mogelijke maatregelen onderzocht, zoals verkeersmanagement en toeritdosering, maar ook afsluiting van op- en afritten, verbetering van de verbindingen op het onderliggende wegennet en scheiding van verschillende verkeersstromen. Ook kunnen verkeerskundige maatregelen uitkomst bieden, zoals een dynamisch inhaalverbod voor vrachtverkeer en een snelheidsaanpassing. Op basis van een kosten-batenanalyse bepalen betrokken overheden welke maatregelen worden genomen en welke kwaliteit wordt gerealiseerd.

Afhankelijk van de aard van het knelpunt en de samenhang met andere knelpunten in de regio kan de verkenning uitge-

[12] De A10 Zuidas Amsterdam is in de referentie opgenomen in een 2x5-uitvoering.

werkt worden in de vorm van een integrale en waar relevant meerdere modaliteiten bevattende netwerkanalyse. Om de kosteneffectiviteit van maatregelen inzichtelijk te maken hanteert het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de OEI-systematiek (Overzicht Effecten Infrastructuur). Problemen en oplossingen op het hoofdwegennet en het onderliggende en stedelijke wegennet worden in onderlinge samenhang bezien.

Van beheer naar netwerkmanagement

Het opvangen van de mobiliteitsgroei vergt andere manieren om verkeersstromen te sturen. Waar het wegbeheer in het verleden in de eerste plaats gericht was op het oplossen van geïsoleerde knelpunten op het eigen wegennet, biedt dat tegenwoordig onvoldoende soelaas. Onder de noemer 'netwerkmanagement' stellen wegbeheerders de samenhang van de wegennetten, onderlinge samenwerking en de oriëntatie op de gebruiker centraal. Om schippers en verladers een betrouwbare vaartijd te bieden is samenwerking tussen vaarwegbeheerders evenzeer noodzakelijk. Toename van het transport over water en van recreatief gebruik van de vaarweg leidt tot grotere diversiteit van schepen, met grotere verschillen in afmetingen en snelheden als gevolg. Met verkeersmanagement kan toch een veilig en robuust netwerk geboden worden.

Netwerkmanagement betekent in de praktijk dat wegbeheerders beter gaan samenwerken. Dat kan leiden tot een gezamenlijk maatregelenpakket, uiteenlopend van het beter afregelen van verkeerslichten en het verlengen van een afrit tot het aanleggen van een ontbrekende schakel in het wegennet. Veel van de gezamenlijke inspanningen zijn ook gericht op de verbetering van de robuustheid van de netwerken. Door het gezamenlijk vastleggen van omleidingsroutes wordt het effect van incidenten op de doorstroming zo veel mogelijk beperkt. Tot deze groep van maatregelen in de sfeer van 'infraproviding' behoren ook het gezamenlijk opzetten van gladheidbestrijding en het afstemmen van onderhoudswerkzaamheden, zodat de gebruiker hier zo min mogelijk last van heeft. Naast infraproviding is verkeersmanagement een belangrijk onderdeel van netwerkmanagement. Het geleiden van verkeersstromen door op maat gesneden informatie, en het inzetten van verkeerssignalering en andere instrumenten van dynamisch verkeersmanagement dragen bij aan de betrouwbaarheid van de reistijd.

De gebruiker wordt tijdig geïnformeerd over de actuele verkeerssituatie, werk in uitvoering, alternatieve routes en andere manieren van vervoer. Daarnaast werken wegbeheerders in een gebiedsgerichte aanpak aan regelscenario's. Hierin worden voor een samenhangend regionaal net van rijk, provincie en gemeenten alle maatregelen op elkaar afgestemd, van verkeerslichten tot toeritdosering en van dynamische route informatie panelen (DRIPs) tot het gebruik van spitsstroken. Voor een bepaald gebied worden scenario's en regelstrategieën opgesteld voor de reguliere spits, calamiteiten en evenementen. Vanuit verkeerscentrales wordt de uitvoering van die scenario's gecoördineerd en wordt de file actief verkort.

Rond de vaarwegen is een vergelijkbare ontwikkeling gaande. Voor de belangrijkste corridors en routes wordt de informatievoorziening aan de schipper verbeterd. Verkeersmanagement wordt ingezet om de betrouwbaarheid van de vaartijden te vergroten. Ook hier wordt gewerkt aan regelstrategieën voor de verschillende vaarweggebruikers en aan heldere samenwerkingsrelaties tussen de verschillende vaarwegbeheerders.

Rijkswaterstaat wil vanuit zijn rol als netwerkmanager van de hoofdwegen en de vaarwegen zowel op landelijk als op regionaal niveau samen met de andere beheerders vorm geven aan publieksgericht netwerkmanagement.

De economische baten en kosten en de mate waarin de kwaliteit voor het gehele netwerk verbetert, bepalen de keuze voor de maatregelen. Daarbij beschouwt het rijk niet iedere verkeersdeelnemer als even belangrijk. Goederenverkeer en zakelijk verkeer worden zwaarder gewogen dan woonwerkverkeer. In de investeringsstrategie wordt behalve met de economie ook nadrukkelijk rekening gehouden met ruimtelijke en verkeerskundige overwegingen en met de (verkeers)veiligheid, het milieu, de waterhuishouding, de natuur en het landschap.

Op de plankaarten achter in deze nota is aangegeven op welke trajecten verbreding aan de orde kan zijn. Ook is ruimte gereserveerd voor een beperkt aantal nieuwe verbindingen.

Robuustheid van het netwerk verbeteren

Als er goede alternatieve routes beschikbaar zijn, is het wegennet minder gevoelig voor verstoringen, en neemt de betrouwbaarheid van de reistijd dus toe. Het rijk zorgt daarom voor nieuwe parallelle verbindingen op de meest intensief gebruikte wegen. Een voorbeeld daarvan is de A4 Delft–

Schiedam als alternatief voor de A13. Ook het onderliggende wegennet kan een alternatief zijn voor een traject op het rijks-wegennet.^[13] Denk hierbij aan de N201 (Haarlem-Hoofddorp-Vinkeveen) als parallelle verbinding van de A9.

Verkeersstromen scheiden

Het hoofdwegennet is beschikbaar voor zowel regionale verkeer als doorgaand verkeer. Soms kan het kosteneffectief zijn om alternatieven te bieden aan het regionale verkeer, bijvoorbeeld door het onderliggende wegennet op te waarden. Ook ontvlechting, het fysiek scheiden van verkeersstromen, kan bijdragen aan een betere doorstroming. Lokaal en regionaal verkeer wordt daarbij gescheiden van het (inter)nationale verkeer, zoals nu het geval is op de zuidelijke ringweg (A12) bij Utrecht. Dergelijke oplossingen liggen voor de hand als relatief veel langeafstandsverkeer in de spits samenkomt met het lokale en regionale verkeer, dat de weg als ringweg gebruikt. Ook het (tijdelijk) sluiten of aanpassen van bestaande op- en afritten, als onderdeel van een breder maatregelenpakket, kan een effectieve maatregel zijn. Voor wensen ten aanzien van nieuwe aansluitingen of het aanpassen van bestaande aansluitingen zal een afweging gemaakt moeten worden op basis van de effecten op de doorstroming op het hoofdwegennet en de kosten. Daarbij zullen afspraken gemaakt worden over de randvoorwaarden aan het gebruik en de verdeling van de kosten tussen de betrokken partijen. Voorop staat dat maatregelen altijd in samenspraak met andere overheden, op basis van een netwerkanalyse in een gebied, zullen worden getroffen. Begin 2006 zal VenW een beleidslijn voor aansluitingenbeleid presenteren, waarin een afwegingskader is opgenomen.

Wegen beter benutten

Benuttingsmaatregelen, zoals extra spitsstroken en toeritdoserings, zullen waar mogelijk worden getroffen om de doorstroming te verbeteren. Hierbij worden de rijstroken vernauwd, zodat er plaats ontstaat voor een extra rijbaan. Voor de veiligheid en de leefomgeving wordt de maximumsnelheid dan verlaagd. Andere benuttingsmaatregelen zijn dynamische rijbaanindeling (voor tijdelijke extra rijstroken) en hulp bij het ritsen via lampjes in het wegdek.

Stedelijke distributie: een actievere rol

Bedrijven en gemeenten zijn er zelf voor verantwoordelijk hun goederenstromen in goede banen te leiden. Voor een efficiënte, duurzame en veilige bevoorrading van winkelgebieden moeten zij ook samenwerken op regionaal niveau, net als bij het op regionale bereikbaarheid gerichte kwaliteitsnet. Om dit te verwezenlijken is een nationaal proceskader voor stedelijke

distributie verkend door de commissie-Lemstra. Beeld daarbij is dat buurgemeenten in regionaal verband optimaal samenwerken met het bedrijfsleven. Dit geldt in ieder geval voor maatregelen die de toegankelijkheid van de gemeentekernen voor bevoorradend verkeer reguleren. Er worden daartoe onder meer afspraken gemaakt over lokale venstertijden (de tijden waarbinnen vrachtwagens mogen laden en lossen binnen een bepaald winkelgebied). Momenteel variëren de lokale bepalingen op het gebied van venstertijden sterk. Het proceskader zal behulpzaam zijn bij het streven naar sterkere regionale afstemming. Ook wordt verkend welke mogelijkheden er zijn om prikkels in te bouwen voor marktpartijen om tot een efficiënte bevoorrading van binnensteden te komen. Daarbij kan onder meer gedacht worden aan prikkels om te komen tot verruiming van de venstertijden voor levering (denk aan openingstijden aan de kant van de ontvangers) en aan prikkels voor vervoerders en verladers om te komen tot een efficiënte benutting van de beladingscapaciteit. Van belang hierbij is dat geanticipeerd wordt op het voldoen aan de regeling om geluidsoverlast te voorkomen door stille technieken toe te passen. Vanaf 1 november 2007 zal de uitzondering voor de avonduren (laden en lossen) niet meer gelden.

Onderhoudsachterstand wegwerken

Onderhoud is van belang om ervoor te zorgen dat het wegennet blijft functioneren. Momenteel is er een achterstand in het aanbrengen van een nieuwe laag asfalt op de weg van circa tweeduizend kilometer rijstrook. Rijkswaterstaat moet daarom vaker noodreparaties uitvoeren, waardoor de beschikbaarheid van het wegennet afneemt en de onderhoudskosten stijgen. Ook kan de achterstand tot onveilige situaties leiden, bijvoorbeeld door steenslag. De komende jaren loopt de rijksoverheid de onderhoudsachterstanden op de weg in. Hierbij hebben de hoofdverbindingen prioriteit. Het onderhoud wordt zo gepleegd dat de totale kosten voor de levensduur van een weg zo laag mogelijk zijn.

Voor het hele hoofdwegennet gelden nu nog dezelfde basis-onderhoudsnormen. Het rijk onderzoekt of deze norm kan variëren per locatie. Dit zou op sommige locaties kunnen leiden tot een lagere kwaliteit als de negatieve effecten hiervan minimaal of anders te compenseren zijn. Het interdepartementale beleidsonderzoek 'Beleid en Onderhoud' bestudeert het maatschappelijk nut van onderhoud en welk niveau optimaal is.

Incidentmanagement stroomlijnen

Het rijk zorgt voor efficiënter incidentmanagement, zodat ongevallen sneller worden afgehandeld en het verkeer beter

[13] Deze benaderingswijze is onder meer uitgewerkt in 'Bypasses voor bereikbaarheid', TNO Inro, Afdeling Verkeer en Vervoer, april 2001.

wordt omgeleid. Het verkeer moet zo snel mogelijk weer op gang komen, maar uiteraard staat de zorg voor de slachtoffers voorop. Dit vraagt om goede afspraken tussen alle betrokken hulpdiensten.

Verkeersmanagement en reisinformatie uitbreiden

Het rijk zet in op dynamisch verkeersmanagement, voor zowel hoofdwegennet als onderliggende wegennet. Afhankelijk van de drukte op een bepaald tijdstip of een bepaalde dag, kan het verkeer dan beter geleid worden. Technologische vernieuwingen, zoals 'floating-cardata', maken het mogelijk veel meer informatie te krijgen over actuele verkeersstromen. Deze informatie kan gebruikt worden voor dynamisch verkeersmanagement. Samen met andere overheden koppelt het rijk hiertoe informatie van het hoofdwegennet aan informatie van het onderliggende wegennet. Ook wordt er samengewerkt met verkeerscentra in België en Duitsland om het zogenoemde cross-bordermanagement, dat wil zeggen geleiding van het internationale verkeer, vorm te geven.

Mobiliteitsmanagement bevorderen

Ook bedrijven kunnen de vraag naar capaciteit op de weg beïnvloeden. De rijksoverheid verwacht van hen dat zij ook zelf investeren in betere bereikbaarheid van hun vestigingen. Daarnaast kunnen bedrijven actief inzetten op vervoersmanagement voor hun eigen werknemers en klanten. Het rijk wil zakelijke afspraken maken met het bedrijfsleven, zodat de gezamenlijke maatregelen voor locatiebereikbaarheid meer effect sorteren. Decentrale overheden hebben mogelijkheden om binnen de huidige regelgeving het bedrijfsleven meer te verplichten tot mobiliteitsmaatregelen.

Mobiliteitsmanagement kan een bijdrage leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid. Bij de verkenningsfase nieuwe stijl zoals die volgens het MIT-spelregelkader worden uitgevoerd, bij de netwerkanalyses en bij decentrale (infrastructuur)verkenningen wordt de effectiviteit van mobiliteitsmanagement in kaart gebracht. Het verkenningenrapport van of VenW of van derden zal daarvoor een expliciete analyse moeten bevatten. Indien dit niet het geval is, wordt bij beslismoment 2 in het MIT-spelregelkader (wel of niet starten van een planstudie naar infrastructurele oplossingen) niet tot planstudie overgegaan.

Maximumsnelheden aanpassen

Voor een viertal trajecten in stedelijke gebieden is besloten om een snelheidsverlaging door te voeren ter verbetering van de lokale leefomgevingskwaliteit (onder andere luchtkwaliteit). Hierover is de Tweede Kamer in het najaar van 2004 geïnfor-

meerd. Ook de mogelijkheden tot het meer flexibiliseren van de snelheidslimieten, afhankelijk van tijdstip en/of files, worden onderzocht. Aangegeven wordt in hoeverre flexibilisering van de snelheden (en ook het beter op elkaar afstemmen of uniformeren van snelheden in stedelijk gebied) een bijdrage levert aan betrouwbare reistijden en betere doorstroming van het verkeer. Het onderzoek naar snelheidsverhogingen is vanwege de luchtkwaliteitsproblematiek voorlopig stopgezet.

Innovatie stimuleren en capaciteit verruimen

Innovaties spelen noodzakelijkerwijs een sleutelrol bij de verbetering van de benuttingsgraad van de wegen en op de langere termijn ook bij de aanleg en ruimtelijke inpassing van nieuwe infrastructuur. Op korte termijn zijn innovaties haalbaar op het gebied van een betere benutting van de weg, verkeersmanagement en reisinformatie. Daarnaast wordt de doorstroming verbeterd door technische ontwikkelingen die gericht zijn op het verminderen van overlast als gevolg van onderhoud. Voorbeelden zijn de 'Wegen naar de Toekomst'-projecten: het project 'Drijvende Weg' biedt oplossingen bij het onderhoud aan bruggen en 'Tijdelijke Bruggen' vermindert verkeershinder bij reparatie van voegovergangen door toepassing van tijdelijke brugconstructies.

Door de veelal beperkte ruimte, vooral in de stedelijke omgevingen, worden alternatieven gezocht voor de uitbreiding van de infrastructuur. Zo wordt onderzocht of een snelweg op palen een haalbare oplossing is. In de planstudie voor de A27 Utrecht-Breda zal een dergelijke 'hoge snelweg' als concreet oplossingsalternatief worden uitgewerkt en afgewogen tegen andere oplossingen.

Het beperken van de overlast van onderhoud door middel van organisatorische innovaties, waarbij zowel de vragers als de aanbieders van vervoer zijn betrokken, wordt verder uitgebouwd. De eerste ervaringen hiermee (bijvoorbeeld het groot onderhoud aan de A10-West) waren zeer succesvol en worden weer gebruikt bij nieuwe onderhoudsprojecten. Het concept zal daarnaast ook ingezet gaan worden onder 'normale' omstandigheden.

De rijksoverheid en de vervoerssector investeren bovendien in innovatieve projecten die de vraag naar vervoer terugdringen. Dat mes snijdt aan twee kanten. Bedrijven behalen voordelen door hun logistieke keten efficiënter in te richten, en tegelijk worden files bestreden. Veel projecten hebben een sterk organisatorisch karakter. Er zijn verschillende invalshoeken:

- Het vermijden van onnodig goederenvervoer, door aanpassing van verpakkingen en verschijningsvorm, en door het

herontwerpen van logistieke ketens. Een belangrijke motor hiervan is het programma Transportbesparing of bijvoorbeeld het Platform Agrologistiek.

- Het verminderen van het aantal tonkilometers en het ruimtebeslag door de ontwikkeling van nieuwe logistieke concepten en componenten, zoals ladingdragers.
- Het intensiveren van de samenwerkingsrelaties tussen verladers en vervoerders, gericht op het bundelen van goederenstromen, en het optimaliseren van vervoersrelaties. De ministeries van VenW en LNV spelen een leidende rol in deze ontwikkelingen, onder andere via het pilotprogramma Agrologistiek.
- Het verminderen van de administratieve lasten die zijn verbonden aan het goederenvervoer.
- Het verbeteren van de informatievoorziening en dienstverlening (ook gekoppeld aan andere diensten), zodat het OV en de fiets een interessanter alternatief worden voor de auto, of samen met de auto deel uitmaken van een en dezelfde optimaal georganiseerde vervoersketen. Het VenW-programma 'MOVE' is hiervoor een belangrijke facilitator.
- Het intensiveren van de samenwerkingsrelaties tussen marktpartijen, kennisinstellingen en overheden, bijvoorbeeld via 'Wegen naar de Toekomst' (WnT), het innovatieprogramma van Rijkswaterstaat of via Transumo (Transition towards Sustainable Mobility), een consortium dat staat voor innovaties die leiden tot een duurzamer verkeers- en vervoerssysteem.

Systeeminnovaties, gericht op het verkeers- en vervoerssysteem van de toekomst, worden ontwikkeld door de

toeleverende industrie, en zijn veelal gebaseerd op research en development-activiteiten die zich in Europees kader afspeelen. Daarin participeert het rijk actief door te sturen in onderzoeksagenda's en door op allerlei manieren de marktwerking te stimuleren.

Effecten van beleid

Met de geschetste maatregelen, inclusief bouwen en benutten, verkeersmanagement en de overige maatregelen die hiervoor zijn beschreven, gecombineerd met het beprijzen van mobiliteit, is het mogelijk de knelpunten aan te pakken. Ten aanzien van het beprijzen wordt aangesloten bij het advies van het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit.

Tabel 2.1 laat de effecten zien op de vervoersprestatie, voertuigverliesuren, betrouwbaarheid, verkeersveiligheid en emissies van:

- een investering van 14,5 miljard euro voor bouwen en benutten;
- een investering van 14,5 miljard euro voor bouwen en benutten, gecombineerd met een landelijke prijs per kilometer (eindbeeld beprijzen).

De effecten van de beleidspakketten op de bereikbaarheidsknelpunten verschillen. Met alleen een investering van 14,5 miljard euro aan bouw- en benuttingsmaatregelen zijn nog niet alle knelpunten opgelost. Met een bouw pakket van 14,5 miljard euro gecombineerd met een prijs per kilometer, gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken worden de streefwaarden voor reistijden wel overal behaald.^[14]

Tabel 2.1 Overzicht van de effecten van de scenario's

Scenario's	Vervoersprestatie wegennet (afgelegde km's; index 2000 = 100)	Voertuig-verliesuren Hoofd-wegennet (index 2000 = 100)	Betrouwbaarheid ^[15] Hoofd-wegennet (in %)	Voertuig-verliesuren per kilometer	Verkeersveiligheid (index 2000 = 100)	Emissies wegverkeer ^[16,17] (index 2000 = 100)		
						CO ₂	NO _x	Fijn stof (PM ₁₀)
Situatie 2000	100	100	92	100	100	100	100	100
Referentie 2020	148	195	89	132	88	129	52	82
Bouwen en benutten*	152	142	93	91	55	132	53	84
Bouwen, benutten en eindbeeld beprijzen*	138	60	96	43	50	123	46	74

* Inclusief overig beleid gericht op bereikbaarheid, veiligheid en leefkwaliteit. Dit is exclusief de doorrekening van de extra maatregelen voor de verbetering van de luchtkwaliteit (FES-meevaller) en de maatregelen uit het Belastingplan 2006 ter vermindering van de CO₂ uitstoot.

Om hetzelfde effect te bereiken met alleen een bouw- en benuttingsprogramma is een veel groter investeringspakket nodig. Doordat de nieuwe knelpuntenanalyse meer knelpunten oplevert, zou dit bouwpakket groter uitvallen dan in PKB deel I. Als gevolg van beprijzing vervallen echter ook deze knelpunten, zodat een bouwpakket van 14,5 miljard euro nog steeds voldoende is om de ambitie te realiseren.

De effecten van de beleidspakketten op de voertuigverliesuren laten zeer grote verschillen zien. Met alleen bouwen en benutten wordt weliswaar een groot aantal knelpunten opgelost, maar groeit de hoeveelheid voertuigverliesuren ten opzichte van 2000 met 42%. Dit is het gevolg van de groei van het verkeersaanbod. Met het eindbeeld van beprijzen, neemt de hoeveelheid voertuigverliesuren ten opzichte van 2000 met eenderde tot tweederde af. Met andere woorden: er zijn minder en kortere files.

Het realiseren van de streefwaarden voor reistijden betekent voor de afzonderlijke knelpunttrajecten, en voor de individuele reiziger, een verbetering ten opzichte van 2000 en een aanzienlijke verbetering ten opzichte van ongewijzigd beleid. Zo bedroeg de gemiddelde reistijd in de spits op de noord-west-ring van Rotterdam in 2000, 22 minuten. Zonder aanvullend beleid na uitvoering van het MIT 2005-2010 zou dit oplopen tot 24 minuten in 2020. Met het bouwpakket en een landelijk gedifferentieerde kilometerprijs wordt dit teruggebracht tot 16 minuten. Voor het traject A6-A9 Almere-knooppunt Badhoevedorp geldt dat de reistijd in 2000 in de spits gemiddeld 40 minuten bedroeg. In de referentiesituatie 2020 zou dit oplopen tot 44 minuten. Met het beleid uit deze Nota Mobiliteit wordt dit teruggebracht tot 27 minuten.

Op langere trajecten pakken de reistijden over het algemeen nog gunstiger uit. Dat komt doordat de maximaal opgelopen vertraging op de drukkere trajecten weer gecompenseerd wordt op de rustiger gedeelten. Met het beleidspakket uit deze Nota Mobiliteit is de gemiddelde reistijd in de spits van Maastricht naar Amsterdam via de A2 minder dan 2,5 uur. In 2000 was dit nog bijna drie uur. In de referentiesituatie 2020 zou dit, vanwege de maatregelen uit het MIT 2005-2010, al teruggebracht zijn tot twee uur en drie kwartier.

[14] De knelpunten rond Utrecht en Rotterdam blijken volgens de modellen moeilijk op te lossen. Gebiedsverkenningen moeten hier uitwijzen welke mix van maatregelen optimaal is.

[15] Berekeningen via het model van het Ruimtelijk Planbureau; betrouwbaar betekent hier maximaal 20% of maximaal 10 minuten later dan de verwachte reistijd op dat tijdstip. De verwachte reistijd is de mediaan van de reistijd die gerealiseerd wordt op een bepaald traject en tijdstip.

Nog kortere reistijden?

Er is ook berekend welke investering nodig is om een hogere ambitie te halen. Stel, op stedelijke ringwegen mag de reistijd op een afstand van tien kilometer maximaal 10 minuten (twee minuten sneller) bedragen en op snelwegen op een afstand van vijftig kilometer maximaal 38 minuten (zeven minuten sneller). De kosten hiervoor bedragen ongeveer het drievoudige van het investeringspakket dat nodig is bij de geformuleerde ambitie. Bovendien leidt dit vanwege de beperkte opnamecapaciteit tot extra problemen op het onderliggende wegennet, terwijl de ambitie is om de reistijd te optimaliseren voor het gehele wegennet.

De betrouwbaarheid verbetert in alle gevallen ten opzichte van de referentie, en ook ten opzichte van 2000. Zeker op individuele trajecten waar de capaciteit wordt uitgebreid zal een forse verbetering optreden. De beleidspakketten hebben wisselende effecten op de vervoersprestatie, dat wil zeggen de hoeveelheid afgelegde voertuigkilometers op het hoofdwegennet. Bij alleen bouwen en benutten groeit de vervoersprestatie het meest. Bij een prijs naar kilometer groeit de vervoersprestatie minder dan in de referentiesituatie.

Prijzmaatregelen hebben naar verwachting een gering effect op het treingebruik. Door de heffing naar gebruik worden de kosten per trein per kilometer relatief aantrekkelijker en op bepaalde herkomst-bestemmingsrelaties concurreert de auto met de trein. De heffing naar tijd en plaats doet het treingebruik op basis van de verkenning van diverse beleidsopties naar verwachting met 1% toenemen.

TOEKOMSTBEELD: FILEBESTRIJDING

2030: Optimale benutting van capaciteit

In 2030 is het verkeersaanbod veel meer gespreid dan nu. De werktijden zijn flexibel en door ICT-toepassingen minder locatieafhankelijk. Het prijsbeleid draagt bij aan een bewustere afweging van mobiliteit en modaliteit.

[16] Eerste berekeningen wijzen op een energiereductie in 2020 voor wegvervoer van 69 PJ ten opzichte van de referentiesituatie. Dit bestaat met name uit 'anders betalen voor mobiliteit' (29 PJ, zie berekeningen MNP) en overige maatregelen en Europees beleid voor voertuigen (respectievelijk 14 en 26 PJ, zie Energerapport 2005). Dit is in 2020 een afname met ruim tien procent ten opzichte van de referentie in 2020. Dit is, mits alle maatregelen uit de Nota Mobiliteit worden uitgevoerd, in lijn met de ambities uit het Energerapport.

[17] Bron: Quicksan milieu-effect en Nota Mobiliteit. Rapport Milieu- en NatuurPlanbureau RIVM, Bilthoven.

In de auto geeft on-boardapparatuur de actuele verkeerssituatie weer. Informatie- en reissystemen geven aan welke route en (combinatie van) modaliteit(en) de snelste of de voordeligste is. Het gebruik van het hoofd- en onderliggende wegennet is door voertuigverdichting sterk toegenomen en het aantal verstoringen tot een minimum gereduceerd. De auto is in staat automatisch een minimum afstand te bewaren en de kantstreep in de gaten te houden.

Welke belemmeringen?

De fileaanpak is gericht op een veel hogere benutting van het wegennetwerk en is al in gang gezet. De transitie komt niet vanzelf tot stand. De grootste belemmeringen liggen bij de invoering van nieuwe technologie, wet- en regelgeving en de kosten. Met de huidige stand van technologie kunnen auto's al zelf afstand bewaren en de techniek om realtime verkeersinformatie in te winnen en te verwerken is al voorhanden. Autofabrikanten moeten echter afspraken maken over standaardisatie van systemen en er moet een voldoende grote schaal gecreëerd worden om pilots op het bestaande wegennet te kunnen starten.

De transitiepaden

Dynamisch verkeersmanagement

Door dynamisch verkeersmanagement en realtime reisinformatie kan een optimale route worden gekozen en daardoor kan het verkeersnetwerk optimaal worden benut. Door koppeling van informatiestromen vanuit verschillende samenwerkende wegbeheerders wordt een compleet beeld van de situatie op de weg geboden met de beste omrijroutes. Experimenten in economisch belangrijke gebieden effenen de weg voor vergaande vormen van samenwerking tussen wegbeheerders en marktpartijen.

Collectief en individueel vervoer groeien qua vorm steeds dichter naar elkaar toe, waarbij individuele voertuigen zich steeds vaker als een 'treintje' zullen gaan gedragen. Auto's worden op de snelweg automatisch op afstand gehouden en ook het in- en uitvoegen zal volledig automatisch gaan. Om deze ontwikkelingen mogelijk te maken stelt de overheid kaders waarbinnen deze ontwikkelingen plaats kunnen vinden. Daarnaast neemt zij barrières in wet- en regelgeving weg die de invoering van slimme systemen in de weg staan. Marktpartijen zorgen voor ontwikkeling en invoering van nieuwe technologieën. De volledige invoering van technische systemen die de rijtaak (gedeeltelijk) overnemen zal in 2030 nog niet hebben plaatsgevonden, maar de belangrijkste voorwaarden zijn geschapen.

Innovatieacties Uitvoeringsagenda:

- Anders betalen voor mobiliteit
- Voertuigverdichting: compact rijden
- Activeren bedrijfsleven: nieuwe marktbenadering/PPS
- Advanced traffic monitoring and management (Transumo)



Hoofdstuk 3

- Openbaar vervoer, goederenvervoer per spoor en langzaam verkeer: kracht benutten

Het openbaar vervoer kent vele vormen. Trein, bus tram en metro zijn goed in het vervoer van grote aantallen mensen, vooral in en tussen de stedelijke gebieden. Op plekken buiten de steden zijn meer flexibele vormen van openbaar vervoer goed in staat maatschappelijk belangrijke voorzieningen te ontsluiten. Iedere vorm van openbaar vervoer kent dan ook zijn eigen kracht. De kracht van het spoor is zelfs tweeledig: het moet in de spits grote aantallen mensen betrouwbaar vervoeren, vooral van, naar en deels binnen stedelijke netwerken. Daarnaast moet het economisch waardevolle goederen betrouwbaar vervoeren op internationale corridors (de hoofdverbindingen). Het rijk is concessieverlener voor het hoofdnet en verantwoordelijk voor de spoorinfrastructuur.

Decentrale overheden en OV-bedrijven zijn verantwoordelijk voor de bus, de tram, de metro, decentrale treindiensten en de regiotaxi. Alle overheden proberen het OV te verbeteren door het daar in te zetten waar het sterk is en de kwaliteit meer af te stemmen op de gebruikers. De keten OV, auto en fiets wordt versterkt. Ook verbeteren alle overheden met de vervoerders de sociale veiligheid (denk aan agressie) in de sector. Tot slot zijn vooral de decentrale overheden aan zet om het langzaam verkeer te versterken. Het gaat dan om de positie van de fiets, als typisch Nederlands alternatief, en om prettig lopen mogelijk te (blijven) maken. Het rijk zorgt ervoor dat de afzonderlijke overheden hun rol ook daadwerkelijk vervullen.

3.1 Openbaar vervoer: een gerichte, ambitieuze en integrale benadering

Het netwerk van openbaarvervoervoorzieningen kent verschillende vervoerswijzen. Het omvat de trein, het stads- en streekvervoer per metro, tram, bus en lightrail. Tevens zijn er steeds meer flexibele alternatieven voor het lijndienstvervoer, zoals de buurtbus, regiotaxi en OV te water. De regiotaxi biedt bij uitstek maatwerk, soms aanvullend op lijngebonden openbaar vervoer maar ook als zelfstandige vervoersvorm. Elke vervoersvorm heeft zijn eigen kracht en functioneert in een breder netwerkverband.

OV-beraad voor een integrale en ambitieuze visie op het OV

Bij de Kamerbehandeling van de Nota Mobiliteit deel I in december 2004 is verzocht om een uitgewerkte visie voor het gehele OV. In het bijzonder is aandacht gevraagd voor het oplossend vermogen van het OV in stedelijke gebieden. Hiertoe is door de minister van VenW een OV-beraad ingesteld, met daarin stakeholders van de verschillende bij het OV betrokken partijen (vervoerders, regio's, consumentenorganisaties). Dit OV-beraad heeft op 18 mei 2005 een waardevol advies uitgebracht met een integrale en ambitieuze visie op het OV. Het kabinet heeft dit advies verwerkt in dit deel III van de Nota Mobiliteit.

Situatieschets: verschillen in ontwikkeling per type gebied

Groei in en naar de grote steden, dalende vraag in landelijk gebied

Terwijl de totale personenmobiliteit in de periode 1995-2003 is gegroeid met zo'n 15%, is het aandeel van het OV ten opzichte van andere vervoersvormen gedaald omdat het totale gebruik sinds 1995 is afgenomen.

Het gebruik van het trein is tussen 1995 en 2003 in totaal min of meer gelijk gebleven en schommelt rond de 14 miljard reizigerskilometers. Naar en van de vier grote steden is het aantal reizigerskilometers tussen 1995 en 2003 in de ochtend-spits met 30 tot 45% gestegen (verschilt per grote stad).^[18]

In een groot deel van het landelijk gebied zijn er door de dalende vraag sinds 1995 over het algemeen nog nauwelijks voldoende reizigers om het aanbod van lijngebonden openbaar vervoer in stand te kunnen houden. De auto en de (brom)fiets zijn in deze gebieden aantrekkelijker. Het OV

heeft op het platteland hoofdzakelijk een functie voor specifieke groepen waarvoor auto, brommer en fiets geen optie zijn, zoals scholieren en ouderen. Daarnaast zijn er busverbindingen tussen de centrumsteden en de grotere kernen.

Toekomst geeft gemengd beeld

Dit roept, zoals het OV-beraad aangeeft, de vraag op of het OV voldoende aansluit bij wensen van huidige en toekomstige reizigers. Modelberekeningen laten zien dat de ontwikkeling van het OV achterblijft bij de totale mobiliteitsgroei. Er zijn echter duidelijke verschillen in de groei van het OV-gebruik. Tot 2020 neemt het personenvervoer per spoor met zo'n 20% toe, waarbij de ontwikkeling verschilt per deel van het net en baanvak. Het gebruik van bus, tram en metro in en naar de grote steden stijgt met zo'n 10 tot 15%. In overige gebieden groeit het gebruik van de bus met zo'n 5%. Vooral in de stedelijke netwerken kan het OV als geheel dus een behoorlijke groei bereiken. Uiteraard hangt de werkelijke ontwikkeling van het OV af van de keuze van de reizigers en sociaal-economische ontwikkelingen. De daadwerkelijke vervoersontwikkeling in het OV zal worden bepaald door de kwaliteit van het OV, de tarieven, de marketing en promotie, het verkeers- en vervoersbeleid en ruimtelijk beleid van de regio's en de ontwikkeling van de reistijd per auto.

Kansen liggen in de stedelijke netwerken

Het belang van het OV is vooral zichtbaar in de stedelijke gebieden. Zeker stadscentra zijn brandpunten van economisch, sociaal en cultureel contact. Bij een verwachte mobiliteitsgroei van gemiddeld 20% in de periode tot 2020 ontstaan knelpunten in de bereikbaarheid van deze stadscentra. Zo'n forse toename in personenmobiliteit kan niet alleen opgevangen worden via de weg. OV moet hier een alternatief bieden, zowel voor de verbindingen waarop de doorstroming in de spits in het gedrang komt als voor het parkeerprobleem in de stadscentra de gehele dag door. Voor het tot stand brengen van een goed OV is niet zozeer de gemiddelde, als wel de lokale groei van belang. Tot 2020 worden lokale uitschieters in groei van het OV-gebruik verwacht, mogelijk nog versterkt door de invoering van een andere wijze van beprijzing van het weggebruik.

[18] Bron: Prorail en NS

Rol openbaar vervoer verschilt per stedelijk netwerk en per economisch kerngebied

In de Nota Ruimte zijn een aantal stedelijke netwerken en economische kerngebieden opgenomen. Ze kennen grote verschillen qua aantallen inwoners, arbeidsplaatsen, ruimtelijke dichtheden en economische belangen voor Nederland. Er zijn dus ook grote verschillen in het gebruik van het OV, nu en in de toekomst. In de noordvleugel van de Randstad (met daarin de mainport Schiphol) is de rol van het OV nu eenmaal groter dan in kleinere stedelijke netwerken. Maatwerk staat dan ook voorop.

Eén OV-reis, meerdere vervoersvormen

Op zijn reis van deur tot deur gebruikt de reiziger vaak verschillende OV-vormen. Ook de fiets en in mindere mate de auto en taxi vervullen een functie voor veel reizigers in een OV-reis van deur tot deur. Overstappen hoort er dan bij; de reiziger wordt dan echter geconfronteerd met aansluitingen tussen verschillende vormen van het OV die vaak onvoldoende zijn. Elke keten is zo sterk als de zwakste schakel. Ongeveer tweederde van de Nederlanders heeft moeite met het extra risico op vertragingen dat een mislukte overstap met zich meebrengt.^[19] De reiziger wil het liefst rechtstreeks van deur tot deur worden vervoerd, van huis naar werk, naar familie of de winkel. Het openbaar vervoer kan dit echter niet aan iedereen bieden, behalve als zowel het vertrekpunt als de bestemming direct aan of nabij dezelfde OV-verbinding ligt. Het overgrote deel van de reizigers heeft dan ook baat bij soepele overstapmogelijkheden.

Openbaar vervoer: elkaar aanvullende schaalniveaus en soorten OV

Elke vervoersvorm functioneert in een breder netwerkverband. Zo verbindt de trein Nederland met de omliggende landen, verbindt hij de verschillende stedelijke netwerken met elkaar en speelt de trein deels een rol in het vervoer binnen de stedelijke netwerken. De streekbussen bieden een regionale en bovenregionale verbinding en vervullen ook veelal in steden een lokale rol. Stadsbus, tram, lightrail en metro bieden lokale en stadsgewestelijke reizigers een OV-verbinding. De gezamenlijke ambitie voor het OV in Nederland, in lijn met het advies dat is uitgebracht door het OV-beraad, wordt hieronder weergegeven.

Het OV op het **nationale netwerk** bestaat in hoofdzaak uit het hoofdrailnet, met daarop de hogesnelheidstreinen/shuttles, intercity-, snel- en stoptreinen en goederentreinen. Daarnaast omvat het interregionale busverbindingen. Zie

hiervoor paragraaf 3.2. Het netwerk van **stadsgewestelijke en regionale OV-verbindingen** betreft het stadsgewestelijke en regionale vervoer per bus, tram, metro, gedecentraliseerde treindiensten, (stop)treinen op het hoofdrailnet, lightrail-verbindingen en flexibele vormen van OV als de regiotaxi. Zie hiervoor paragraaf 3.3.

Het rijk zorgt voor het OV op het nationale netwerk, het hoofdrailnet. De WGR-plusgebieden en provincies zorgen, in overleg met inliggende gemeenten voor het bus-, tram- en metrovervoer in het stadsgewestelijk en regionaal openbaar vervoer in de grote steden, stedelijke netwerken en de andere gebieden, alsmede gedecentraliseerde treindiensten. Tevens zorgen zij voor de bij hen in beheer zijnde regionale infrastructuur. De provincies kunnen hun OV-bevoegdheid verder centraliseren naar (samenwerkende) gemeenten. Zo heeft de provincie Flevoland deze bijvoorbeeld gedeeltelijk overgedragen aan Lelystad en Almere. Diverse provincies kiezen ervoor om bij aanbestedingen het traject gezamenlijk met voormalige VOC-steden uit te werken. Bij lopende concessies is er veelal voor gekozen om de OV-bevoegdheid van de VOC-steden vooralsnog te handhaven. De onderdelen van het OV-netwerk worden hieronder verder uitgewerkt, aan de hand van het advies van het OV-beraad en de beleidslijnen uit deel I van de Nota Mobiliteit.

Overheden borgen publieke belangen

Voor de bereikbaarheid van de stedelijke gebieden en voor de bereikbaarheid van centrale voorzieningen is het openbaar vervoer noodzakelijk. Centraal staat dat de reiziger, ook de steeds kritischer consument in de toekomst, een betrouwbare reistijd wordt geboden van A naar B, ongeacht hoeveel vervoersvormen hij daarvoor nodig heeft en ongeacht wie daarvoor verantwoordelijk is.

De overheden bemoeien zich actief met het OV, door financiële bijdragen aan de exploitatie, door aanleg van OV-infrastructuur en door marktordening. Het doel hiervan is dat het OV als onderdeel van integraal beleid bijdraagt aan het in goede banen leiden van de totale personenmobiliteit. Het is dan ook zaak de sterke kant van het OV waar nodig te verbeteren en de zwakke kanten van het openbaar vervoer aan te pakken. Dit vergt samenwerking van alle partijen, met oog voor de wensen van de reizigers. De vervoersvorm is daarvan een afgeleide. Elke vervoersvorm heeft zijn eigen kracht en functioneert in een breder netwerkverband.

Het publiek belang van het openbaar vervoer is evident. Het is noodzakelijk voor een goede bereikbaarheid in en tussen

[19] Draagvlakonderzoek, AVV, 2005

stedelijke gebieden én in het meer landelijk gebied voor de bereikbaarheid van maatschappelijk belangrijke voorzieningen, zoals scholen, ziekenhuizen en winkelcentra. Dergelijke veelal in centrumgemeenten gelegen voorzieningen moeten in ieder geval met een vorm van openbaar vervoer bereikbaar zijn voor reizigers die geen fiets of auto kunnen of mogen gebruiken. Dit geldt als een basisniveau. Het publiek belang heeft het rijk vastgelegd in de concessie voor het hoofdtrainet. Decentrale overheden leggen dit publiek belang vast in decentrale concessies. Bij het opstellen van deze concessies worden consumentenorganisaties betrokken.

Ambitie

De ambitie van het kabinet, in lijn met het advies van het OV-beraad, is dat het OV (1) een reëel, aantrekkelijk, beschikbaar en betrouwbaar vervoerproduct is voor de (groeiende) mobiliteit naar, in en tussen stedelijke netwerken, (2) maatwerk levert in situaties met geringe en gespreide vervoersvraag, om te voorzien in maatschappelijke participatie en bereikbaarheid van economische centra en maatschappelijke voorzieningen, (3) goede overstapmogelijkheden voor reizigers biedt, die van meerdere vervoersvormen gebruikmaken en (4) zo veel mogelijk bijdraagt aan een beter milieu.

OV vormt een reëel, aantrekkelijk vervoersproduct en houdt steden bereikbaar

Het OV moet de reiziger bij (potentiële) knelpunten waar de auto vaststaat, of vast komt te staan, een volwaardig alternatief bieden. Het OV kan daar de reiziger een betrouwbare toegang tot de bestemming in het stedelijk gebied bieden (en vice versa). De decentrale overheden zullen daarom – afhankelijk van de lokale situatie – een concrete ambitie bepalen voor een redelijke (spits)reistijd van het OV. Waar de doorstroming in het gedrang komt, dus vooral aan de stadsranden, kan het OV een reële en aantrekkelijke optie zijn. Met een soepele overstap komt de reiziger toch snel in het stadscentrum, zonder last te hebben van files of parkeerproblemen. Zo blijft de bereikbaarheid van economische centra op peil. Dit alternatief is op zijn sterkst waar de auto vaststaat en het OV onbelemmerd kan doorrijden naar het stadscentrum. Uiteindelijk bepaalt de reiziger of een reis per OV een goede, zinvolle, comfortabele en betaalbare optie is.

OV levert maatwerk en bereikt maatschappelijk belangrijke voorzieningen

WGR-plusregio's en provincies bepalen, in overleg met inliggende gemeenten, een basisniveau, waarmee wordt voorzien in de bereikbaarheid van maatschappelijke voorzieningen, zoals scholen, ziekenhuizen en winkelcentra, waarin de auto

en de fiets voor de reiziger geen alternatief zijn. Op plaatsen en tijden met een gespreide en geringe vraag wordt maatwerk geleverd om te voorzien in de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen en werklocaties en in de mogelijkheden van bewoners om deel te nemen aan de maatschappij. Klassieke vormen van openbaar vervoer zijn, zoals ook het OV-beraad aangeeft, in landelijke gebieden en op stille tijden in stedelijke gebieden niet altijd even zinvol. Openbaar vervoer is in landelijke gebieden en op stille tijden in stedelijke gebieden beter te organiseren door maatwerk te leveren dat is afgestemd op de aanwezige vraag. Zeker voor ouderen en scholieren moet iets geregeld zijn; voor de groep taakcombineerders wordt in specifiek onderzoek naar deze doelgroep^[20] aanbevolen deze te laten 'meeliften met voorzieningen voor andere doelgroepen in het gebied. Het is voor deze groep belangrijk dat het collectief vervoersaanbod duidelijk en transparant is'.

Soepele overstap realiseren

De ambitie van de gezamenlijke overheden is dan ook om soepele overstapmogelijkheden te realiseren voor reizigers die van meerdere vervoersvormen gebruikmaken. Overstappen moet simpel en snel kunnen; binnen het OV door de dienstregelingen van bus, tram, metro en trein op elkaar aan te laten sluiten, tussen auto en OV door bijvoorbeeld Parkeer+Reisterreinen (PenR) aan de stadsrand en in omliggende gemeenten, en tussen fiets en OV door goede stallingmogelijkheden bij OV-knooppunten.

OV levert zo veel mogelijk een bijdrage aan het milieu

Knelpunten in de leefomgeving manifesteren zich onder andere in binnensteden waar de beperkte wegruimte verstopt is met (parkeerruimte zoekende) auto's. Als het OV autovrije of -luwe binnensteden mede mogelijk maakt, draagt het bij aan de kwaliteit van de leefomgeving. Als bussen en railvoertuigen voldoende bezet zijn en schone technieken zijn toegepast, levert het OV ook minder luchtvervuiling op. De milieuprestatie van het OV 'lift mee' als het wordt ingezet op basis van het aantal (potentiële) reizigers. Overheden en vervoerders streven er door het bieden van een goed en passend OV-product, dat is afgestemd op de vervoersvraag, indirect naar de bezettingsgraad van het OV te verhogen.

Soepel overstappen vereist heldere afspraken

Voor de bereikbaarheid van de stedelijke gebieden en voor de bereikbaarheid van centrale voorzieningen is het openbaar vervoer noodzakelijk. De centrale lijn in de Nota Mobiliteit is dat de reiziger een betrouwbare reistijd wordt geboden van A naar B, ongeacht vervoersvorm of verantwoordelijke.

[20] Eindrapport OV-behoefte taakcombineerders in het landelijk gebied; MuConsult, 2004.

Ook zijn soepele overstappen nodig. Het kabinet vindt, net als het OV-beraad, dat dit heldere afspraken tussen betrokken partijen vereist.

Het soepel kunnen overstappen vereist acties op drie terreinen: a) de overgangen tussen verschillende vormen van OV, b) de overgang tussen het OV en de fiets en c) de overgang tussen OV en auto. Voor de reizigers is het van belang dat de verschillende schaalniveaus (internationaal, nationaal, regionaal en lokaal) en de dienstregelingen van bus, tram, metro en trein soepel op elkaar zijn afgestemd. Om de overstap zo goed mogelijk te organiseren is het noodzakelijk dat de diverse vervoerders en overheden, die verantwoordelijk zijn voor het OV, heldere afspraken met elkaar maken. Dit gebeurt vooraf door de dienstregelingen op elkaar af te stemmen, en tijdens het rijden door 'automatische' contacten tussen bestuurders van voertuigen: bijvoorbeeld het contact tussen treinmachinist en buschauffeur bij afwijkingen van de dienstregeling. Uiteindelijk is de reiziger immers gebaat bij een wachtende bus als de trein iets te laat aankomt. Ook is het voor de klant van belang dat er goede informatievoorziening is op de knooppunten, alsmede fiets- en parkeervoorzieningen. Hiervoor zijn afspraken nodig tussen alle betrokken vervoerders en beheerders van knooppunten.

De overgang tussen verschillende vormen van OV

Een belangrijke overstap is die tussen het regionale openbaar vervoer en de trein. Maar goede aansluitingen gaan verder dan de trein alleen. Dit geldt ook voor de aansluitingen in de dienstregeling van bijvoorbeeld streekbussen op een belangrijk knooppunt van de metro. Tussen bus-, tram-, metro- en lightrailtrajecten onderling kan al sprake zijn van haperende afstemming tussen opdrachtgevende overheden en vervoerders. Dit is bijvoorbeeld te zien bij sommige regio-overstijgende buslijnen en bij de afstemming van dienstregelingen tussen stads- en streekvervoer. Veel regionale overheden werken reeds aan het verbeteren van de overstapmogelijkheden. Zo zijn busdienstregelingen in steden als Apeldoorn en Tilburg afgestemd op de aankomst- en vertrektijden van treinen. Anderen hebben in hun concessies reeds een afstemprocedure opgenomen.

Gezien de logistieke eenheid van het nationale hoofdrailnet (HRN) ligt het in de rede dat de dienstregeling van het hoofdrailnet vertrekpunt is voor aansluitend vervoer. Een kleine aanpassing in de dienstregeling in het ene deel van het spoor-net kan immers lastige consequenties hebben voor het andere deel van het spoornet.

Voor de afstemming tussen het nationale spoorvervoer en het regionaal georganiseerde openbaar vervoer zijn procesafspraken in de vervoersconcessie aan NS en de beheerconcessie aan ProRail opgenomen. Deze afspraken, die na de Kamerbehandeling verder zijn aangescherpt, bieden voldoende aanknopingspunten voor alle betrokken partijen om tijdig en open het gesprek over de dienstregeling aan te gaan. In de vervoersconcessie voor het hoofdrailnet, die loopt tot 2015, is in de artikelen 7 en 25 het overleg van NS met de provincies en WGR-plusregio's overheden en de consumentenorganisaties geregeld. Teneinde een adequate ontwikkeling van het stadsgewestelijk en streekgewestelijk spoorvervoer te bevorderen, voert NS tenminste eenmaal per jaar overleg met de decentrale overheden, verenigd in het IPO en SKVV, waarbij per logisch samenhangend vervoerskundig gebied en in nationale samenhang de wensen van de decentrale overheden en die van NS besproken worden. NS dient aan te geven op welke wijze de resultaten van dit overleg hun weerslag vinden in de omvang en kwaliteit van het aangeboden vervoer van NS. Overigens zal ook vanaf 2015, wanneer de huidige vervoersconcessie afloopt, door betrokkenen een dergelijke wijze van overleg plaatsvinden.

De afronding van alle discussies die hebben geleid tot bovengenoemde procesafspraken, heeft bij betrokken partijen zekerheid en ruimte gecreëerd om stap voor stap invulling te gaan geven aan de procesafspraken, en te wennen aan de nieuwe rollen. Belangrijk is daarbij dat iedereen kijkt naar het OV-netwerk als geheel, en dat er niet te snel 'kan niet' wordt geroepen of naar extra infrastructuur wordt gewezen. Creatief gebruik van de potentiële vervoerscapaciteit is nodig, ook als daardoor een van de partijen moet inschikken.

Met deze procesafspraken en de intenties bij alle betrokken partijen, zal serieus aan de slag worden gegaan voor elke nieuwe dienstregeling, zoals hierboven aangegeven. Het is wel van belang een 'conflictbeslechtingkader' af te spreken dat conflicten kan beslechten op een manier die voorkomt dat partijen in een patstelling blijven steken. Dit kader geldt voor alle partijen die bij het OV betrokken zijn. Het rijk neemt hiervoor het initiatief. Dit conflictbeslechtingkader geldt ook voor de wijze waarop het publiek belang wordt doorvertaald in nationale en regionale openbaar vervoer concessies.

Conflictbeslechtingkader

Het doel van dit kader is bestuurlijk-juridische conflicten zo veel als mogelijk te vermijden. Het kader werkt via het doorlopen van een aantal stappen, die zo vormgegeven zijn dat partijen nadrukkelijk beter gaan samenwerken.

Het gaat dan om de volgende drie stappen:

- Het voeren van open en transparant overleg tussen alle betrokkenen in het openbaar vervoer (rijk, provincies, WGR-plusregio's, gemeenten, NS, ProRail, vervoerders in het stads- en streekvervoer en consumentenorganisaties) op basis van wederzijds respect en een open oor voor de belangen van de ander. Waar nodig ziet het rijk toe op transparantie ter voorkoming van machtsmisbruik.
- Het doorbreken van patstellingen door – op initiatief van een of meerdere betrokken partijen – aan onafhankelijke deskundigen een niet-bindend advies te vragen.
- De formele bestuurlijk-juridische beslechting, door middel van het in de wetgeving opgenomen of op te nemen instrumentarium.

Momenteel wordt, zoals ook het OV-beraad adviseert, aan de slag gegaan met de net in werking getreden spoorconcessies. Concessiemodellen waarbij regionale delen van het hoofdraailnet worden afgesplitst in een regionaal deel, hebben voor- en nadelen. Het kabinet zal, op basis van de uitkomsten van de evaluatie van de spoorconcessies in 2008, tijdig met alle betrokkenen overleggen over de concessieopzet na 2015.

De overgang tussen fiets en OV

Niet alleen de overstap tussen de diverse OV-vormen is van belang, maar ook de overstap tussen andere vervoermiddelen en het OV. De fiets is een belangrijk vervoermiddel voor het vervoer naar grote knooppunten (in stedelijke gebieden) of naar de bushalte die in landelijke gebieden vaak niet op loopafstand is gelegen. Goede stallingsmogelijkheden zijn dan vereist, zodat na afloop van de reis de fiets weer heel en droog beschikbaar is. Zo wordt er door het rijk geïnvesteerd in vernieuwde en uitgebreidere fietsenstallingen en plaatsen decentrale overheden bijvoorbeeld meer fietsenrekken bij streekbushaltes.

De overgang tussen auto en OV

Ook automobilisten moeten de mogelijkheid hebben om zonder veel moeite voor een deel van hun reis gebruik te maken van het OV. Parkeer+Reis-voorzieningen tussen hoofdwegen en stadsranden bieden hun de mogelijkheid om de drukte te vermijden. Zij kunnen buiten de stad de auto parkeren en op

een snelle doorgaande verbinding naar het stadscentrum stapen. In de praktijk blijkt dat daar waar de automobilist moeite heeft om de grote steden in te komen en parkeerproblemen heeft, reizigers veel gebruikmaken van P+R-voorzieningen.

Decentrale overheden stimuleren P+R

Decentrale overheden spelen op de bereikbaarheidsproblemen in, zoals blijkt uit investeringen in extra parkeerplaatsen bij treinstations en haltes van de Zuidtangent in de regio Amsterdam. Ook de stadsregio Rotterdam kiest nadrukkelijk voor het bieden van meer P+R-mogelijkheden bij metro en Trampus aan de rand van de stad. Dat wordt gecombineerd met het iets moeilijker bereikbaar maken van het stadshart per auto. P+R-mogelijkheden helpen daarmee om te voorkomen dat het autoverkeer naar stadscentra vastloopt.

Een aandachtspunt bij P+R-voorzieningen is dat de gemeente die kosten op zich neemt vaak niet de gemeente is die er voordeel van ondervindt, doordat automobilisten ruim vóór de gemeentegrens de overstap maken. De grote steden en de wegbeheerders profiteren, maar omliggende gemeenten, OV-bedrijven en infrastructuurbeheerders (gemeenten en ProRail) treffen de maatregelen. Regionale overheden kunnen deze situatie doorbreken door alle partijen te betrekken bij de integrale netwerk analyses.

Strategie: rijk en decentrale overheden benutten specifieke kracht OV

Om de ambities waar te kunnen maken sluit het kabinet aan bij het advies van het OV-beraad. Het OV-beraad stelt een werkwijze voor om tot heldere afspraken te komen tussen de betrokken partijen. Vervolgens wordt een viertal handelwijzen op strategisch niveau centraal gesteld. Het gaat bij die handelwijzen dan ten eerste (1) om het maken van integrale netwerk- en capaciteitsanalyses voor het OV, het overige verkeer en de ruimtelijke ontwikkelingen op de korte, middellange en lange termijn en het daarop gericht inzetten van het best passende OV-systeem. Ten tweede (2) is het wenselijk om nieuwe woon- en werklocaties rond bestaande OV-infrastructuur te concentreren. Een derde strategie (3) geldt het geven van voldoende ruimte aan marktpartijen, met name vervoerders. Tot slot (4) moet het systeem zo worden georganiseerd dat mensen met een functiebeperking zo veel mogelijk dezelfde bestemmingen kunnen bereiken als mensen zonder functiebeperking.

integrale netwerk analyses

De betrokken partijen, als omschreven in hoofdstuk 1, maken samen integrale netwerk- en capaciteitsanalyses voor het OV, de auto, het overige verkeer en de ruimtelijke ontwikkelingen op de korte, middellange en lange termijn om daar gericht het best passende OV-systeem op in te zetten. Zij zoeken bij bestaande OV-systemen gericht naar verbeteringsmogelijkheden voordat nieuwe systemen worden geïntroduceerd (van een hogere of lagere kwaliteit).

Om te bepalen welk oplossend vermogen het OV heeft en waar in het OV knelpunten zijn te verwachten om dit waar te maken, is nadere analyse nodig. Deze integrale netwerk analyses in de stedelijke netwerken moeten allereerst zicht geven op de in 2010 en 2020 te verwachten aantallen reizigers, zowel op de weg als in het OV. Op basis van deze analyses wordt ook bepaald op welke verbindingen het OV zich moet richten en welke knelpunten in het OV zich voordoen om een redelijke en betrouwbare reistijd te bereiken. Het aantal reizigers bepaalt welke vorm van OV het best past.

De hoogste prioriteit heeft het beter benutten van de bestaande vervoerscapaciteit en het efficiënter inzetten van (productie)middelen. Ook worden de maatregelen- en investeringspakketten van alle betrokken overheden op elkaar afgestemd, bijvoorbeeld door de inzet van OV af te stemmen op parkeermaatregelen.

Rijk, WGR-plusregio's, provincies, inliggende gemeenten en vervoerders zullen gezamenlijk in netwerk analyses nagaan in hoeverre in specifieke gevallen een hogere OV-groei is te verwachten dan de 2,1% groei waarmee in de BDU rekening is gehouden. Als een WGR-plusregio of provincie meerdere jaren een vervoersgroei realiseert die in redelijkheid niet meer te financieren valt uit bijvoorbeeld de BDU, efficiencyverbeteringen en reizigersopbrengsten, dan is het evident dat in de WGR-plusregio of de provincie additionele financiering nodig is.

Openbaar vervoer en ruimtelijke ontwikkeling gaan hand in hand

Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) speelt een belangrijke rol om de ruimtelijke ontwikkeling en inrichting in de stedelijke netwerken te ondersteunen en deze in goede banen te leiden, zoals door het bouwen van kantoren, woningen en voorzieningen bij OV-haltes. Tegelijkertijd zal een goede afstemming van ruimtelijke ontwikkeling voldoende reizigers opleveren voor het bieden van goede en frequente OV-voorzieningen.

Ook in het geval van OV geldt dat bij het zoeken naar nieuwe woon- en werklocaties wordt uitgegaan van het bundelingsbeleid. Dit betekent dat nieuwe bebouwing, met inachtneming van het geluid- en veiligheidsbeleid, groten-deels geconcentreerd wordt gelokaliseerd bij bestaande infrastructuur of knooppunten. De decentrale overheden geven het bundelingsbeleid verder vorm waarbij onder meer een goede afstemming met het verkeers- en vervoerssysteem wordt nagestreefd. Bij de uitbreiding en ontwikkeling van steden en dorpen wordt gestreefd naar een optimale benutting van de infrastructuur. Daarbij kunnen 'tegenspitslocaties' worden gezocht, waarmee het eenrichtingsverkeer tijdens de spits wordt verminderd. Bij de keuze van de locaties wordt de afweging mede opgebouwd door de ruimtelijke en marktpotenties en de ruimtelijke context mee te nemen.

Nieuwe locaties dienen tijdig en passend te worden ontsloten met OV. Als de nieuwe bewoners tijdig gebruik kunnen maken van OV, resulteert dat op termijn in een lichte stijging van het gebruik.^[21] Het is daarom cruciaal dat direct bij de bouw van de locatie gestart wordt met de ontsluitende OV-lijn voor bewoners en werknemers. Dit betekent niet dat vanaf het begin van de bouw meteen een tram of trein moet rijden; de vorm van het OV kan meegroeien met de nieuwe wijk. Het is dus heel goed mogelijk om te beginnen met een bus, en pas daarna – als de locatie voldoende omvang heeft – een ontsluiting met tram, metro of trein. Uiteindelijk kan ook de bus een passende eindvorm zijn, zeker omdat er niet bij alle locaties rails in de buurt liggen.

Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten beoordelen plannen tot aanleg van nieuwe woon- en werklocaties op de ruimtelijke inpassing, milieunormen, financiering en tijdige beschikbaarheid van OV-voorzieningen ter ontsluiting. Bij de keuze voor ruimtelijke ontwikkeling moet efficiënte inpassing in het bestaande OV-netwerk mede leidend zijn, niet alleen met betrekking tot de aanleg van OV-infrastructuur, maar ook met betrekking tot de structurele exploitatiekosten. Heldere afspraken over planning en financiering van OV-voorzieningen (infrastructuur en exploitatie) in nieuwe locaties zijn van belang. Het rijk past momenteel de grondbeleidsinstrumenten van decentrale overheden aan, zodat kostenverhaal bij grondexploitaties beter mogelijk wordt. In een aantal gevallen zal dat ook betekenen dat de aanleg van OV-voorzieningen in nieuwe woon- en werklocaties ten dele kan worden gefinancierd uit de grondexploitatie.

[21] *Mobiliteitseffecten Vinexlocaties, Ruimtelijk Planbureau, 2005*

Marktpartijen de ruimte geven

In de uitvoering van het OV ligt het voortouw bij bedrijven, binnen de kaders die de overheden aangeven. Vervoerders zijn bij uitstek de partij om de wens van de klant te vertalen naar een passend OV-product, inclusief prijsstelling, promotie en marketing. Daarom is het van belang dat de rolverdeling tussen overheden en bedrijven op maat gesneden is. De decentrale overheden maken de maatschappelijke keuzes en bepalen de kaders voor regionaal OV.

Daarmee bepalen decentrale overheden ook wie verantwoordelijk is voor het ontwikkelen van het systeem (de zogenoemde 'ontwikkefunctie'): de decentrale overheid zelf, de vervoerder of een derde partij, een mobiliteitsprovider bijvoorbeeld. Zo hebben de drie noordelijke provincies gekozen voor een gezamenlijk OV-ontwikkelbureau, waarbij de rol voor het vervoerbedrijf beperkt is tot uitvoerder. Noord-Brabant kiest er juist voor om zo min mogelijk eisen in de aanbestedingen vast te leggen, maar reizigers en maatschappelijke organisaties via een regionale dialoog ('de vervoersarchitect') de vorm van het OV te laten bepalen.

Welke keuze ook gemaakt wordt, belangrijk is dat met de marktpartijen duidelijke afspraken zijn gemaakt over de uitvoering. Het meegeven van goed doordachte en heldere kaders gecombineerd met afrekening op output geeft volgens het OV-beraad marktpartijen de ruimte én de noodzaak om alle creativiteit aan te wenden om zich op de reiziger te richten. Een goed voorbeeld is het zogeheten MAXX-bussysteem in Almere, dat binnen twee jaar na aanbesteding zo'n 40% meer reizigers de bus in heeft weten te krijgen. Integrale aanbestedingen geven marktpartijen daarnaast ook meer ruimte om zelf te bepalen welke vervoersvorm past bij de feitelijke ontwikkeling van de vraag. Wel vraagt het een behoorlijke regie van de opdrachtgevende overheid. Waar integrale aanbesteding om beheer- of markttechnische redenen niet wenselijk is, zijn regie en afstemming van de betreffende decentrale overheid van groot belang.

Om hun rol goed vorm te geven moeten vervoerders en overheden meer te zeggen krijgen over de prijs. Het bestaande systeem, waarin de prijs voor elke kilometer of zone en elk tijdstip in Nederland hetzelfde is, doet geen recht aan de vervoervraag naar tijd en plaats. Daarom zijn er diverse gemeenten, zoals Gouda, Apeldoorn en Amersfoort, die eurokaartjes introduceren en kortingsacties uitvoeren, soms deels gefinancierd uit parkeerinkomsten. De invoering van de chipkaart voor het hele OV is een belangrijke stap om hierin

meer ruimte te creëren, gezien de mogelijkheden voor tarief-differentiatie.

Om het OV in een gebied als één herkenbaar en samenhangend product neer te zetten, stimuleren overheden de vervoerders om gezamenlijk marketingactiviteiten te ontwikkelen. Dit geeft verschillende verschijningsvormen en productformules een gezamenlijke paraplu. Ook hierbij biedt de chipkaart mogelijkheden, voor meer gerichte, innovatieve marketing die de klant bindt, de keten faciliteert en nieuwe mogelijkheden biedt. De komst van de chipkaart biedt vervoerders een beter inzicht in reispatronen en reisgedrag, en maakt het mogelijk het aanbod beter op de vraag af te stemmen.

Toegankelijkheid waarborgen

Mensen met een functiebeperking moeten zo veel mogelijk dezelfde bestemmingen kunnen bereiken als anderen. Alle overheden streven daarom naar verbetering van de toegankelijkheid van voertuigen, perrons en haltes. Er zijn echter verschillende vormen van toegankelijkheid: iemand die slecht ziet, heeft andere hulpmiddelen nodig dan iemand in een rolstoel. Het is daarom niet mogelijk en noodzakelijk, binnen redelijkerwijs verantwoorde kosten, om alle circa 57.000 haltes voor alle verschillende functiebeperkingen toegankelijk te maken. Er moet per regio een optimum gevonden worden in de manier waarop mensen met een functiebeperking worden bediend, met toegankelijk lijndienstvervoer of met maatwerkvervoer.

Een aantal decentrale overheden heeft met het rijk in 2002 een 'intentieverklaring toegankelijk OV' opgesteld. Zij maken nu in overleg met het rijk een gezamenlijk plan waarin zichtbaar wordt op welke termijn welk soort haltes in welke mate toegankelijk zullen zijn en welk aandeel van de reizen van de doelgroep hiermee is gedekt. Het doel is dat in 2010 alle zogenoemde sterhaltes, dat zijn haltes bij ziekenhuizen, winkelcentra en vervoersknooppunten, toegankelijk zijn. Waar haltes niet toegankelijk zijn, moet een vorm van maatwerkvervoer (bijvoorbeeld regiotaxi of doelgroepenvervoer per taxi) waarborgen dat mensen met een functiebeperking zoveel mogelijk dezelfde bestemmingen kunnen bereiken als mensen zonder functiebeperking. Uiteraard blijven de eisen voor toegankelijk materieel, zoals die in wet- en regelgeving zijn neergelegd, gelden. Bussen moeten dus uiterlijk vanaf 2010 toegankelijk zijn. NS en ProRail zorgen er overeenkomstig de concessies voor dat het spoor in 2030 zo veel mogelijk toegankelijk zal zijn.

In de praktijk blijkt dat het heel goed mogelijk is om het voertuig waarmee scholieren naar en van school worden vervoerd, tijdens de schooltijden in te zetten om andere doelgroepen te vervoeren. Door regionale overheden en vervoerders worden dergelijke mogelijkheden onder meer in Drenthe al toegepast. Door OV en de diverse vormen van doelgroepenvervoer^[22] in onderlinge afstemming in te zetten zijn er, zoals het OV-beraad in zijn advies aangeeft, nog aanvullende mogelijkheden als bestaande belemmeringen worden weggenomen. Het OV-beraad vraagt hier nadrukkelijk aandacht voor. Het rijk en regionale overheden willen de toepassing waar mogelijk dan ook verder stimuleren. In een samenhangend pakket van pilots wordt onderzocht welke combinaties welke voordelen opleveren. Het samenvoegen van de budgetten voor al deze vormen van collectief (taxi)vervoer op decentraal niveau kan de afstemming verder versterken. Om op regionale schaal samenvoeging van OV met doelgroepenvervoer mogelijk te maken, zal het rijk bekijken in hoeverre wet- en regelgeving moet worden aangepast. Dan zijn er bijvoorbeeld ‘opstap-perlijnen’ met min of meer vaste tijden en routes mogelijk, die met aangepaste vervoermiddelen zowel mensen uit de doelgroepen als andere reizigers kunnen vervoeren.

Innovaties helpen het OV-netwerk beter te benutten

De openbaarvervoersector zal de komende jaren zowel organisatorisch als technologisch blijven innoveren. Met de nieuwe spoorwegwetgeving wordt de samenwerking tussen infrastructuurbeheerder en vervoerders versterkt, waardoor het systeem wordt geoptimaliseerd. Innovaties op het spoor zijn onderdeel van de visie van de spoorsector, ‘Benutten en Bouwen’. Hierin is een breed pakket innovatieve maatregelen opgenomen om de betrouwbaarheid en capaciteit van het gehele spoorstelsel te vergroten, inclusief maatregelen binnen het innovatieprogramma Geluid.

Vernieuwingen in het regionaal openbaar vervoer zijn in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van provincies, WGR-plusregio's en de vervoerders. Zij investeren, gestimuleerd door aanbestedingen en marktwerking, in de verbetering van busnetwerken nieuwer en schoner materieel, hoogwaardige regionale verbindingen: beheren de vaste infrastructuur en participeren zelf in Europese onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma's. Gemeenten hebben als beheerder van de infrastructuur een rol bij het nemen van maatregelen om de doorstroming van het OV richting stadscentra te verbeteren. Ook zijn de decentrale overheden samen met de vervoerders de aangewezen partijen voor het invoeren van nieuwe concepten in het openbaar vervoer. De rijksoverheid ondersteunt hen met research en development in het innovatieprogramma

[22] Wvg, Valys, zittend ziekenvervoer, AWBZ en leerlingvervoer zijn in heel Nederland al goed voor circa 1 miljard euro per jaar. Daarnaast is er nog vervoer voortvloeiend uit de Wet sociale werkvoorziening en de Wet REA.

Transumo. De komst van de chipkaart vormt een stimulans voor verdere innovaties in het OV en opent nieuwe mogelijkheden.

3.2 Openbaar vervoer op het nationale netwerk en goederenvervoer per spoor

Zoals in de inleiding aangegeven moet het spoor in de spits grote aantallen mensen betrouwbaar vervoeren van, naar en deels binnen de stedelijke netwerken. Ook worden over het spoor economisch waardevolle goederen langs internationale corridors getransporteerd. Zo houdt het spoorstelsel de stedelijke netwerken, economische kerngebieden, mainports en greenports bereikbaar. Om dit ook voor de toekomst te verzekeren, wordt de betrouwbaarheid van het net vergroot en worden waar nodig benuttingsmaatregelen ingezet. Het rijk zet hierbij in op structureel onderhoud en vervanging van verouderde delen van het netwerk. De prioriteit ligt op de hoofdverbindingen. Ook vervoerders nemen maatregelen om de betrouwbaarheid te verhogen. Met een hogere betrouwbaarheid en betere benutting wordt voldoende vervoerscapaciteit geleverd om de voorziene vervoersgroei op te vangen. Ook regio-overstijgende buslijnen – een verantwoordelijkheid van decentrale overheden – zijn deel van het nationale netwerk.

Situatieschets

Huidige vervoersstromen en de rol van de trein

Dagelijks maken ongeveer een miljoen reizigers gebruik van de trein. Het merendeel reist over middellange afstand naar grote stedelijke gebieden en tussen (middel)grote stations. De gemiddelde afstand die een treinreiziger aflegt, is ruim 40 kilometer. De trein vervoert op sommige trajecten in de verstedelijkte gebieden in de spitsuren bijna evenveel mensen de grote steden in en uit als de weg op hetzelfde traject. Buiten de spits en buiten de drukke gebieden ligt dat anders. Het landelijk marktaandeel van de trein in de totale personenmobiliteit is 8%. Naast de trein zijn ook de interregionale buslijnen een OV-product dat op de langere afstand gericht is.

Van het goederenvervoer per spoor is 80% grensoverschrijdend, waarvan driekwart de Nederlandse-Duitse grens passeert. Van het internationale goederenvervoer per spoor gaat 85% van of naar een Nederlandse zeehaven.

De belangrijkste kwaliteitseisen voor het personenvervoer zijn opgenomen in de vervoersconcessie voor het hoofdrail-

net. Bij het goederenvervoer spelen vooral goede, op het internationaal netwerk aansluitende doorgaande 'treinpaden' een rol. Kwaliteit betekent voor de klant ook een hoge mate van betrouwbaarheid van de reis zelf en dus van de reistijd van deur tot deur.

De trein is nu niet betrouwbaar genoeg: in 2003 reed 17% van de persontreinen niet op tijd door mankementen aan de infrastructuur, het materieel, logistieke problemen of incidenten. Voor de goederentreinen geldt dat op een traject als Rotterdam-Milaan, gemeten in Zwitserland, ongeveer 50% van de treinen meer dan een halfuur vertraging heeft en ruim 30% meer dan een uur.

Groeiend personenvervoer per trein

De huidige verwachting is dat het personenvervoer per spoor tot 2020, uitgaande van de uitgangspunten in de Nota Mobiliteit deel I, volgens de spoorsector met zo'n 18% in reizigerskilometers en 21% in reizen groeit ten opzichte van 2000. Dit komt overeen met een toename van circa 14 naar circa 17 miljard reizigerskilometers (exclusief internationaal vervoer). Op een aantal plaatsen, vooral waar de treinreis ongeveer even lang duurt als de autorit, kan sprake zijn van meer groei, op andere plaatsen van minder groei. Vooral van, naar en tussen de stedelijke gebieden kan het spoor daardoor een belangrijke bijdrage leveren aan de bereikbaarheid en biedt het een verbinding tussen de landsdelen. Tot 2020 worden door de spoorsector lokale uitschieters in het groeibeeld verwacht.

Goederenvervoer stijgt flink

Naar verwachting verdubbelt tot verdrievoudigt het goederenvervoer per spoor tot 2020, van 28 miljoen ton in 2000 naar 55 à 80 miljoen ton. De precieze groei tot 2020 hangt af van de liberalisering van het spoorvervoer, het Europese beleid, de ontwikkeling van de handelsrelaties met de tien nieuwe lidstaten van de Europese Unie en de ontwikkelingen bij andere vervoerswijzen. De eerste jaren zal het vervoer naar het oosten veel sneller toenemen dan naar het zuiden: veel markten in oostelijke richting zijn al geliberaliseerd. De opening van de Betuweroute in 2007 zal deze groei nog eens versterken. Er komt extra capaciteit beschikbaar en goederentreinen kunnen zonder hinder van persontreinen in één keer door naar Duitsland. Het aansluitende spoor in Duitsland heeft de eerste jaren na 2007 ruim voldoende capaciteit. De Duitse overheid plant in het Duitse MIT (looptijd tot 2015) uitbreiding met een derde spoor van Emmerich tot Oberhausen.

[23] De spoorsector ging bij het vertalen van de visie 'Benutten en Bouwen' naar maatregelen uit van een groei van het personenvervoer van 40-70% in 2020 (en een verdubbeling in de Randstad). Het goederenvervoer zou maximaal 300% groeien. Dergelijke groeicijfers worden vooral in het personenvervoer niet

Ambitie

Het spoor is zeer geschikt om grote aantallen reizigers en goederen te vervoeren. De kerntaak van het spoor is dan ook het verwerken van grote vervoersstromen, op een veilige manier en zonder een groot beslag te leggen op schaarse ruimte. Het doel is groei mogelijk te maken door de betrouwbaarheid – en daarmee de capaciteit – op het bestaande spoornet te vergroten, tegen een redelijke kostendekkingsgraad. Het kabinet wil daarmee de concurrentiepositie van de stedelijke netwerken, de mainports, de greenports, de brainport Eindhoven/Zuidoost-Brabant en de economische kerngebieden versterken.

Strategie

De prioriteit ligt bij de kerntaak van het spoor. Om deze kerntaak ook na 2012 waar te kunnen maken wil het kabinet extra middelen inzetten voor onderhoud en vervangingen. De hoofdverbindingssassen spoor en daarbinnen de spoorlijnen met meer dan 40.000 reizigers per dag hebben prioriteit. Dit zijn door het grote aantal reizigers momenteel de baanvakken met de hoogste maatschappelijke waarde en een relatief lage bijdrage per reiziger vanuit de overheid.

Om de betrouwbaarheid te verbeteren en de groei op de korte termijn op te vangen is uitvoering van het Herstelplan Spoor noodzakelijk, dat de periode 2004 tot en met 2012 beslaat. Met het uitvoeren van de hierin beschreven maatregelen, is het vervoer per spoor voor de middellange termijn (dus tot 2012) zeker gesteld en kan de groei die zich voordoet worden verwerkt. Na 2012 zijn aanvullende maatregelen nodig om te voorkomen dat de kwaliteit van het treinproduct en de infrastructuur achteruitgaan.

De visie van de spoorsector, 'Benutten en Bouwen' geeft aan welke maatregelen naar het oordeel van de spoorsector nodig zijn om verschillende niveaus van vervoersomvang betrouwbaar te kunnen accommoderen. De visie 'Benutten en Bouwen' geldt voor het kabinet als 'zeef': zaken die er niet in passen, komen niet in aanmerking voor uitvoering.^[23] Daarnaast maakt de visie duidelijk welke maatregelen getroffen moeten worden als op bepaalde trajecten extra vervoerscapaciteit nodig is. Afhankelijk van de groei die zich daadwerkelijk voordoet, is de situatie lokaal eerder of later dan in 2020 aan de orde. De sleutel om die groei te faciliteren ligt bij het vergroten van de betrouwbaarheid van het gehele spoorstelsel. Dat vergroot de capaciteit; er is thans geen aanleiding om te veronderstellen dat de vervoerscapaciteit na uit-

gehaald en de daarvoor benodigde middelen voor capaciteitsmaatregelen, onderhoud en vervanging zijn dan ook niet nodig om de realistische groei mogelijk te maken.

voering van de investeringen en maatregelen, die in het MIT en het herstelplan spoor zijn opgenomen, onvoldoende is. Wel betreft de spoorsector de vervoersontwikkeling jaarlijks bij de maatregelen in het beheer- en vervoersplan. In 2006 zal de spoorsector het beeld van de lokale marktontwikkeling tot 2020 actualiseren.

Met de komst van de HSL-Zuid en de HST-Oost (de treinverbinding vanuit Schiphol via Utrecht en Arnhem naar Duitsland) investeert de rijksoverheid in betere internationale verbindingen vanuit de Randstad naar andere stedelijke gebieden in Europa. Hiermee verbetert ook de verbinding van de luchthaven Schiphol met het achterland.

Om middelen zo efficiënt mogelijk te kunnen inzetten, moeten rijk, regionale partijen en vervoerders gezamenlijk de vervoerskundige, financiële en bestuurlijke aspecten van lijnen en stations analyseren. Per baanvak zetten zij gezamenlijk alle gegevens op een rij. Maatregelen worden afgewogen in relatie tot het overige OV en andere transportwijzen voor goederen. Op basis daarvan kunnen zij keuzes maken. Soms zijn geschikte alternatieven voorhanden.

Ook stations moeten bijdragen aan de kerntaak van het spoor. In lijn met de Nota Ruimte kiest het kabinet voor ruimtelijke verdichting rond bestaande stations boven ontwikkelingen bij mogelijke nieuwe stations. Aanleg van een nieuw station is aan de orde als bij een realistisch voorzieningen-niveau 1000 nieuwe in- en uitstappers worden aangetrokken die niet eerder van het spoor gebruikmaakten. Bij de keuze van ruimtelijke ontwikkeling is een efficiënte inpassing in het bestaande netwerk mede leidend. Hierbij is voor de aanleg van een station als (tijdelijke) aanloop in de exploitatie financiering door baathebbers mogelijk.

Wat doet de rijksoverheid?

De Rijksoverheid is, zoals aangegeven in de Spoorweg- en Concessiewet, verantwoordelijk voor de spoorweginfrastructuur en voor het personenvervoer, voor zover dit niet gedecentraliseerd is. De via wet- en regelgeving gereguleerde spoorwegorganisaties zorgen samen voor veilig en betrouwbaar vervoer. Zij worden door de overheid gestuurd op basis van concessies.

Structureel onderhouden en vervangen infrastructuur

Met de investeringen en maatregelen uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) en het Herstelplan Spoor en verbetering van de betrouwbaarheid wordt een

hogere capaciteit op het huidige net gerealiseerd. Een punctualiteit van 89 tot 91% maakt het mogelijk de voorziene landelijke groei van het personen- en goederenvervoer op te vangen en zelfs eventuele extra groei te verwerken. Eventuele extra kwaliteit zal gefinancierd moeten worden door de baathebbers.

Voor structureel onderhoud is het daarnaast nodig het budget vanaf 2010 te continueren in de periode 2011-2020. Daarnaast is het noodzakelijk om vervangingsinvesteringen te doen. In totaal is er voor de periode tot 2020 zo'n 13,5 miljard euro nodig (boven op de doorloop in het MIT).

Het kabinet wil het onderhoud van de spoorweginfrastructuur gedifferentieerd gaan benaderen. Bij het afwegen van de functie, de integrale kosten en de alternatieven blijkt niet elke spoorlijn even belangrijk. De overheid onderzoekt daarom of en hoe onderscheid gemaakt kan worden op basis van factoren als frequentie, snelheid, goederen-/personen- en licht/zwaar vervoer. Door deze differentiatie zijn de beschikbare middelen gericht in te zetten.

Investerings benutten

Het is zaak de gedane investeringen en geplande projecten optimaal te benutten. De te maken afwegingen rondom structureel onderhoud en vervangingen dwingen tot terughoudendheid bij nieuwbouw. Waar nodig worden aanvullende benuttingsmaatregelen ingezet, al dan niet van infrastructurale aard, en investeringen gedaan. Vervoerders en ProRail kunnen ook maatregelen treffen om capaciteitsknelpunten tussen personen- en goederentreinverkeer te voorkomen. Hiertoe behoren ook maatregelen tegen lawaaiig materieel. Gedacht kan worden aan verschil in gebruiksvergoedingen of beperkingen van het gebruik van het spoor, gerelateerd aan route, tijdstip en geluidsproductie.

Na 2010 wordt het spoorwernet nog uitgebreid met de Hanzelijn en eventueel met de Zuiderzeelijn. Met de Zuiderzeelijn, een snelle OV-verbinding van Schiphol en Amsterdam naar Almere en verder naar Groningen, wordt onder meer beoogd de bereikbaarheid van het noorden en de noordvleugel van de Randstad te verbeteren. Voor de Zuiderzeelijn zal een proces worden ingezet, gericht op zorgvuldige besluitvorming medio 2006 in samenhang met het Noordvleugelprogramma. In dit vervolgproces zal een structuurvisie worden opgesteld waarin het voornemen om het project te realiseren wordt onderzocht op maatschappelijk rendement. De scope van de structuurvisie omvat vijf alternatieven: magneetweefbaan, hogesnelheidslijn,

intercity, en Hanzelijn-plus en Hanzelijn-plus plus. Op basis van de probleemanalyse, die aansluit bij de grote nota's als de Nota Ruimte en 'Pieken in de Delta', wordt bepaald of in de nadere uitwerking ook gekeken wordt naar eventuele andere alternatieven. Op basis van de structuurvisie wordt een go/no-go-besluit genomen over nut en noodzaak van het project en wordt – in geval van een go-besluit – bepaald welke alternatieven nader kunnen worden uitgewerkt in het vervolgetraject en onder welke voorwaarden. Indien daarvoor de tracéwetprocedure wordt gevolgd, wordt het tracébesluit volgens planning in 2008 genomen.

Betrouwbaarheid goederenvervoer per spoor vergroten

Het goederenvervoer per spoor is van belang voor een goede bereikbaarheid van havens, greenports en industriecomplexen en is van strategisch belang voor de mainport Rotterdam als grootste haven van Europa. Het Rijk zet zich in om de betrouwbaarheid en capaciteit van de infrastructuur te vergroten en marktverstoringen weg te nemen. Het Rijk zet hierbij in op het grensoverschrijdend vervoer over lange afstanden.

In samenwerking met de betrokken regionale bestuursorganen is in 2002 en 2003 het eindbeeldonderzoek Rotterdam-België (RoBel) uitgevoerd. Daarin is gekeken naar verschillende mogelijke tracés (eindbeelden) voor een nieuwe goederenspoorlijn, milieueffecten langs de nieuwe en bestaande spoorlijnen en zijn de vervoerprognoses geactualiseerd. Uit de RoBel-studie blijkt dat het vanuit capacitaire en milieu-overwegingen niet noodzakelijk is om binnen afzienbare termijn (niet vóór 2020) een nieuwe spoorlijn voor goederenvervoer tussen Rotterdam en Antwerpen te realiseren. De vervoerscijfers op de as Rotterdam-België (RoBel) laten de laatste jaren een constante daling zien. De vervoersontwikkeling zal de komende jaren evenwel periodiek geanalyseerd worden om een vinger aan de pols te houden en zodoende goed te kunnen bepalen wanneer wel het eindbeeld deels gerealiseerd moet zijn. Voor het beheersen van geluidhinder en externe veiligheidsrisico's langs deze bestaande spoorverbinding op korte termijn geldt dat generieke regelgeving in voorbereiding is. Daardoor zullen deze hindereffecten in de nabije toekomst aan een plafond worden gebonden, in relatie zal staan tot de draagkracht van de bebouwde omgeving.

Wat doet de spoorsector?

Spoorsysteem betrouwbaarder maken en vereenvoudigen

De vervoerder op het hoofdnet en de infrastructuurbeheerder gaan beter samenwerken en zorgen samen voor veilig en betrouwbaar vervoer. De infrastructuurbeheerder

en de vervoerders nemen de benodigde maatregelen die op hun terrein liggen (zoals materieel, dienstregeling) om het Herstelplan Spoor uit te voeren. De maatregelen die de sector neemt bestaan uit: een eerste stap op weg naar een vereenvoudiging van de dienstregeling, de inzet van extra materieel, betere onderhoudsregimes en logistieke maatregelen in de dienstregeling.

Ook treft de sector maatregelen als een 'groene golf' voor goederenvervoer en betere reisinformatie voor reizigers. De acute knelpunten op trajecten en stations worden aangepakt. De infrastructuur wordt robuuster gemaakt (minder kwetsbaar voor incidenten), de olievlekwerking van vertragingen wordt tegengegaan en er wordt voldaan aan regels voor geluidsoverlast en veiligheid. De samenwerking draagt ook bij aan de optimalisatie van het spoorsysteem. De partijen in de spoorsector bedenken en selecteren de meest effectieve maatregelen.

Knelpunten in de capaciteit voorkomen

De infrastructuurbeheerder zal tijdig, overeenkomstig de nieuwe Spoorwegwet en EU-regelgeving, uitzoeken waar knelpunten in het capaciteit voorkomen en welke maatregelen nodig zijn. De spoorsector moet nagaan of wensen van personen- en goederenvervoerders allemaal kunnen worden gehonoreerd en of daarvoor kleine infrastructuurmaatregelen nodig zijn. De beheerder kan de infrastructuur daarop aanpassen.

3.3 Stadsgebiedelijke en regionaal openbaar vervoer

Uit drukke stadscentra is het openbaar vervoer niet meer weg te denken. Samen met fietsvoorzieningen en parkeermaatregelen zorgen bus, tram, metro, lightrail en (stop)treinen ervoor dat de steeds drukker wordende steden bereikbaar en leefbaar blijven. Dat geldt ook voor het reizigersverkeer vanuit landelijke gebieden naar middelgrote steden met een centrumfunctie. Bij geringe of verspreide vraag zijn flexibele vormen van OV en de taxi in staat om belangrijke voorzieningen bereikbaar te houden. Door nieuwe woon- en werklocaties dicht bij het OV te ontwikkelen en door integraal te bekijken welke vorm van OV waar het best past, kunnen vervoerder en regio's zorgen voor een goed aanbod tegen een redelijke prijs. Gezien de verschillende ontwikkelingen en kansen per regio zijn de decentrale overheden de geschikste partij om het stadsgebiedelijk en regionaal OV vorm te geven.

Situatieschets: verschillen in ontwikkeling per type gebied

Het stads- en streekvervoer (tram, bus en metro) laat een daling zien in het gebruik. Deze afname is echter niet algemeen: bus-, tram- en metroritten die deel uitmaken van een verplaatsing van, naar of binnen één van de vier grootste agglomeraties nemen in aantal toe; ritten in relatie met een van de overige grote agglomeraties in Nederland en ritten die uitsluitend buiten de grote steden en hun omgeving blijven, nemen in aantal af, zoals blijkt uit tabel 3.1. Gemeten in reizigerskilometers zijn de verschillen nog groter. In het woon-werkverkeer heeft het OV zich beter gehandhaafd.

Een belangrijke verklaring voor de verschillen tussen gebieden in de prestaties van het openbaar vervoer is gelegen in het fietsgebruik. Het OV en de fiets zijn, zeker in de stad, vaak ongewild elkaars concurrenten.

Ambitie

Om de mobiliteitsgroei tot 2020 in goede banen te leiden is een goed OV in de stedelijk netwerken nodig. Vooral op plaatsen waar de mobiliteitsgroei tot knelpunten leidt, kan de rol van het OV worden verbeterd. De ambitie van decentrale overheden is tweeledig. Allereerst moet het OV de reiziger een betrouwbaar alternatief bieden om bestemmingen in het stedelijk gebied te bereiken. Waar het OV een vergelijkbare reistijd biedt als de auto is dit een kansrijke optie, zeker als de tijd die nodig is om een parkeerplek te vinden wordt meegeteld. Aan de andere kant is het de ambitie om maatwerk te leveren op die plaatsen en tijden met een gespreide en geringe vraag, waar klassiek OV niet erg zinvol is. Hiermee wordt voorzien in de bereikbaarheid van maatschappelijke voorzieningen. Decentrale overheden bepalen wat gezien de situatie in hun gebied het meest passend is.

Strategie: partijen in de regio aan zet

Om een efficiënt systeem op te bouwen moeten alle betrokken partijen nadenken over de functies van het openbaar vervoer in de regio. Decentrale overheden maken de afweging tussen de publieke functie enerzijds en de mogelijkheden van de markt anderzijds. Als de decentrale overheden optimaal gebruikmaken van de aanwezige kennis bij lokale vervoersbedrijven – en hun de ruimte geven om in te spelen op de markt – is een sterk openbaar vervoer mogelijk. Het wegwerken en voorkómen van reistijdknelpunten door het bestaande materieel en de bestaande infrastructuur beter te benutten hoort daarbij.

Tabel 3.1 Ontwikkeling gebruik bus, tram en metro 1994-95 tot 2002-03^[24]

	Etmaal in ritten	Etmaal in reiz. km	Woon-werk in ritten	Woon-werk in reiz.km.
Van/naar/in 4 grootste agglomeraties	111	111	123	125
Overige grote agglomeraties	87	75	105	99
Periferie	68	52	101	93
Totaal	98	86	109	108

Index: 1994-1995 = 100

Regio aan zet

Uit de groeimogelijkheden blijkt duidelijk het verschil tussen het nationale net, de stedelijke netwerken en de rest van Nederland. Tegelijkertijd verschillen de stedelijke netwerken onderling ook sterk qua aantallen inwoners, arbeidsplaatsen, dichtheden en economische prestaties. Daarmee zijn ook de bereikbaarheidsproblemen en de mogelijke rol van het OV in de oplossing daarvan per regio verschillend. In de Noordvleugel van de Randstad (met daarin de mainport Schiphol) zijn de reizigersaantallen en de rol van het OV nu eenmaal groter dan in het gebied Groningen–Assen.

Provincies en WGR-plusregio's geven het beleid op het terrein van het OV vorm in hun provinciale en regionale plannen, die ze in overleg met inliggende gemeenten opstellen. Dit verschilt al naar gelang het type gebied, de aantallen reizigers en de kansen die het OV binnen het gebied heeft. Het klassieke streven naar een vergroting van het OV-gebruik houdt hier geen rekening mee. De regionale omstandigheden voor het openbaar vervoer, zijn bepalend voor de behoefte, te nemen maatregelen en te stellen prioriteiten. Dit sluit aan bij de in deze nota en de Nota Ruimte opgenomen decentralisatie en bij recente ontwikkelingen. Doelstellingen per relevant OV-netwerk, en daarbinnen op specifieke corridors, geven het oplossend vermogen van het OV beter weer. Niet elke groei is even relevant. Daarom is er ook geen nationale doelstelling voor de ontwikkeling van de kwaliteit en het gebruik van het openbaar vervoer in de Nota Mobiliteit opgenomen. In de provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen, die binnen 1,5 jaar na vaststelling van de Nota Mobiliteit verschijnen, worden wel kwantitatieve doelen opgenomen. Deze doelen zullen per regio verschillen. In landelijk gebied is een (grote) groei van het OV gebruik niet realistisch, maar in de

[24] *Bewerking Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) van het Centraal Bureau voor de Statistiek.*

Randstad is, met name op congestielocaties met toegang tot de steden, een sterke stijging van het OV gebruik te verwachten. In een stedelijk gebied als Haaglanden is – uitgaande van de realisering van nieuwe ruimtelijke ontwikkellocaties aan bestaande OV-infrastructuur - bijvoorbeeld een groei-doelstelling tot 2020 van circa 40 % opgenomen. Gezamenlijk monitoren de overheden de ontwikkeling van de bereikbaarheid van gebieden, de kwaliteit van het openbaar vervoer en het gebruik van het openbaar vervoer. Indien in de concessies het basisniveau in de concessies niet geborgd is, kan het rijk uiteindelijk een aanwijzing geven.

De regio bepaalt

Dat de regio bepaalt, blijkt uit de benaderwijze van de verschillende regio's en uit de diverse plannen van de regio's. Zo kiest het ROA in Amsterdam en omgeving voor versterking van kwaliteit en de samenhang binnen het netwerk van het regionale OV, maar ook tussen de netwerken van auto, OV en fiets, voor een gebiedsgerichte aanpak en voor de inzet van sturend prijsbeleid om de vraag naar mobiliteit te doseren en te spreiden. Het stedelijk netwerk Arnhem-Nijmegen, als voorbeeld van een regio buiten de Randstad, streeft naar een samenhangend verkeers- en vervoerssysteem dan bijdraagt aan een bereikbare en veilige regio, dat de ruimtelijke kansen en kwaliteiten benut. Noord-Brabant ziet systematische vernieuwing als belangrijke pijler. Drenthe, als voorbeeld van een minder verstedelijkt gebied, streeft naar een optimale mix: de auto als het kan, de fiets altijd en het OV als het moet. Zuid-Holland kiest voor de ontwikkeling van een hoogwaardig regionaal OV-netwerk (het Zuidvleugelnet) in combinatie met ruimtelijke ontwikkeling (zo veel als mogelijk) nabij bestaande OV-haltes.

Wat doen decentrale overheden?

Netwerken koppelen

Uit plannen van regionale overheden blijkt dat zij huidige (regionale) treindiensten op het hoofdrailnet en huidige treindiensten op de zogeheten contractsectordiensten veelal als de ruggengraat van het regionale OV-netwerk zien. De trein kan, net als andere hoogwaardige OV-verbindingen, worden benut om de (regionale) ruimtelijke ontwikkeling en inrichting in goede banen te leiden. In diverse stedelijke netwerken worden door de regionale overheden, samen met de spoorsector, de aanvullende mogelijkheden van het spoorvervoer in het regionale OV in kaart gebracht. Regio's willen in samenhang

hiermee het overige OV nadrukkelijker laten aansluiten op de treinstations en maken ruimtelijke plannen die hierbij (en bij nieuwe kansrijke stations) aansluiten. Hierdoor kunnen deelnetwerken elkaar gaan versterken, en wordt een efficiënte exploitatie van stads- en streekvervoer mogelijk. Het gaat om vervoersconcepten als Regionet, Randstadspoor, Stedenbaan, OV-netwerk Brabantstad en diverse plannen voor contractsectordiensten.

Per logisch samenhangende vervoersgebied zullen betrokkenen (provincies, WGR-plusregio's, steden, NS, ProRail, vervoerders en consumentenorganisaties) de mogelijkheden van dergelijke aangedragen vervoersconcepten verder bekijken om te komen tot een toespitsing en optimaal oplossend vermogen van de treindienst. Daarbij is het zaak niet te denken in blauwdrukken maar om een organische benadering te kiezen. Deze aangedragen vervoersconcepten worden betrokken bij de genoemde integrale netwerkstudies voor het OV, waarin de mogelijkheid tot versterking van de rol van de trein in het regionale en stadsgewestelijke vervoer wordt gezien. Zodoende kunnen de betrokkenen komen tot een passend OV-concept, dat aansluit bij de regionale vervoersstromen nu en in de toekomst. De vervoerder op het hoofdrailnet zal nadrukkelijk bij de ontwikkeling van de genoemde regionale concepten en initiatieven worden betrokken om de maakbaarheid en netwerkeffecten op het hoofdrailnet te beoordelen, een passende treindienst te ontwikkelen en samen met de overige vervoerders te komen tot een goede logistieke samenhang in het netwerk.

Bestaande netwerken benutten

Prioriteit heeft het beter benutten van de bestaande vervoerscapaciteit en het efficiënter inzetten van (productie)middelen. Het verbeteren van het bestaande systeem is veelal sneller en goedkoper te realiseren dan het introduceren van een heel nieuw systeem. Het is zaak de gedane investeringen en geplande projecten op regionale schaal optimaal te benutten. Het gaat dan om het beter benutten van investeringen in grote regionale OV-projecten en in businfrastructuur en busstations. Zoals in hoofdstuk 1 is opgemerkt, wordt ingezet op flexibelere openings- en werktijden van scholen en universiteiten. Dit helpt om het aantal reizigers in de spits te spreiden, zodat het beschikbare materieel efficiënter kan worden benut.

Basisniveau handhaven

De decentrale overheden bepalen via de aanbestedingseisen en binnen deze eisen, bepalen de vervoerders, welke vervoersvorm zij het meest geschikt achten om in hun specifieke situatie belangrijke voorzieningen met het OV bereikbaar te

houden. Het is niet zinvol om nationaal voor te schrijven hoe de invulling van het basisniveau plaatsvindt. Regio's blijken op verschillende manieren om te gaan met situaties waarin een buslijn niet meer goed valt te exploiteren omdat er onvoldoende vraag is om een collectief aanbod in stand te houden. De regio kan dan bewust kiezen voor de auto als dragende vervoersvorm; het basisniveau wordt dan geborgd door een vorm van maatwerk. Ook kan de regio de geringe vraag als gegeven accepteren en de buslijn zo veel mogelijk in stand houden.

Contractsectortreindiensten

De contractsectortreindiensten kunnen onder verantwoordelijkheid van de decentrale overheden komen. Door marktwerking, betere afstemming met of integratie van het (regionale) openbaar vervoer worden doelmatigheid en efficiëntie vergroot. Het rijk overlegt met de betrokken decentrale overheden (de provincies en WGR-plusregio's) over decentralisatie van de overgebleven negen contractsectortreindiensten met een regionale functie. Per treindienst heeft een grondige analyse plaatsgevonden en zijn alle relevante gegevens inzichtelijk gemaakt. Verdere analyse van die gegevens moet de komende maanden leiden tot een besluit over het instandhouden van de treindienst en het decentraliseren van de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van de treindienst. Met behoud van het OV-product kunnen decentrale overheden grote efficiencywinsten behalen. Per treindienst is bezien welke (combinaties van) maatregelen positief effect hebben op de rentabiliteit van de treindienst.

De besluitvorming met de betrokken decentrale overheden is een gezamenlijk proces, gebaseerd op transparantie en respect voor elkaars verantwoordelijkheid. Decentralisatie van deze treindiensten geeft de regio's de mogelijkheid om intermodaal aan te besteden. Daarmee worden marktpartijen betrokken bij het zoeken naar en benutten van nieuwe kansen voor deze treindiensten. De integratie van trein en bus door Syntus in Gelderland is hiervan een succesvol voorbeeld. Wanneer decentrale overheden aanvullende wensen hebben ten opzichte van de meest kosteneffectieve exploitatie, kunnen ze deze financieren uit de te verwachten efficiencywinsten van aanbesteding.

Najaar 2005 worden (definitieve) besluiten genomen over decentralisatie van deze treindiensten. Een besluit tot decentralisatie zal niet worden genomen voordat overeenstemming is bereikt over de zogeheten samenloop tussen de betrokken decentrale concessieverlener en de NS. Decentralisatie van de infrastructuur is voor de rijksoverheid vooralsnog niet aan de orde, maar kan in specifieke situaties op voor- en nadelen worden onderzocht.

Concessies verlenen aan vervoerders

De provincies en WGR-plusregio's - en na decentralisatie ook enige gemeenten - zijn de opdrachtgevers van het regionale openbaar vervoer. Ze verlenen de vervoerders concessies om OV te mogen aanbieden. Dit gebeurt via een openbare aanbestedingsprocedure conform de Europese richtlijn Diensten. Zo'n aanbesteding, en dan vooral het formuleren van het programma van eisen, creëert een steeds terugkerend moment van reflectie op het openbaar vervoer in de eigen regio. De vier grote steden gaan uiterlijk in 2009 hun busvervoer aanbesteden en uiterlijk in 2017 het railgebonden vervoer. De gemeentelijke vervoersbedrijven moeten – om onafhankelijke concessieverlening te waarborgen en om goed mee te kunnen dingen bij de aanbestedingen – zelfstandige ondernemingen zijn, die als onderneming onafhankelijk opereren van de gemeenten als eigenaren. Indien de gemeenten de aandelen van hun vervoerbedrijven vóór 1 januari 2007 voor meer dan de helft hebben vervreemd, is drie jaar uitstel van de aanbestedingstermijn voor de bus mogelijk.

Wat doet de rijksoverheid?

Regionale overheden faciliteren

De rijksoverheid zorgt ervoor dat provincies en WGR-plusregio's in staat zijn om openbaar vervoer in de regio vorm te geven. Het rijk verstrekt hiertoe middelen binnen het kader van de brede doeluitkering verkeer en vervoer. De regionale en landelijke vervoersprestaties worden jaarlijks gepubliceerd, inclusief cijfers die inzicht verschaffen in de doelmatigheid. Zo kunnen regio's zich aan elkaar spiegelen en de cijfers gebruiken als een benchmark om betere afwegingen te maken in het eigen gebied.

Het Rijk is in specifieke gevallen betrokken bij grotere OV-projecten in de regio, namelijk waar het gaat om nuttige en noodzakelijke grotere regionale OV-projecten boven de 112,5/225 miljoen euro. Hiervoor zijn middelen opgenomen in de periode 2011-2020.

Lightrailprojecten met investeringen van het rijk

Het rijk investeerde de afgelopen jaren en investeert de komende periode aanzienlijk in lightrailprojecten, samen met de regionale overheden. Zoals de Amsterdamse noord-zuid-metrolijn, de Zuidtangent, RandstadRail, de tunnel Grote Marktstraat, de RijnGouweLijn en diverse andere lightrailprojecten. Tevens zijn in het MIT investeringen in het spoorwegnet opgenomen, mede met het oog op Randstadspoor en Regionet en zijn er middelen opgenomen voor lightrailprojecten in de regio Arnhem-Nijmegen en Zuid-Limburg.

Wat doen de vervoerders?

Klantgerichte producten aanbieden en consumenteninvloed bevorderen

Vervoerders ontwikkelen openbaar vervoer als onderdeel van een netwerk. Zij zijn bij uitstek de partij die de wensen van de klanten kent, en die ze vertaalt in de aan te bieden producten, diensten en prijzen alsmede de promotie en marketing daarvan. Ook de dagelijkse ervaring van het OV door de reizigers staat in direct verband met de vervoerders.

Het OV-netwerk moet als één product aan de reiziger aan te bieden zijn. Zo is in de regio Utrecht door de regio en de verschillende vervoerders een gezamenlijke promotie en marketingstrategie opgesteld. Verder handelen vervoerders binnen de kaders van de concessies, zetten ze zich in voor marketing en ontwikkelen ze innovatieve OV-producten. Ze overleggen daartoe met consumentenorganisaties over de wensen van reizigers. Vervoerders stemmen dienstregelingen zo veel als mogelijk op elkaar af. Reizigers kunnen hun wensen ook kenbaar maken aan de provincie of WGR-plusregio, zodat die er rekening mee kan houden bij het verlenen van de concessies.

De introductie van de chipkaart biedt de vervoerders – binnen de voorwaarden van de concessie – kansen om prijsstelling, promotie en marketing toe te spitsen op de wensen van de individuele reizigers: verschillende betaalmogelijkheden en tariefdifferentiatie naar tijd, plaats en doelgroep bijvoorbeeld.

3.4 Sociale veiligheid

Sociale veiligheid is een belangrijk kwaliteitsaspect van het openbaar vervoer. Alle partijen zetten zich in voor het vergroten van het veiligheidsgevoel en het verminderen van incidenten. Aantrekkelijke, goed onderhouden en schone voertuigen,

stations en haltes dragen ook bij aan een veilig gevoel.

Situatieschets: OV vooral in en rond grote steden sociaal onveilig

Over de gehele linie zijn reizigers op dit moment tevreden over de sociale veiligheid in het OV. Toch is op bepaalde trajecten, tijdstippen en locaties, sociale veiligheid in het openbaar vervoer een punt van zorg. Dit geldt met name in de grote steden.

Strategie: samenwerking

Effectieve aanpak van de sociale onveiligheid in het OV vergt gemeenschappelijke inspanningen van vervoersautoriteit en vervoersbedrijf, gemeenten, politie en justitie.

Wat doen de partijen?

Streefcijfers opstellen

Het rijk, de provincies en WGR-plusregio's hebben een gezamenlijk streefcijfer voor de verbetering van de waardering van het veiligheidsdoel van de reiziger in het voertuig bepaald.^[25] Na 2008 blijft de waardering ten minste op het afgesproken niveau. Op basis van een jaarlijkse actualisering van de meerjarenplannen van Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer wordt het te bereiken effect opnieuw berekend. De provincies en WGR-plusregio's streven deze ambitie vooral na met de aanpak van probleemtrajecten of –gebieden (stations of haltes).

In de concessies die de overheid aan de beheerder van het spoorwegnet en de vervoerder over het hoofdrailnet verleent, wordt een zorgplicht voor sociale veiligheid opgenomen. Zij werken deze taak uit in een beheerplan en vervoersplan.

Aanvalsplan uitvoeren

Begin 2003 is de implementatie van de 22 acties en maatregelen uit het Aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer gestart; het merendeel hiervan is medio 2004 afgerond. Dit jaar (2005) staat de uitvoering op lokaal of regionaal niveau voorop. De implementatie van enkele maatregelen uit het plan, zoals de invoering van de OV-chipkaart en beheerste toegang tot stations, loopt tot 2007. Jaarlijks wordt gemonitord hoe de sociale veiligheid zich ontwikkelt. In 2005-2006 is een inhoudelijke evaluatie van het gevoerde beleid gepland.

Innovaties ontwikkelen

De openbaarvervoersector ontwikkelt samen met overheden en bevoegde instanties innovaties die de sociale veiligheid in

[25] Zie hiervoor het 'Afsprakenkader Sociale veiligheid in het OV', 2004.

het OV-systeem verbeteren. De rijksoverheid kan bij strategisch belangrijke projecten steun verlenen of samen met de sector het initiatief nemen voor de ontwikkeling van innovaties. De OV-chipkaart, momenteel in ontwikkeling, is daar een voorbeeld van.

3.5 Langzaam verkeer: korte afstand, voor- en natransport

Voor de kortere afstanden is de fiets een aantrekkelijk en gezond vervoermiddel. Daarnaast vervult de fiets een belangrijke rol in het voor- en natransport bij reizen met het openbaar vervoer. Een relatief hoog aandeel fietsverplaatsingen draagt bij aan de bereikbaarheid van stedelijke voorzieningen en aan de kwaliteit van de leefomgeving. Goed fietsbeleid versterkt dit. Fietsen en wandelen hebben ook een belangrijke recreatieve functie. Goede verbindingen naar het centrum van de woonplaats en naar het buitengebied dragen hieraan bij.

Situatieschets: fietsgebruik is zeer wisselend

De fiets is op afstanden tot vijf kilometer het meest gebruikte vervoermiddel, maar het gebruik verschilt per stad en per regio. Zo is de fiets – zoals ook het OV-beraad aangaf – in het stedelijk gebied een belangrijk vervoermiddel om naar grote OV-knooppunten te komen en in landelijk gebied om de belangrijke halteplaatsen te bereiken. Gemeenten, WGR-plusregio's en provincies hebben bij het opstellen van een fietsbeleid dus verschillende uitgangspunten. Belangrijke verschillen in het fietsaandeel tussen gemeenten en regio's zijn terug te voeren op structurele kenmerken, maar ook de wijze waarop het fietsbeleid wordt vormgegeven, heeft invloed op het fietsgebruik.

Ambitie: meer fietskilometers

Het gebruik van de fiets moet worden gestimuleerd. Het fietsgebruik heeft positieve effecten op de kwaliteit van de leefomgeving, de bereikbaarheid van stedelijke voorzieningen en de gezondheid van mensen. De fiets vervult op een goedkope manier de mobiliteits- en recreatiebehoeften van mensen, ook van ouderen, kinderen en autolozers, en biedt mensen de mogelijkheid meer te bewegen. Alle overheden stimuleren het gebruik van de fiets en zorgen voor kennisoverdracht. Provincies en WGR-plusregio's nemen daarom in de PVVP's en RVVP's een regionaal doel op voor het fietsgebruik, gemeten in het percentage van het aantal verplaatsingen korter dan 7,5 kilometer. Het rijk verwacht dat dit regionaal doel

voor fietsgebruik in 2010 ten minste gelijk is aan het werkelijke gebruik in 2000.

Strategie: veilige routes en stallingen

De verantwoordelijkheid voor het fietsbeleid ligt primair bij de decentrale overheden, vooral bij de gemeenten. Gemeenten, waterschappen, provincies en WGR-plusregio's zorgen voor een netwerk van veilige routes en parkeervoorzieningen. Ze stellen zich hiertoe doelen voor 2010 en 2020 in de provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen, of in de gemeentelijke beleidsplannen. Het rijk is samen met de decentrale overheden verantwoordelijk voor het in stand houden, herstellen en verbeteren van fietsroutes, waar deze worden doorsneden door weg of spoor.

Het is noodzakelijk de fietsdiefstal terug te dringen. Fietsdiefstal is niet alleen een van de meest voorkomende vormen van criminaliteit, maar vormt daarnaast voor veel mensen een barrière voor het fietsgebruik. Met een gezamenlijke inzet van VenW, justitie, politie, provincies, gemeenten en WGR-plusregio's is een halvering van het aantal fietsdiefstallen in 2010 ten opzichte van 1999 (ijkjaar politiemonitor) goed haalbaar.

Infrastructurele maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid kunnen in een aantal gevallen ten koste gaan van belangrijke fietsroutes en recreatieve wandelroutes. Het is om die reden van belang om de effecten van infrastructuurle maatregelen op de gebruiksmogelijkheden en de aantrekkelijkheid van wandel- en fietsroutes te inventariseren. In veel gevallen zullen met beperkte maatregelen deze effecten kunnen worden weggenomen. Het rijk zal zich hiertoe binnen de geldende financiële kaders inzetten.

Wat doen decentrale overheden?

Fiets- en wandelvoorzieningen verbeteren

Gemeenten, WGR-plusregio's en provincies zorgen voor goede fiets- en wandelvoorzieningen, zoals de aanleg van stallingen bij openbaar vervoer, een goede vormgeving van fietsinfrastructuur en het aanpakken van fietsdiefstal en (sociale) onveiligheid. Dat doen ze om het huidige fietsgebruik te consolideren, fietsen een aantrekkelijker alternatief te maken voor korte autoritten en om natuur- en recreatiegebieden per fiets en te voet bereikbaar te houden. Ook dragen zij zorg voor verbindingen naar het centrum en naar het buitengebied voor wonen, werken en vrije tijd.

Rekening houden met fiets bij ruimtelijke ontwikkeling

Het ruimtelijkeordeningsbeleid kan het fietsaandeel sterk beïnvloeden. Een heldere ruimtelijke structuur, menging van wonen en werken en een goede bewegwijzering dragen bij aan een hoger fietsaandeel. Naast de benodigde ontsluiting met fietspaden richting centrum en buitengebied, kunnen gemeenten hiermee rekening houden als zij nieuwe stads-wijken ontwikkelen. Parkeertarieven in winkelcentra en parkeerbeleid bij bedrijven hebben heel direct invloed op het fietsgebruik.

Wat doet de rijksoverheid?

Randvoorwaarden creëren

Het rijk faciliteert het fietsbeleid door kennis te verzamelen en te verspreiden. Daarnaast heeft het rijk afspraken gemaakt met NS en met ProRail. NS is overeenkomstig de vervoersconcessie (artikel 11) verplicht om uiterlijk in 2010 de openstelling van alle bewaakte en beveiligde fietsenstallingen te laten aansluiten op het vertrek van de eerste trein en de aankomst van de laatste trein. ProRail voert het programma 'Ruimte voor de Fiets' uit. Dit is gericht op verbetering en uitbreiding van de fietsenstallingen bij NS-stations.

Het rijk zet zich, evenals de decentrale overheden, in om doorsnijdingen van belangrijke doorgaande fiets- en wandelroutes en het optreden van barrièrewerking door aanleg of aanpassing van infrastructuur zo veel mogelijk te voorkomen of te herstellen.

Het voorkomen van barrièrewerking krijgt in het bijzonder aandacht bij het verbeteren van onbeveiligde overgangen in het spoorvervoer. In een aantal gevallen leidt dit tot het blokkeren van belangrijke fietsverbindingen of van routes voor wandelen, fietsen en paardrijden. Het belang en de functie van de doorsneden verbinding wegen mee in de afweging of en hoe een doorsnijding hersteld wordt. Door ProRail wordt nu landelijk overleg gevoerd met de belangenorganisaties om te inventariseren waar de bevordering van de veiligheid op een andere manier kan worden gewaarborgd dan door het opheffen van de overgang. In het overleg met de wegbeheerder kan deze informatie worden meegenomen. Bij het verbeteren van de beveiliging van onbeveiligde overwegen kan bijvoorbeeld worden onderzocht of door het weren van het gemotoriseerde verkeer en het plaatsen van een betere afscheiding voldoende resultaat kan worden bereikt.

De rijksoverheid draagt tot en met 2010 financieel bij aan de verdere realisatie van het landelijke fiets- en wandelroute-netwerk. Provincies en gemeenten beschermen deze routes in hun ruimtelijke plannen.

Innovaties stimuleren

Innovaties kunnen het fietsgebruik bevorderen. Er liggen kansen op het terrein van geautomatiseerde stallingen, reis-informatie en de aanpak van fietsdiefstal. Innovatie is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van decentrale overheden, de rijksoverheid en vooral het bedrijfsleven.

Op het terrein van innovaties vervult de rijksoverheid veelal een stimulerende rol. Het rijk heeft bijvoorbeeld subsidies verstrekt voor experimenten waarbij de fiets fungeert als natransportmiddel voor het OV. Onderdeel van deze experimenten zijn innovatieve stallingssystemen. Ook wordt een landelijk register voor gestolen fietsen opgezet. Dit register is in de toekomst vermoedelijk ook via internet beschikbaar voor branche en publiek. Om fietsdiefstal tegen te gaan stimuleert het rijk ook de verdere ontwikkeling van tagidentificatie. De rijksoverheid steunt tot slot het Kennisplatform Verkeer en Vervoer, dat kennis over innovaties uit regionale en lokale projecten verzamelt en verspreidt en waar het Fietsberaad deel van gaat uitmaken.

TOEKOMSTBEELD: OPENBAAR VERVOER

2030: meer tevreden reizigers en beter benutte vervoerscapaciteit

Het OV geeft betrouwbare toegang tot het grootstedelijk gebied. In de grote vervoerstromen is het marktaandeel van het OV vergroot. De openbaar-vervoerbedrijven spelen met een aantrekkelijk aanbod en een specifieke prijs naar tijd en plaats in op de (groeiende) vervoersbehoefte. Op plaatsen en tijden met een gespreide en geringe vraag wordt maatwerk geleverd. De reizigers van het openbaar vervoer zijn over het algemeen tevreden met de kwaliteit die wordt geleverd.

Het openbaarvervoernetwerk bestaat uit goed op elkaar aansluitende deelnetwerken, met soepele overstapmogelijkheden. De reisinformatie voorafgaand aan en tijdens de reis is door ICT verbeterd. Elk vervoermiddel wordt ingezet op een wijze die past bij de kracht van de betreffende vervoerstechniek (rail, lightrail, bus, kleinschaliger systemen als regiotaxi en buurtbus). De overstap tussen OV en auto is vergemakkelijkt in en rond de grote steden.

De vervoersprestatie van de aanwezige infrastructuur is in het gehele OV toegenomen. Er is een betere afstemming van vraag en aanbod. De gemiddelde bezettingsgraad is gestegen door het beter benutten van de aanwezige vervoerscapaciteit. De betrouwbaarheid van het gehele spoorstelsel is vergroot (infrastructuur, materieel, logistiek en dienstregeling). Door differentiatie van onderhoud en hogere benutting is de prijs-prestatie-verhouding van het spoor verbeterd. De spoorweginfrastructuur is fit en wordt op basis van life-cyclemanagement vervangen. Verbeteringen van het OV gaan hand in hand met ruimtelijke ontwikkeling. De decentrale overheden laten een regiospecifiek OV aanbieden. De overheid biedt meer ruimte aan privaat initiatief, wat tot gevolg heeft dat er nieuwe dienstverleners op de OV-markt zijn gekomen.

Belemmeringen

De negatieve beeldvorming rond het OV dient te worden doorbroken. Betere samenwerking tussen de OV-partijen moet leiden tot een van deur tot deur benadering. De dienstregeling is bij het ontwerp niet altijd goed afgestemd. Dit geldt ook voor de dagelijks uitvoeringspraktijk. Het onderhoud is thans onvoldoende gedifferentieerd. OV-bedrijven kunnen nog te weinig op maat gesneden tarieven en kaartsoorten aanbieden.

Transitiepaden

Waar mogelijk is sprake van een gebiedsgewijze aanbesteding van meerdere vervoermodaliteiten. De rolverdeling tussen regio en vervoerder is op maat gesneden met voldoende ruimte voor de vervoersbedrijven.

Betrouwbaarheid is de sleutel

De betrouwbaarheid van alle onderdelen van het spoorstelsel is vergroot, door uitvoering van de maatregelen en innovaties uit het Benutten en Bouwen. Het gaat dan om maatregelen op het gebied van materieel, logistiek, infrastructuur en dienstregeling. De spoorweginfrastructuur verwerkt meer treinen op dezelfde rails.

Goed en tijdig overleg tussen alle betrokkenen in het OV

Om te komen tot goede afstemming van diensten, prijzen en marketing wordt door alle partijen goed en tijdig overleg gevoerd.

Innovatieacties Uitvoeringsagenda:

- Chipcard
- Pilot samenvoeging financieringsstromen doelgroepen en leerlingenvoer en OV
- Life-cyclemanagement spoor
- Uitvoering van maatregelen uit de visie van de spoorsector 'Benutten en Bouwen'

Hoofdstuk 4



- **Luchtvaart en luchthavens:
internationale bereikbaarheid**

De luchtvaart is in het internationale verkeer van mensen en goederen de snelst groeiende vervoerwijze. Dat heeft gevolgen. In het luchtruim, maar ook op de toeleidende infrastructuur op de grond wordt het steeds drukker. Voor de nationale economie is het belangrijk dat er in Nederland een sterke luchtvaartsector is die Nederland verbindt met de grote economische kerngebieden elders in de wereld. Om dit te bereiken maakt de rijksoverheid in Europees verband spelregels voor een open internationale luchtvaartmarkt, duidelijke veiligheidsregelgeving, toegang tot luchtvaart-

markten buiten Europa en regels voor een Europees luchtruim. In Nederland heeft de rijksoverheid Schiphol de vrijheid gegeven zich te ontwikkelen binnen wettelijke randvoorwaarden voor milieu en veiligheid. De werking hiervan wordt momenteel geëvalueerd. Verder werkt het rijk aan de stroomlijning van overheidsinterventies in de luchtvaart.

Ten aanzien van de andere luchthavens in ons land wil de rijksoverheid haar bevoegdheden op het gebied van ruimtelijke ordening en milieu decentraliseren naar de provincies.

4.1 Luchtvaart

Situatieschets: dynamische ontwikkelingen

De luchtvaart in Nederland bestaat uit een grote luchtvaartmaatschappij KLM (als onderdeel van Air France-KLM), aan KLM gerelateerde maatschappijen als Martinair en Transavia en nieuwe kleinere maatschappijen. Daarnaast vliegen op Nederland vele grote en kleinere buitenlandse maatschappijen. De Nederlandse luchthavens, in het bijzonder Schiphol, handelen de passagiers- en vrachtstromen af. Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) zorgt voor een veilige en ordelijke afwikkeling van het vliegverkeer. Het overvliegende verkeer wordt begeleid door Eurocontrol. De Inspectie Verkeer en Waterstaat ziet toe op de naleving van milieu- en veiligheidsnormen.

Omvang van het luchtverkeer neemt snel toe

De internationale luchtvaart is de vervoerswijze die het meest in de lift zit. Naar verwachting stijgt het aantal passagierskilometers en tonkilometers vracht – en daarmee het aantal op de luchthavens af te handelen vliegtuigen – jaarlijks met 4 tot 6%.

Liberalisering zet door, concurrentie neemt nog verder toe

De liberalisering van de luchtvaartmarkt heeft geleid tot meer concurrentie en tot grote, intercontinentale allianties van gevestigde luchtvaartmaatschappijen. Onlangs heeft dit zelfs de eerste internationale fusie van twee nationale luchtvaartmaatschappijen opgeleverd: Air France en KLM samen de grootste luchtvaartmaatschappij in de wereld vormen. Ook heeft de liberalisering de weg vrijgemaakt voor nieuwe, concurrerende producten in het luchtvervoer, vooral goedkope vliegverbindingen door low cost-carriers als EasyJet. Tot nu toe beperken deze maatschappijen zich tot vliegverbindingen binnen Europa.

Rol van rijksoverheid verandert

Het huidige stelsel van bilaterale luchtvaartverdragen zal geleidelijk aan worden vervangen door een Europees stelsel, en de Europese Unie krijgt meer bevoegdheden voor het afsluiten van luchtvaartverdragen. Een verdrag tussen de Europese Unie en de Verenigde Staten over een vrije luchtvaartmarkt tussen de EU en de VS is voor de Europese Unie – en voor Nederland – nu de eerste prioriteit.

Sector staat maatschappelijk onder druk

Vliegen is een snelle en relatief veilige manier van vervoer. Het levert echter ook overlast op, bijvoorbeeld bij omwon-

den van luchthavens. Daarnaast is de luchtvaartsector, door de aard van het vervoer, kwetsbaar gebleken voor terrorisme en voor illegale doeleinden, zoals drugsmokkel.

Ambitie: Nederland goed bereikbaar door de lucht

De internationale bereikbaarheid van Nederland door de lucht moet in stand blijven en verbeteren waar dit nodig is om – uiteraard binnen de wettelijke randvoorwaarden – de relatieve marktpositie te behouden. Dit is van groot belang voor het vestigingsklimaat in ons land en voor economische groei en werkgelegenheid.

Strategie: ruimte voor de luchtvaartmarkt

Voorwaarden voor het waarmaken van de ambitie zijn het ten minste instandhouden van een hoogwaardige netwerk-kwaliteit, de aanwezigheid van een uitstekend functionerende nationale luchthaven, een efficiënte luchtverkeersdienstverlening en een sterk innovatief vermogen bij de marktpartijen. Het rijk wil het beleid op deze voorwaarden richten om een sterke luchtvaartsector te behouden met de nationale luchthaven als thuisbasis.

Wat doet de rijksoverheid?

Gunstige concurrentievoorwaarden creëren

Voor het behouden van een sterke luchtvaartsector en een sterke nationale luchthaven heeft de rijksoverheid een aantal taken. Zo werkt de rijksoverheid aan een fair internationaal speelveld door zich bij Europese en mondiale beleidsvorming actief in te spannen voor eerlijke concurrentieverhoudingen binnen Europa en tussen Europa en de rest van de wereld. Het is ook belangrijk dat de Nederlandse overheid haar overheidsinterventies in de luchtvaart stroomlijnt. Een efficiënte en effectieve overheid kan de sector concurrentievoordelen bieden. Het kabinetsbeleid om de administratieve lasten te verlagen en om te dereguleren levert eveneens een bijdrage aan een gunstig economisch klimaat voor zowel de luchtvaartmaatschappijen als de nationale luchthaven. Voorts beziet het kabinet, naar aanleiding van incidenten ter zake, of voor de verlening van exploitatievergunningen aan nieuwe luchtvaartmaatschappijen een aanscherping van de vergunningsvoorwaarden nodig is.

Efficiënt gebruik van het luchtruim bevorderen

Het rijk neemt meerdere initiatieven om de capaciteit van het luchtruim zo efficiënt mogelijk te benutten. De zeer nauwe samenwerking in een gemeenschappelijke beleidseenheid de

militaire en de civiele luchtvaartautoriteiten is hier een goed voorbeeld van.

Een ander voorbeeld is de rol van Nederland als initiatiefnemer voor een nauwere samenwerking tussen de luchtverkeersleidingsorganisaties van België, Luxemburg, Duitsland en Nederland. Tevens heeft Nederland het initiatief genomen om, in het kader van het Single European Sky-pakket, een gemeenschappelijke certificeringsinstantie op te richten met de landen waarvoor het Eurocontrol-luchtverkeersleidingscentrum in Maastricht het luchtruim beheert.

Behalve door de grote luchtvaart wordt het luchtruim ook gebruikt door de kleine, zakelijke en recreatieve luchtvaart. Met de betrokken partijen maakt de rijksoverheid afspraken over wie waar mag vliegen.

Veiligheid

Uit diverse internationale verdragen vloeit voort dat de rijksoverheid een systeemverantwoordelijkheid heeft voor het garanderen en toezien op een veilige afhandeling van het vliegverkeer in en boven Nederland (zie ook hoofdstuk 6). Als gevolg van verdergaande europeanisering van veiligheidsregelgeving maar ook als gevolg van internationale ontwikkelingen in de luchtvaartveiligheid heeft de rijksoverheid een nieuwe beleidsagenda luchtvaartveiligheid opgesteld. Deze nota bestaat uit acties – ook in internationaal verband – die betrekking hebben op het vergroten van de vliegveiligheid.

Milieu

Op Europees en mondiaal niveau werkt de Nederlandse rijksoverheid aan langetermijndoelstellingen voor het gebruik van schone technieken en daarmee samenhangende emissie-eisen (vooral voor NO_x) aan de luchtvaart. In Europa ondersteunt Nederland onderzoek naar de ontwikkeling van een emissiehandelssysteem om de uitstoot van broeikasgassen, met name CO_2 , te beperken; zie hiervoor ook de Nota Verkeersemissies. Daarnaast beschouwt Europa de mogelijkheden van een hef-fingensysteem. Dit beleid past in het streven dat de veroorzaker van de milieuoverlast betaalt.

Innovatie bevorderen

Om de forse groei van het luchtverkeer te kunnen accommoderen zal een grote sprong voorwaarts gemaakt moeten worden in de technologie van luchtverkeersleiding en vliegtuigen. Nederland ondersteunt daarom het uit de Single European Sky-afspraken voortgekomen initiatief Sesame. Dit initiatief moet een Europees luchtverkeersleidingssysteem ontwikkelen dat het toekomstige luchtverkeer snel en efficiënt kan afhandelen. Binnen dit initiatief werken de maakindustrie, de luchtverkeersleidingsorganisaties en de luchtvaartmaatschappijen

nauw samen. Nederlandse kennis- en researchorganisaties, maar ook organisaties zoals de LVNL, nemen hieraan deel. Naast dit Europese initiatief kan het initiatief van de LVNL om in Nederland een kenniscentrum op het gebied van luchtverkeersleiding op te richten rekenen op de steun van de Nederlandse overheid.

Kleine luchtvaart: dereguleren waar mogelijk

Het rijk streeft ernaar de regelgeving voor de kleine, recreatieve en zakelijke luchtvaart zo veel mogelijk in lijn te brengen met die in de ons omringende landen. Waar mogelijk komt meer ruimte voor zelfregulering van de sector.

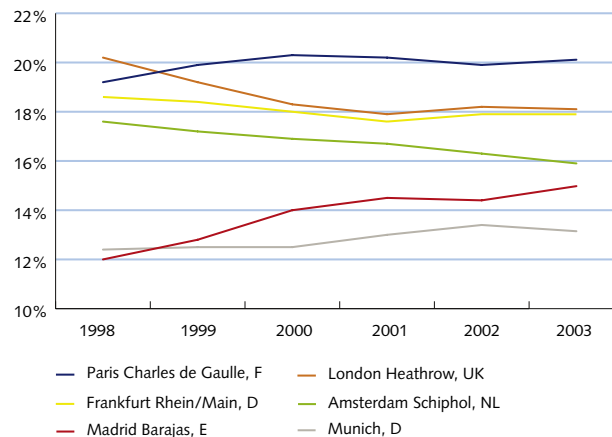
4.2 Mainport Schiphol en regionale luchthavens

Situatieschets: luchthaven Schiphol in een veranderende markt

Schiphol de vierde luchthaven van Europa

De luchthaven Schiphol is met 40 miljoen passagiers en 1,3 miljoen ton vracht in 2003 de vierde luchthaven van Europa, ook in aantal vliegbewegingen (zie figuur 4.1).

Figuur 4.1 Ontwikkeling marktaandeel van de zes grootste luchthavens in Europa op basis van het aantal vliegbewegingen (startende en landende vliegtuigen)^[26]



Marktaandeel staat onder druk

De trends en ontwikkelingen in de luchtvaart zorgen ervoor dat de positie van Schiphol als vierde luchthaven in Noordwest-Europa geenszins vanzelfsprekend is. Het bieden van een thuisbasis aan een grote alliantie is van levensbelang voor elke luchthaven. Maar liberalisering, alliantievorming

[26] Bron: Europese Commissie, DG Energie en Transport, 2004.

en fusies en overnames kunnen allianties ertoe brengen om andere 'hubs' te kiezen. Zo zal Schiphol excellent moeten blijven opereren om ook na afloop van de afspraken tussen Air France–KLM en de betrokken overheden gezien te blijven worden als een natuurlijke thuisbasis voor de SkyTeam-alliantie en in het bijzonder KLM. Daarnaast zijn de verdere ontwikkeling van het goedkope luchtvervoer, waaronder het vakantieverkeer per charter, en het luchtvrachtvervoer van belang. Het beslag van deze segmenten van de beschikbare capaciteit op Schiphol moet in samenhang met de behoeften van de SkyTeam-alliantie worden gezien. Schiphol zal permanent moeten blijven investeren in het optimaliseren van zijn operationele activiteiten om zo de concurrentie voor te blijven.

Goed voor werkgelegenheid en hoogwaardige bedrijvigheid

De luchthaven Schiphol genereert in totaal zo'n 80.000 tot 120.000 arbeidsplaatsen, waarvan ongeveer 60.000 direct. In termen van toegevoegde waarde betekent dat circa 2% van het BNP.

Naast deze bijdrage is vooral het feit dat Schiphol toegang biedt tot de rest van de wereld van belang voor de algemene economische ontwikkeling van Nederland. Zakelijke reizigers sluiten over de hele wereld contracten; vakantiegangers van over de hele wereld vliegen naar Nederland. Schiphol heeft bovendien een functie voor het vestigingsklimaat: veel hoogwaardige, voor onze kenniseconomie relevante bedrijvigheid heeft zich in de nabijheid van de luchthaven gevestigd. Dat blijkt onder andere uit het feit dat er in de mainportregio veel Japanse bedrijven zijn. Deze bedrijven zorgen op hun beurt weer voor versterking van het marktpotentieel van Schiphol als bestemmingsluchthaven.

Economie en leefomgeving in balans

Met de inwerkingtreding van de Schipholwet in 2003 heeft het rijk een balans gezocht tussen het economische belang en het milieubelang. Dit door grenzen te stellen aan de effecten van het vliegverkeer op milieu en veiligheid en door beperkingen aan te brengen in het ruimtegebruik in de omgeving van de luchthaven, zoals een gebied met een verbod op nieuwbouw van woningen. Binnen de grenzen aan de effecten op milieu en veiligheid is er ruimte voor meer vliegverkeer naarmate het verkeer stiller, veiliger en schoner is. In 2003 is voorts afgesproken dat de Schipholwet in 2006 geëvalueerd zal worden.

Sterkere positie voor regionale luchthavens

De regionale luchthavens hebben elk hun eigen posities verworven in de internationale bereikbaarheid van Nederland.

De laatste jaren zijn deze luchthavens vooral actief in het charterverkeer naar vakantiebestemmingen en de rechtstreekse verbindingen van low-cost carriers naar kleinere Europese luchthavens. Met deze activiteiten leveren regionale luchthavens een bijdrage aan de regionale economieën en de werkgelegenheid aldaar.

Ambitie: sterke positie van Schiphol behouden

Het kabinet wil de maatschappelijke meerwaarde van de luchthavens voor de Nederlandse economie behouden en zo mogelijk versterken. Het doel is om de positie van Schiphol als sterke mainport in Noordwest-Europa te behouden.

Strategie: ruimte voor groei binnen grenzen

Het rijk houdt vast aan het uitgangspunt dat Schiphol zich tot 2030 op de huidige locatie verder moet kunnen ontwikkelen. Het beleid is gericht op een blijvende bijdrage van de luchthaven aan de internationale concurrentiepositie van de Randstad.

Wat doet de rijksoverheid?

Evalueren van de Schipholwet

Met de Schipholwet heeft de rijksoverheid vastgelegd binnen welke milieugrenzen Schiphol mag groeien. Tegelijkertijd is besloten de wet in 2006 te evalueren. In de aanloop naar de evaluatie heeft het kabinet in overleg met de Tweede Kamer besloten tot een veelomvattende evaluatie, waarbij tevens de ruimte is geboden aan belangstellenden om met verbetervoorstellen te komen.

Mainportproject en langetermijnbeleid Schiphol

Om het beleid voor de mainport Schiphol op langere termijn, gegeven de gestelde ambitie, vorm te kunnen geven, verkent de rijksoverheid de ontwikkelingen in de internationale luchtvaart en de betekenis daarvan voor Schiphol. Op basis van deze analyses en de evaluatie van de Schipholwet zal het rijk in 2006 het beleid voor Schiphol afwegen.

Minderheidsbelang van de staat verkopen

Mede ter versterking van de positie van het bedrijf Schiphol heeft het kabinet het principebesluit genomen om op een financieel geschikt moment een minderheidsbelang in de NV Luchthaven Schiphol te verkopen. Voorwaarde voor deze stap is een adequate borging van publieke belangen die met de nationale luchthaven gemoeid zijn. Hiertoe heeft het rijk een pakket van aanvullende regelgeving voorgesteld. De

Tweede Kamer heeft inmiddels met het principebesluit en met het pakket van maatregelen ter borging van de publieke belangen.

Waarborgen milieu en veiligheid

Duidelijke en handhaafbare milieu- en veiligheidseisen zorgen voor beperking van de effecten van de luchtvaart op milieu en veiligheid in de omgeving van de luchthavens (zie ook hoofdstuk 6). Het rijk heeft deze normen in de Schipholwet vastgelegd en handhaaft deze.

Het rijk hanteert het principe 'de veroorzaker betaalt'. Maatregelen om de overlast in de omgeving van de luchthaven te compenseren komen daarom voor rekening van de sector. Zo wil het rijk de luchtvaart stimuleren om zelf met innovatieve oplossingen te komen. Het rijk gaat door benchmarking na of en in welke mate het totale milieu- en veiligheidspakket de concurrentiepositie van de luchtvaartsector beïnvloedt.

Samenwerking bevorderen met andere overheden, andere landen en omwonenden

Het rijk heeft de ambitie om via meer interdepartementale samenwerking te komen tot samenhang in het vestigingsbeleid, de beschikbaarheid van voldoende bedrijfsterreinen en de afstemming met het beleid voor bereikbaarheid en ruimtelijke ordening. Daarnaast overlegt het rijk met regionale en lokale overheden bij de verdere ontwikkeling van de luchthavens en zet het rijk in op het in internationaal verband bevorderen van eerlijke concurrentieverhoudingen.

Om het draagvlak voor de luchthavens in het algemeen en de luchthaven Schiphol in het bijzonder te vergroten zet het rijk in op goede communicatie met omwonenden, overheden, het bedrijfsleven rondom de luchthaven, de gebruikers van de luchthaven en de luchthaven zelf. Voor de regionale luchthavens zullen de provincies, na decentralisatie van bevoegdheden, de communicatie voor hun rekening nemen.

Infrastructuur rond Schiphol verbeteren

Het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport is het leidend kader voor investeringen in infrastructuur, zo ook voor Schiphol. In hoofdstuk 2 staat aangegeven welke knelpunten op het hoofdwegennet rond Schiphol worden aangepakt. Voorts is in het Noordvleugel-programma de bereikbaarheid van Schiphol een belangrijk aandachtspunt. Ook de opname van Schiphol in het Europese netwerk van hogesnelheidstreinen met de HSL-Zuid is van belang. Het rijk zal verder via onderzoek en benchmarking de vinger aan de pols houden.

Taken overdragen aan de provincie

In het wetsvoorstel voor de regionale en kleine burgerluchthavens worden duidelijk omschreven bevoegdheden ten opzichte van deze luchthavens van het rijk naar de provinciale overheden gedecentraliseerd. Het IPO is positief over het wetsvoorstel, dat inmiddels aan de Raad van State voor advies is voorgelegd.

Met de decentralisatie komt de afweging tussen lusten en lasten bij de bestuurslaag waar de effecten van een luchthaven zich voordoen. Zo krijgen provinciale overheden de mogelijkheid om zelf een afweging te maken tussen ontwikkelingen van ruimtegebruik zoals woningbouw, de groei-mogelijkheden voor de luchthaven en de woonbeleving van omwonenden. Het rijk zal aangeven met welke milieu- en veiligheidsnormen, alsmede de daaraan gekoppelde beperkingen aan het ruimtegebruik, de provincie minimaal rekening moet houden. Vooruitlopend op de nieuwe regelgeving zal specifiek voor externe veiligheid een planologisch interim-beleid gevoerd worden, ter voorkoming van nieuwe ongewenste risicosituaties. Tevens is bereikbaarheid met het openbaar vervoer een aandachtspunt bij luchthavens van enige omvang.

De luchthaven uitdagen tot innovatie

In het voorstel tot het vervreemden van aandelen van Schiphol staat aangegeven dat de rijksoverheid Schiphol zal toetsen op de mate waarin het investeert in het beter laten functioneren van de luchthaven. Deze passage is opgenomen omdat het onomstotelijk vaststaat dat het van het grootste belang is dat Schiphol ten opzichte van zijn klanten, de luchtvaartmaatschappijen, blijft investeren in het excellent operationeel presteren van de luchthaven. Dit heeft een positieve invloed op de operaties van luchtvaartmaatschappijen. Het ontwikkelen van dit soort innovaties is nadrukkelijk een taak van de sector zelf, maar vanwege de impact die het heeft op de prestaties van de luchtvaartmaatschappijen houdt de overheid wel toezicht via de wet- en regelgeving inzake de vervreemding van aandelen.

Hoofdstuk 5



- **Scheepvaart en havens: eerlijke concurrentie**

Door de strategische ligging van ons land vervult de scheepvaart een belangrijke functie: zeevaart, kustvaart en binnenvaart zorgen voor een zeer groot deel van het internationale goederenvervoer. De binnenvaart speelt daarnaast ook een grote rol in het binnenlands goederenvervoer. Om ook in de toekomst vervoer over water goed te kunnen blijven benutten, is het zaak de betrouwbaarheid en concurrentiekracht van de scheepvaart te waarborgen. De rijksoverheid loopt daarom achterstallig onderhoud in en gaat de

capaciteit van het water beter benutten. De zeehavens fungeren als internationale knooppunten die bedrijven in Nederland verbinden met de Europese en de wereld-economie. Ze zijn dus van groot belang voor de werkgelegenheid en de economische groei. Ook vormen de havenregio's een aantrekkelijke vestigingsplaats voor industrie, handel en logistieke dienstverlening. De rijksoverheid wil de meerwaarde van deze havens vergroten door onder meer de marktwerking te bevorderen.

5.1 Binnenvaart

Nederland beschikt over een uitgebreid hoofdvaarwegennet dat de belangrijkste economische kerngebieden, het onderliggende vaarwegennet en het trans-Europese vaarwegennet met elkaar verbindt. De rijksoverheid streeft naar betrouwbare reistijden voor het vervoer van goederen over water en wil de autonome groei van dit vervoer mogelijk maken, zonder dat dit de reistijd langer of onzekerder maakt.

Situatieschets: binnenvaart minder betrouwbaar en efficiënt

Binnenvaart van belang voor de Nederlandse concurrentiepositie

Voor een groot gedeelte van de goederen in Nederland geldt de binnenvaart als een goedkope en veilige vervoerswijze. Van al het transport op Nederlands grondgebied vindt ruim 40% over de vaarwegen plaats, waarvan ongeveer de helft bestaat uit bouwstoffen. Het transport van bouwstoffen kan alleen via de binnenvaart afgewikkeld worden als er voldoende locaties zijn voor overslag op vrachtwagens. Een aantal sectoren zijn afhankelijk van deze goedkope transportwijze. Vooral voor de agrarische sector, voor de brandstofdistributie en voor de chemie. Met name voor deze sectoren is het van groot belang dat voldoende ruimte beschikbaar blijft voor natte bedrijventerreinen en dat deze bedrijventerreinen bereikbaar blijven via een betrouwbaar vaarwegennetwerk. Het containervervoer groeit de laatste jaren met 7 tot 10% per jaar en deze groei zal naar verwachting de komende jaren aanhouden. De binnenvaart kan een belangrijke rol spelen bij het opvangen van deze groei.

Binnenvaart is niet los te zien van andere functies en netwerken

De binnenvaart maakt gebruik van het waterwegennet in Nederland. Dit net heeft naast de transportfunctie belangrijke maatschappelijke functies voor onder meer de aan- en afvoer van water (bescherming tegen hoog water), drinkwatervoorziening, natuur en recreatie. Veel maatregelen op waterwegen zijn van belang voor verschillende functies. Voor het voor- en natransport wordt veelal gebruikgemaakt van het wegvervoer. Overslagmogelijkheden en wegontsluiting van de overslagpunten zijn dan ook essentiële voorwaarden voor een goed functionerende binnenvaart.

Betrouwbaarheid neemt af door achterstallig onderhoud

Uit een externe audit in 1998 bleek dat waterbeheer en vaarwegen te kampen hadden met structurele tekorten op het reguliere jaarlijkse onderhoud. Daarnaast zijn in het verleden onvoldoende middelen gereserveerd voor de vervanging van stuwen, sluizen en bruggen aan het einde van hun levensduur. Het rijk wordt daardoor geconfronteerd met achterstallig onderhoud op de waterwegen.

Wat zijn de consequenties van dit achterstallige onderhoud? Het achterstallig onderhoud vergroot de onbetrouwbaarheid van het gehele vaarwegennetwerk, doordat sluizen en bruggen kunnen uitvallen. Het leidt tot hogere kosten van het transport, door laadbepalingen als gevolg van ondieptes. Het gebeurt al dat verladers door de toenemende onbetrouwbaarheid het vertrouwen in de binnenvaart verliezen en overstappen naar het wegtransport, ook al is dat duurder. Hetzelfde gebeurt als transportcorridors door uitval van sluizen en bruggen (tijdelijk) niet bevaarbaar zijn en als binnenvaartshavens zelfs onbereikbaar worden.

Groei goederenvervoer veroorzaakt nieuwe capaciteitsknelpunten

Een goed onderhouden vaarwegennetwerk is niet overal voldoende om ook de toekomstige hoeveelheid goederen even betrouwbaar en snel te kunnen vervoeren. Uit capaciteitsberekeningen blijkt dat groei van het goederenvervoer leidt tot specifieke nieuwe knelpunten, door toenemende druk op de capaciteit van sluizen, bruggen en ligplaatsen en door beperkingen van het vaarwegprofiel.

Ambitie: betrouwbare reistijden voor de binnenvaart

Het is de ambitie de autonome groei van de huidige markten mogelijk te maken en tegelijkertijd de betrouwbaarheid van de reistijd te herstellen en vast te houden. Daarvoor worden het achterstallig beheer en onderhoud ingehaald en worden de capaciteitsknelpunten weggenomen.

Inhalen achterstallig onderhoud

In de periode 2004-2010 wordt circa 700 miljoen euro ingezet om de achterstand weg te werken bij het reguliere onderhoud van de topprioriteiten (aan- en afvoer van water, veiligheid en bereikbaarheid van de zeehavens Rotterdam en Amsterdam en de hoofdtransportassen) en om bestaande stremmingen op te heffen. Op een belangrijk deel van de doorgaande en overige hoofdvaarwegen blijven echter achterstanden bestaan en worden alleen bij calamiteiten en functie-uitval reparaties verricht.

Benuttingsmaatregelen

Capaciteitsknelpunten worden vastgesteld op basis van informatie over de capaciteit van de vaarweg en de (verwachte) intensiteit van het gebruik. Zo treedt bijvoorbeeld bij sluisen op de hoofdvaarwegen een capaciteitsknelpunt op wanneer de gemiddelde totale wachttijd in de maatgevende maand meer dan 30 minuten bedraagt. Voordat een knelpunt wordt opgelost, worden op corridorniveau de maatschappelijke kosten en baten afgewogen. Het is dus niet zo dat overschrijding van de norm automatisch leidt tot maatregelen. Door benuttingsmaatregelen te treffen op een aantal belangrijke hoofdverbindingssassen kunnen de bestaande en potentiële knelpunten worden opgelost. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de periode 2005-2010, waarin de capaciteitsknelpunten worden aangepakt uit het huidige Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport, en de periode 2011-2020, waarin nieuwe knelpunten kunnen ontstaan als gevolg van de groei van het goederenvervoer. Deze nieuwe knelpunten staan weergegeven in figuur 5.1. Behalve voor deze knelpunten is geld uitgetrokken voor verkeersmanagement, zoals marktconforme bediening van sluisen en bruggen.

Streefbeelden

Kunstwerken – zoals bruggen, sluisen en oeverwerken – hebben over het algemeen een levensduur van 50 en 100 jaar. Het moment van vervanging is kostentechnisch gezien het beste moment om ook veranderingen (in de dimensionering) door te voeren. Daarbij moet er dus nog verder vooruit worden gekeken dan bij andere vormen van infrastructuur. Zo wordt tegen beperkte extra kosten continu gewerkt aan opwaardering van het vaarwegennet op de lange termijn. Dit is te zien als een no-regretmaatregel. De opwaardering ondersteunt immers de efficiency op de lange termijn en daarmee de concurrentiekracht van Nederland. Hoe het vaarwegennet er op de lange termijn uit moet zien, is vastgelegd in streefbeelden.

Als streefbeeld bij vervangingsinvesteringen geldt dat de hoofdtransportassen ten minste geschikt moeten zijn voor klasse-VIb-schepen en vierlaagscontainervaart en de doorgaande nationale hoofdvaarwegen ten minste voor klasse-Va-schepen en eveneens vierlaagscontainervaart (zie figuur 5.2). Voor de overige hoofdvaarwegen geldt het streefbeeld van geschiktheid voor minimaal klasse-IV en drielaagscontainervaart. Ook wordt rekening gehouden met voldoende schutcapaciteit van sluisen op de lange termijn. Dit kan door te kiezen voor een grotere kolk of voor het reserveren van ruimte voor een extra kolk.

Figuur 5.1 Potentiële benuttingsknelpunten in het vaarwegennet in de periode 2011-2020 als gevolg van de groei van het goederenvervoer



Legenda

- Klasse VI
- Klasse Vb
- Klasse Va
- Klasse IV
- Klasse III en lager

- ▲ Knelpunt sluisen
- Knelpunt vaarwegprofiel
- Knelpunt bruggen
- ★ Knelpunt ligplaatsen

Figuur 5.2 Streefbeeld van vaarwegennet in 2020



Legenda

- Hoofdtransportas: ten minste klasse-VIb en 4-laagscontainervaart
- Doorgaande hoofdvaarweg: ten minste klasse V en 4-laagscontainervaart
- Overige hoofdvaarweg: ten minste klasse-IV en 3-laagscontainervaart

Potentiële verbinding

- Potentiële overige hoofdvaarweg: ten minste klasse-IV en 3-laagscontainervaart
- Potentieel distributienetwerk

Toelichting bij classificatie van vaarwegen

De hoofdverbindingssassen (zoals gedefinieerd in de Nota Ruimte) komen overeen met de hoofdtransportassen, de doorgaande hoofdvaarwegen en een deel van de overige hoofdvaarwegen. De hoofdtransportassen verbinden de mainports (Schiphol en Rotterdam) met het internationale achterland (voornamelijk in Duitsland en België). De doorgaande en overige hoofdvaarwegen verbinden de economische kerngebieden in Nederland met de hoofdtransportassen. Het is de verantwoordelijkheid van het rijk om de economische kerngebieden over water bereikbaar te houden.

Hoofdtransportassen en hoofdvaarwegen verwerken jaarlijks een volume van ten minste 5 miljoen ton goederen en/of 25.000 standaardcontainers. De klassenindeling sluit aan bij de internationale CEMT-classificatie voor schepen. Zo correspondeert klasse Va met een standaardschip van 110 meter lang, 11,4 meter breed en 2,8 tot 4,5 meter diepgang, en klasse-VIb met een standaardschip van 140 meter lang, 15 meter breed en een diepgang van 3,9 tot 4,5 meter.

Strategie: prioriteit bij hoofdverbindingssassen, internationale aanpak en innovatie

Houwen gaat voor bouwen

Om de ambitie waar te kunnen maken met het beschikbare budget is het uitgangspunt 'houwen gaat voor bouwen': het wegwerken van onderhoudsachterstanden heeft een hogere prioriteit dan benuttingsmaatregelen. Bij het onderhoud worden prioriteiten gesteld op grond van het economische belang van de transportfunctie en de risico's die de sluisen en andere werken opleveren voor de doorstroming. Tevens worden maatregelen getroffen om de bestaande vaarwegen beter te benutten, waarbij een aanpak per corridor de voorkeur heeft. De prioriteit ligt bij de economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen (zoals gedefinieerd in de Nota Ruimte). Specifieke uitgangspunten voor de recreatievaart zijn opgenomen in hoofdstuk 6 van deze nota en in de Nota Ruimte.

Internationale bereikbaarheid verbeteren

De afspraken over verbetering en afstemming van regelgeving en aanpak van knelpunten op de internationale corridors zullen ook gevolgen hebben voor de Nederlandse binnenvaart. De toetreding van nieuwe EU-landen vergroot de binnenvaartmarkt. Het rijk pleit er binnen de EU en bij individuele lidstaten voor om die onderdelen van het trans-Europese netwerk met voorrang aan te pakken, die doorgaande routes

vormen van en naar Nederland en waar zich knelpunten voordoen. Nauwe samenwerking is nodig voor goede corridorsgewijze verbetering van vaarwegknelpunten en verkeersmanagement.

Bestuurlijke vernieuwing: regionale aanpak en betalen naar gebruik

Grote investeringsprojecten worden (bij zowel vervanging als benuttingsmaatregelen) bij voorkeur met een regionale aanpak benaderd. Voorbeelden hiervan zijn de verbinding Lemmer-Delfzijl (waarbij twee provincies zijn betrokken) en de Noord-Brabantse kanalen (BERZOB). Deze regionale aanpak schept een goed klimaat voor het maken van afspraken over publiek-private samenwerking (PPS). Ook zal het kabinet verkennen of er constructies mogelijk zijn waarbij het bedrijfsleven (mee)betaalt aan investeringen in de infrastructuur. PPS en tol betekenen dat de rijksoverheid eerder kan investeren.

Innovaties stimuleren

De liberalisering van de binnenvaartmarkt heeft de vernieuwing op het gebied van logistiek, efficiency, verkeersmanagement, veiligheid en leefomgeving versneld. Het vervoerende en verladende bedrijfsleven neemt het initiatief voor innovatie. De partijen benutten de mogelijkheden van publiek-private samenwerking bij onderhouds- en benuttingsmaatregelen. Het rijk ondersteunt met innovatieplatforms en door coalities voor individuele projecten te organiseren. De overheid neemt zelf het initiatief en is eventueel financieel betrokken, als de markt een bepaalde innovatie met een groot maatschappelijk belang laat liggen. Na de experimentele fase legt het rijk de verantwoordelijkheid voor de toepassing weer bij de markt, bijvoorbeeld door regelgeving. Voorbeelden hiervan zijn de uitlaatgaskatalysator voor scheepsmotoren, Distrivaart en River Information Services.

Het initiatief voor innovaties in materialen en processen voor onderhouds- en benuttingsmaatregelen ligt bij het rijk, dat zelf verantwoordelijk is voor een duurzaam waterwegennet. Ecologische duurzaamheid wordt gestimuleerd door bijvoorbeeld gebruik te maken van verduurzaamd hout en milieuvriendelijke verf. Economische duurzaamheid wordt bevorderd door (meer) gebruik te maken van life-cyclecostmanagement.

5.2 Zeescheepvaart

De helft van de goederenstroom van en naar ons land verloopt over zee. De Nederlandse zeescheepvaartsector heeft daarin een belangrijk aandeel. De rijksoverheid wil de concurrentiekracht van de Nederlandse reders en van de Nederlandse vlag versterken om de bijdrage van de zeescheepvaart aan het maritieme cluster en aan de nationale economie te vergroten.

Situatieschets: zeescheepvaart onmisbaar voor goederenvervoer

Zeescheepvaart dient economisch belang

De zeescheepvaart verzorgt de helft van de goederenstroom van en naar Nederland: dit is ruim 430 miljoen ton. Door globalisering en toename van de internationale handel is er ook sprake van een sterke groei. De containervaart groeit jaarlijks met 7 tot 10%, momenteel vooral onder invloed van de marktontwikkelingen in China. Naast het transportbelang is er ook een ander economisch belang: zeescheepvaart vormt met 35% van de omzet het hart van het maritieme cluster.

Concurrentie neemt toe...

Oneigenlijke internationale concurrentie door buitenlandse reders die bewust onder de internationale normen opereren, vormt een belangrijke bedreiging voor de Nederlandse zeevaart en daarmee voor het maritieme cluster. Er is ook in toenemende mate concurrentie tussen landen, in de EU vooral op het fiscale vlak.

...ook van het wegvervoer

'Short sea shipping' neemt meer dan de helft van de zeescheepvaart voor haar rekening en groeit net zo vlug als het wegvervoer. Om de snel toenemende intra-Europese goederenstromen te verwerken, moet de rol van 'short sea shipping' verder worden vergroot. Door de sterke verbetering van de milieuprestaties van het wegvervoer staat 'short sea shipping' als duurzaam alternatief onder druk.

Ambitie: concurrentiepositie bevorderen

Het rijk voert beleid ter bevordering van de concurrentiekracht van de zeescheepvaart. Het containervervoer vanuit Nederland binnen Europa door 'short sea' is in 2010 toegenomen tot 40 miljoen ton. Dit moet betrouwbaar worden vervoerd. Indien dit over de weg zou worden gedaan, zou er sprake zijn van ruim 1,4 miljoen vrachtwagenritten.

Strategie: oneigenlijke concurrentie tegengaan

Eerlijke concurrentie vereist dat er geen plaats meer is voor buitenlandse reders die bewust onder de internationale normen opereren en met het zo behaalde kostenvoordeel Nederlandse kwaliteitsreders oneigenlijk beconcurreren. De inzet is om uiterlijk in 2020 eerlijke concurrentieverhoudingen bewerkstelligd te hebben. Naast mondiale afspraken op het terrein van veiligheid en arbeidsvoorwaarden is goede handhaving noodzaak. Specifiek voor 'short sea shipping' geldt dat de concurrentieverhoudingen ten opzichte van andere vervoerswijzen zo snel mogelijk gelijk worden getrokken met het oog op deelname in internationale vervoersketens.

Wat doet de rijksoverheid?

Eerlijke marktverhoudingen bevorderen

De taak van het rijk is vooral eerlijke marktverhoudingen te creëren, onder meer door een gunstig fiscaal klimaat te scheppen, de innovatiekracht te vergroten, duidelijke kaders te stellen voor milieu en veiligheid en procedures te vereenvoudigen, waaronder het verminderen van administratieve lasten. Waar mogelijk nationaal, maar veelal internationaal, vooral binnen de EU, de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en de International Labour Organisation (ILO). Het rijk waarborgt ook dat de maritieme functies aan de wal en op het water gekwalificeerd worden vervuld. Om ook gekwalificeerde zeelieden uit het buitenland voor de Nederlandse vloot beschikbaar te krijgen, ondersteunt de rijksoverheid selectief het zeevaartonderwijs in bepaalde andere landen.

Innovatiekracht vergroten

Innovatie helpt de concurrentiekracht van de zeescheepvaartsector te versterken. Om het innoverend vermogen van de sector te stimuleren trekt VenW eenmalig een bedrag van 10 miljoen euro uit voor een innovatie-impuls. Daarbij gaat het niet alleen om logistieke en technische innovaties, maar ook om organisatorische vernieuwingen. Zo worden op het gebied van brandstofbesparing en luchtverontreiniging grote sprongen vooruit mogelijk geacht.

Duidelijke normen stellen voor milieu en veiligheid

Nationaal en internationaal zet het rijk in op duidelijke doelnormen voor milieu en veiligheid. Reders hebben dan de vrijheid zelf te bepalen welke maatregelen zij nemen om de vereiste resultaten te bereiken. Vanwege het mondiale karakter van de zeescheepvaart streeft het rijk vooral naar internationaal draagvlak voor deze maatregelen. Op het gebied van emissies naar de lucht richt het rijk zich, wat betreft NO_x

en PM_{10} , op verkleining van het verschil in emissienormen tussen zeescheepvaart en wegvervoer en, wat betreft SO_2 , op aanscherping van de eisen voor het zwavelgehalte van de brandstof voor zeeschepen. Ook voor CO_2 en lozingen in het water streeft de rijksoverheid naar minder emissies. Tot slot beoogt ze ook ten minste een stabilisatie van het aantal ongevallen, doden en gewonden, ondanks de groei van de zeescheepvaart.

Samenwerking en informatie-uitwisseling bevorderen

Voor de versterking van 'short sea shipping' geeft het rijk prioriteit aan de eenloketgedachte, eenvoudige administratieve procedures, optimalisering van de handhaving, effectieve communicatie en voorlichting en gunstige uitgangsposities in de diverse Europese stimuleringsprogramma's.

Veranderde rol toezicht

De overheid stimuleert de eigen verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven en wenst als toezichthouder een onafhankelijke rol. In het toezicht op de koopvaardij worden daarom certificerende inspecties overgedragen aan klassenbureaus en wordt tweedelijns toezicht op klassenbureaus opgebouwd.

5.3 Mainport Rotterdam en overige zeehavens

Nederland beschikt over goed geoutilleerde zeehavens met bedrijven die sterke marktposities innemen. Om deze positie ten minste te behouden en nieuwe bedrijvigheid aan te trekken, streeft het rijk ernaar de internationale concurrentiekracht van de Nederlandse zeehavens als vervoersknooppunt en als vestigingsplaats voor bedrijvigheid te versterken. Daartoe richt het beleid zich op goede marktwerking bij eerlijke concurrentieverhoudingen, op innovatie, duidelijke kaders voor veiligheid, milieu en leefomgeving, minder administratieve lasten en het instandhouden en zo nodig verbeteren van de capaciteit van hoofdinfrastructuur en fysieke ruimte. Het rijk legt prioriteit bij de verdere ontwikkeling van mainport Rotterdam, door samen met regionale en lokale partners te werken aan de versterking van deze mainport én aan de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond.

Situatieschets: zeehavens hebben meer potentie

Rotterdam raakt marktaandeel kwijt

Het Rotterdamse Rijn- en Maasmondgebied is met bijna 364 miljoen ton overgeslagen goederen in 2004 verreweg de grootste haven van Europa.^[27] De overslag in Rotterdam is de laatste jaren echter beduidend minder gegroeid dan in de

[27] Bron: Nationale Havenraad, jaarverslag 2004.

andere grote zeehavens in Europa. Hierdoor heeft Rotterdam marktaandeel verloren.

Dit illustreert dat de positie van de Nederlandse zeehavens onder druk staat. Als de zeehavens onvoldoende inspelen op de kansen en bedreigingen die met de steeds dynamischer omgeving op hen af komen, komt hun maatschappelijke betekenis voor Nederland en Europa in gevaar. Dit rechtvaardigt aandacht van het rijk.

Zeehavens trekken bedrijvigheid aan

De industrie- en transportactiviteiten in de Nederlandse zeehavens zorgden in 2002 voor een toegevoegde waarde van ongeveer 6% van het bruto nationaal product en voor zo'n 4% van de werkgelegenheid in ons land (directe en indirecte effecten samen). Ze vormen een internationaal knooppunt voor de transportketens die de Nederlandse economische sectoren verbinden met de wereldeconomie. Het succes van Nederlandse bedrijven in industrie, landbouw, handel en distributie hangt mede af van efficiënte transportmogelijkheden van en naar andere productiegebieden en consumentenmarkten in de wereld. Ten slotte bieden de zeehavens een aantrekkelijke vestigingsplaats voor (clusters van) industrie, handel en dienstverlening.

Ambitie: meer meerwaarde

Het kabinet wil de maatschappelijke meerwaarde van de zeehavens voor de Nederlandse economie versterken. De ambitie is om de internationale concurrentiekracht van de Nederlandse zeehavens te verbeteren en munt te slaan uit de unieke positie van Rotterdam, binnen de randvoorwaarden van veiligheid, milieu en leefomgeving.

Strategie: marktwerking binnen voorwaarden

Om de concurrentiekracht te verbeteren richt het zeehavenbeleid zich op drie hoofdlijnen: het verbeteren van de marktwerking, het stellen van heldere randvoorwaarden, het organiseren van toezicht en ten slotte het minimaal in stand houden en zo nodig verbeteren van de capaciteit van infrastructuur en fysieke ruimte, waarbij de ontwikkeling van mainport Rotterdam prioriteit heeft. De PKB-plus PMR (Project Mainportontwikkeling Rotterdam) schept daartoe de ruimtelijke voorwaarden. Naast deze hoofdlijnen bevordert het rijk vernieuwingen in de sector.

Wat doet de rijksoverheid?

Marktwerking verbeteren

Voor goede marktwerking is eerlijke concurrentie tussen zeehavens nodig. Daartoe streeft het rijk binnen de Europese Unie naar een richtsnoer voor (transparantie in) staatssteun aan Europese zeehavens. Daarnaast richt het beleid zich op verdere liberalisatie van havendiensten, stroomlijning van overheidsinterventies in logistieke processen, versterking van het innoverend vermogen van de bedrijven in de zeehavens, facilitering van samenwerking tussen zeehavenbeheerders op publieke taken en – bij verzelfstandiging – borging van publieke belangen.

Randvoorwaarden stellen

Het rijk streeft in Europees verband naar heldere randvoorwaarden, vooral ten aanzien van een goed leefmilieu en veiligheid. Nederlandse regelgeving loopt daarbij niet voor op Europese regelgeving. Alleen daar waar hiaten ontstaan en de specifieke Nederlandse situatie dat vergt, komt het rijk met (aanvullende) nationale regelgeving. Verder richt de rijksoverheid zich op efficiënte en effectieve handhaving: ze wil de administratieve lasten zo veel mogelijk beperken.

Capaciteit instandhouden en zo nodig vergroten

Om de concurrentiepositie van de zeehavens in stand te houden en te verbeteren richt het rijk zich op een goede bereikbaarheid en voldoende ruimte voor bedrijvigheid. De havens moeten zowel via zee goed te bereiken zijn (vaargeulen, zeesluizen, zeeweringen, et cetera) als via de hoofdinfrastructuur over land (Betuweroute en de belangrijkste verbindingen in het rijkswegen- en vaarwegennet). Voor de afwegingskaders die aangeven wanneer door het rijk wordt geïnvesteerd, wordt verwezen naar de Nota Zeehavens en het MIT. Een belangrijk project in het kader van capaciteitsvergroting van fysieke ruimte is het project 'Mainportontwikkeling Rotterdam'.

Innovatie bevorderen

Bedrijven moeten innoveren om internationaal te blijven concurreren. De overheid ondersteunt deze vernieuwingsbehoefte door onder meer een 'Taskforce Zeehaven' op te richten in het Transumo-programma 'Goederenvervoer en logistiek' en een ICT-netwerk te ontwikkelen in de haven, het project 'Next generation ICT Havens'. In dit project wordt het elektronisch havenloket als basis genomen en wordt een koppeling gelegd met de netwerken van overige logistieke partijen (binnenvaart, wegtransport, het spoorvervoer en andere havens) om zo de administratieve lasten te beperken.

Wat doen decentrale overheden?

Ruimte reserveren

Het zeehavenbeleid kan alleen effectief zijn als ook decentrale overheden zich inzetten. Daarom vraagt het rijk de provincies, gemeenten en WGR-plusregio's waarin een zeehaven is gelegen, in hun beleidsplannen aandacht te besteden aan de verdere ontwikkeling van hun zeehavens. Dit betekent onder meer dat deze havens voldoende ruimte krijgen toebedeeld in streek- en bestemmingsplannen. Verder is het van belang dat zeehaventerreinen goed voorzien zijn van infrastructuur.

Toezicht houden

Ook verwacht het rijk van deze medeoverheden de uitvoering van een aantal publieke taken. Het gaat dan vooral om toezicht op de toepassing van normen voor milieubelasting (emissies, geluid) en veiligheid van omwonenden door zeehavenactiviteiten. Tot slot hebben gemeenten tot taak om toe te zien op de beveiliging van zeehavenactiviteiten tegen terroristische of andere gewelddadige aanslagen, en om het rijk over deze beveiliging te informeren.

5.4 Buisleidingen

Het buisleidingennetwerk in Nederland is geen publieke voorziening: buisleidingen zijn in eigendom van, en worden beheerd door, de particuliere sector.^[28] Er zijn echter wel aanzienlijke publieke belangen. Zo is buisleidingenvervoer een relatief betrouwbare, efficiënte (vanuit het oogpunt van ruimtelijke-, energie- alsmede gebruiks-efficiency), veilige en schone wijze van transport. Buisleidingenvervoer levert nauwelijks of geen visuele hinder op en het levert een grote bijdrage aan het vervoeren van gevaarlijke stoffen. Tevens levert buisleidingenvervoer een belangrijke bijdrage aan de economische ontwikkeling van Nederland, bijvoorbeeld als vestigingsplaatsfactor en in het kader van de energievoorziening, drinkwater en afvalwater.

Situatieschets: buisleidingen economisch belangrijk, overheid verzekert randvoorwaarden

Buisleidingen hebben een substantieel aandeel in het totale goederenvervoer en zijn essentieel voor de energievoorziening en de petrochemische industrie. Er ligt in Nederland ongeveer 11.500 km aan aardgasleidingen (waarvan 6.000 km hoofdtransportleiding) die zo'n 60 miljoen ton aardgas per jaar vervoeren. Voorts liggen er circa 4.500 km leidingen voor olie, olieproducten, chemische producten en industriële gassen

[28] Uitzonderingen zijn a) het pijpleidingennetwerk dat wordt beheerd door het Ministerie van Defensie en b) het aandeelhouderschap van de staat in Gastransportservices, dat het gastransportnet beheert.

waardoor gezamenlijk circa 140 miljoen ton per jaar wordt vervoerd. Buisleidingen vormen de grootste vervoersmodaliteit voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (57%). Het landelijke net van buisleidingen voorziet in hoofdverbindingen tussen de belangrijkste industrie- en (zee)havengebieden in Nederland en zijn buurlanden, en tussen Nederland en de Noordzee. De leidingen liggen grotendeels in zogenaamde buisleidingenstroken of -zones. De buisleidingenstraat tussen Rotterdam, Zeeland en Antwerpen is daarbij een zeer belangrijke verbindingsschakel.

De overheid stelt randvoorwaarden ten aanzien van ruimtelijke inpassing, veiligheid (waaronder de bijdrage aan een optimaal vervoer van gevaarlijke stoffen maar ook security), duurzaamheid alsmede toezicht en handhaving. In de afgelopen jaren zijn er daarom diverse regelgevende initiatieven ondernomen, bijvoorbeeld op het terrein van grondroeren^[29] en externe veiligheid.

Ambitie: groei faciliteren

De ambitie van het kabinet is dat de buisleidingen in Nederland aan de groeiende vraag moeten kunnen blijven voldoen. Verdere groei van buisleidingenvervoer als vervoersmodaliteit wordt verwacht als gevolg van de economische ontwikkeling en de sterkere samenwerking in de chemische industrie als gevolg van mondiale concurrentie. De voorziene groeicijfers tot het jaar 2010 variëren tussen de 25% (voor gevaarlijke stoffen) en 40% (in totaal). Hierbij is nog geen rekening gehouden met kansrijke nieuwe transportstromen als CO₂, restwarmte en biomassa.

Het realiseren van de groei van het buisleidingenvervoer is primair een zaak voor het bedrijfsleven, dat het buisleidingennet in eigendom heeft en beheert. De overheid zal deze groei, gezien de genoemde publieke belangen, waar mogelijk faciliteren. Dit betekent dat de overheid de publieke belangen in het kader van buisleidingen helder borgt en eenduidige randvoorwaarden creëert, zodat de groei op een zo maatschappelijk rendabel mogelijke wijze kan plaatsvinden.

Bij het stellen van randvoorwaarden is met name het verder verbeteren van de externe veiligheidssituatie rond buisleidingen en de doorwerking van dit beleid in de regionale en lokale ruimtelijke plannen noodzakelijk. Het recent aan de Tweede Kamer aangeboden advies-Enthoven, 'Samen voor de buis', en het kabinetsstandpunt dienaangaande^[30] geeft de ambitie van het kabinet helder aan. Zo zal in de komende jaren een interdepartementale taskforce het 'achterstallig onderhoud'

[29] Beleidsvoornemens inzake grondroeren zijn op 23-11-2004 aan de Tweede Kamer aangeboden. Doelstelling is een wettelijke regeling die naar verwachting eind 2005 ter behandeling aan de Tweede Kamer zal worden aangeboden.

[30] Kamerstukken II, 2004/05, 26018, nr. 4

aanpakken. Daarbij gaat het met name om het aanpassen en verbeteren van het juridische kader voor buisleidingen.

Gezien de verlenging van het SBUI tot eind 2008 en de opname van de ten opzichte van het SBUI toegevoegde indicatieve tracés van bestaande leidingen in de Nota Ruimte, is er momenteel geen noodzaak tot opname van plankaarten in deze Nota Mobiliteit. Wel zal het kabinet in het kader van de uit het advies-Enthoven voortkomende acties een strategische visie opstellen voor buisleidingen als transportmodaliteit. Het kabinet zal nog een nader besluit nemen over het kader waarin deze visie en de daaruit voortvloeiende (toekomstige) ruimtebehoefte voor buisleidingen zal worden vastgelegd. Wat betreft de ontwikkeling van nieuwe ondergrondse logistieke systemen wordt geen rol voor het rijk gezien en wacht het kabinet initiatieven van het bedrijfsleven af.

Strategie: uitgangspunten voor verder beleid voor buisleidingen

Voor de verdere invulling van de initiatieven van het kabinet naar aanleiding van het advies-Enthoven, zijn de volgende algemene strategische uitgangspunten geformuleerd:

- Buisleidingen moeten een optimale functie kunnen vervullen in de economische structuur van Nederland.
- De bestaande buisleidingeninfrastructuur dient optimaal te worden benut.
- Gezien de relatieve veiligheid van buisleidingen als vervoersmodaliteit dient de inzet op het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen te worden gemaximaliseerd.
- Problemen en knelpunten bij de ondergrondse ordening dienen te worden voorkomen.
- Het gemeenschappelijk gebruik van buisleidingen en bundeling van buisleidingen onderling en – indien aan de orde – met andere infrastructuur wordt zoveel mogelijk bevorderd.
- Buisleidingen moeten hun functie kunnen blijven vervullen in het goederenvervoer systeem in Nederland, mede in relatie tot haar buurlanden.
- Het totstandkomen van een trans-Europees buisleidingennetwerk wordt nagestreefd.
- Bij trasering, aanleg, gebruik en beheer is het streven ongewenste situaties met betrekking tot de externe veiligheid te voorkomen.
- Bij trasering, aanleg, gebruik en beheer wordt bodem- en waterverontreiniging voorkomen.
- Geregistreerde kerngegevens van buisleidingen dienen voor alle partijen die een rol hebben bij de planning, het beheer,

het toezicht en de hulpverlening in geval van calamiteiten beschikbaar te zijn: centrale registratie is het streven.

- De security van buisleidingen dient zoveel mogelijk te zijn gewaarborgd.
- De organisatie van de behandeling van incidenten en ongevallen dient adequaat, efficiënt en professioneel te zijn.
- Er dient een heldere beheerstrategie voor buisleidingen te zijn en adequaat toezicht.
- De noodzakelijke regelgeving dient helder en transparant te zijn en toegespitst op de publieke belangen met hierbij wel het uitgangspunt van maximale zelfregulering in de uitvoering en beperking van administratieve lasten.

TOEKOMSTBEELD: EFFICIËNTE, VEILIGE EN SCHONE LOGISTIEK

2030: Meer met minder

Schaarste dwingt tot creativiteit. Aan het begin van de 21e eeuw dreigde Nederland nog 'op slot' te gaan, maar we zijn erin geslaagd om van de nood een deugd te maken. Dat hebben we onder meer gedaan via een vlucht naar voren op het gebied van efficiënte en veilige logistiek. Bedrijven, overheid en kennisinstellingen formuleerden in 2005 een ambitieus doel: logistieke ketens in circa 25 jaar fysiek en economisch een factor 4 efficiënter, per product een factor 4 minder kilometers – in elk geval over de weg – en een factor 4 minder logistieke kosten. Alle creativiteit moest gemobiliseerd worden om dit doel te realiseren. Naast 'efficiency' was 'veiligheid' een belangrijk criterium. Alle partijen inventariseerden wat ze konden doen om dit gezamenlijke doel dichterbij te brengen. Er ontstonden nieuwe coalities met securityspecialisten, de ICT-sector, het verzekeringswezen, onderzoek en onderwijs, en last but not least fabrikanten van voertuigen en ladingdragers.

In 2030 kunnen we constateren dat het gelukt is. Nederland heeft een uiterste efficiënte binnenlandse distributie en staat wereldwijd bekend om zijn expertise op het gebied van veilig en efficiënt supply-chainmanagement. Het motto 'meer met minder' geldt sinds 2005 zowel voor de uitsluitend zeer hoogwaardige stromen, die vanwege de toegevoegdewaardefunctie van de mainports nog steeds door ons land lopen, als voor de ketens die alleen vanuit Nederland geregisseerd worden. Het centrum van de mondiale economische groei bevindt zich al een paar decennia in Zuidoost-Azië.

Welke belemmeringen?

Een echte trendbreuk op het gebied van logistieke efficiency wordt belemmerd door vier factoren. Er is nauwelijks een prikkel tot fysieke efficiencyverbetering, omdat de maatschappelijke kosten van vervoer nog maar zeer gedeeltelijk in de prijs van transport tot uitdrukking komen en transportkosten nauwelijks wegen in de supply-chain-beslissingen van bedrijven. Binnen de logistieke functie ontbreekt een voedingsbodem voor innovatie, omdat het kennispeil over de gehele linie relatief laag is. Het combineren van ladingstromen vergt samenwerking tussen bedrijven die niet zelden elkaars concurrenten zijn. Naar verwachting kan met behulp van tracking en tracing op basis van RFID een kwantumsprong worden gemaakt bij het efficiënter maken van ketens, het aanbieden van nieuwe diensten en verhogen van de kwaliteit van de dienstverlening, terwijl tegelijk publieke belangen op het gebied van veiligheid kunnen worden gediend. De ontwikkeling lijkt op dit moment enigszins te stagneren, omdat het ontwikkelen van applicaties grotere risico's met zich meebrengt dan afzonderlijke bedrijven kunnen dragen. Het is nog niet duidelijk wat de overheid in dit veld zinvol zou kunnen doen zonder meteen sturend op te treden wat de technologische ontwikkeling betreft.

De transitiepaden

Hoofdsporen waarlangs de transitie vorm moet krijgen zijn: beprijzen, investeren in het innovatieklimaat (met name in interactie tussen bedrijven en kennisinstellingen) en met bedrijven en kennisinstellingen nagaan wat er nodig is om de ontwikkeling van applicaties voor tracking en tracing te bevorderen.

Innovatieacties Uitvoeringsagenda:

- Automatisch meld- en volgsysteem onveilige stoffen
- Protect: efficiency en security in logistieke netwerken (Transumo)
- Het Nieuwe Varen oftewel anders varen
- Digitaal havenloket

Hoofdstuk 6



- Veiligheid: permanente verbetering

Nederland is in vergelijking met andere landen behoorlijk veilig. Op de weg, het spoor, het water, in de lucht en op de vliegvelden doen zich relatief weinig incidenten voor – al is elk ongeluk er een te veel en vallen er bijvoorbeeld op de weg honderden doden per jaar. De overheid werkt permanent aan veiligheid in het verkeer, onder meer via maatregelen die het gedrag van chauffeurs moeten

beïnvloeden, via aanpassing van de infrastructuur, door toepassing van innovatieve technologie en door het maken van (inter)nationale afspraken. Risico's en onzekere situaties zullen blijven bestaan, al was het maar omdat mensen fouten maken. 'Veiligheid' betekent dan ook zowel het voorkómen van incidenten als het erop voorbereid zijn.

6.1 Verkeersveiligheid

Het aantal slachtoffers in het verkeer moet worden teruggedrongen. Dit geldt vooral voor de weg. Op het spoor en in de binnenvaart, op zee, in de lucht, op vliegvelden en in tunnels doen zich al weinig ongevallen voor. De rijksoverheid treft maatregelen die incidenten moeten voorkomen. Er valt meer te verwachten van innovatieve technologie, oog voor veiligheid bij de inrichting van de ruimte, goed onderhoud en betere (inter)nationale afspraken. Ook voorlichting, stringente handhaving en gedragsverandering moeten bijdragen aan meer veiligheid in het verkeer.

Veiligheid op de weg

Situatieschets: Nederland in de top van de EU

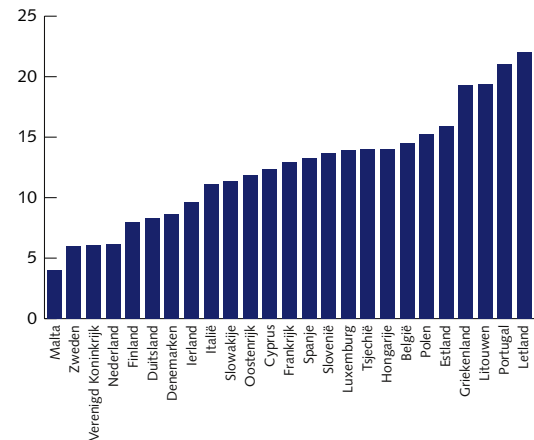
Aantal verkeersslachtoffers daalt

Nederland behoort tot de veiligste landen van de Europese Unie: in 2002 vielen in Nederland op elke 100.000 inwoners 6,1 doden, bij een Europees gemiddelde van 12,5 (zie figuur 6.1). Ook per gereden kilometer daalt de verkeersonveiligheid gestaag en is Nederland zeer veilig. Niet alleen relatief, ook absoluut gezien daalt het aantal verkeersslachtoffers al sinds de jaren zeventig.^[31]

Nog te veel slachtoffers

In 2004 waren er 881 doden, een daling van 20% ten opzichte van 2003, toen er 1.088 doden vielen. In 2003 waren er ook 18.500 ziekenhuisgewonden. Dit zijn nog te veel slachtoffers. Dit veroorzaakt vooral veel menselijk leed, maar het kost de maatschappij ook veel geld. In totaal ging het in 2003 om ongeveer 5,4 miljard euro per jaar (prijsspeil 2003) aan medische en materiële kosten, productieverlies en afhandelingskosten, en om ongeveer 5,6 miljard euro per jaar aan immateriële schade.^[32] Verkeersongevallen zijn bovendien een belangrijke veroorzaker van onverwachte files, die sterk bijdragen aan onbetrouwbare reistijden.

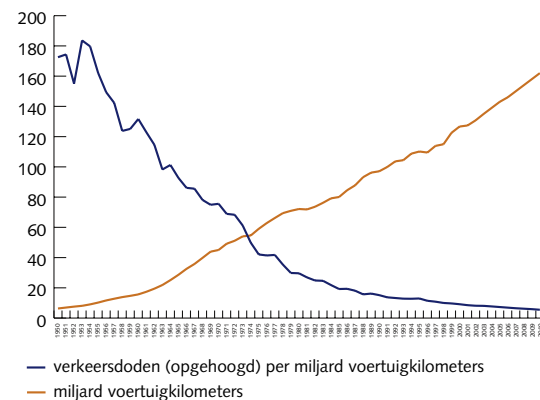
Figuur 6.1 Geregistreerde verkeersdoden per 100.000 inwoners voor 2002 voor de 25 EU-lidstaten^[33]



Portugal 1999, Griekenland 2000, België 2001

Nederland staat in de topvier van veilig wegverkeer in de Europese Unie.

Figuur 6.2 Verkeersdoden per miljard voertuigkilometers en het aantal voertuigkilometers^[34]



Sinds 1950 is het aantal verkeersdoden per gereden kilometer sterk afgenomen.

Met het huidige beleid is het mogelijk om, ondanks de groei van de mobiliteit, in de periode tot 2010 nog steeds een daling te realiseren tot 900 doden en 17.000 gewonden. De verwachting is dat zonder aanvullend beleid de dalende trend na 2010 zal omslaan. Door de forse toename van de mobiliteit – vooral van het goederenvervoer – en door de vergrijzing zal het aantal slachtoffers toenemen. In 2020 zou er dan sprake zijn van 1.025 doden en 17.500 gewonden.

[31] Bron: Kerncijfers Verkeersveiligheid, Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, uitgave april 2004

[32] Uit recent onderzoek ("Rapport: "De waardering van bespaarde verkeersdoden", SWOV, juni 2005) blijkt dat de immateriële kosten hoger liggen dan eerder is verondersteld.

Ambitie: trend van minder slachtoffers voortzetten

De rijksoverheid geeft prioriteit aan een hogere verkeersveiligheid. Zij wil de trendmatige afname van het aantal slachtoffers krachtig voortzetten. Dat streven sluit aan bij de doelstelling van de ministers van transport van de Europese Unie om het aantal verkeersdoden in Europa in 2010 te halveren.

De Nederlandse overheid werkt aan een permanente verbetering van de verkeersveiligheid in een zodanig tempo dat de positie in de top van de Europese Unie behouden blijft. Voor 2010 is het beleid erop gericht het aantal doden en ziekenhuisgewonden terug te brengen tot respectievelijk 900 en 17.000^[33]: een daling van 15% (doden) en 7,5% (ziekenhuisgewonden) ten opzichte van 2002. Tien jaar later, in 2020, mogen er niet meer dan 580 doden en 12.250 ziekenhuisgewonden vallen: een daling van respectievelijk 45% en 34% ten opzichte van 2002. In geld uitgedrukt betekent dit een daling van de materiële maatschappelijke lasten van circa 2,6 miljard euro (van circa 6 miljard in 2003 naar circa 3,4 miljard in 2020).

Deze doelstelling vormt, gezien de voorziene groei van de mobiliteit, met name in het goederenvervoer, en de vergrijzing, een majeure opgave, wat ook blijkt uit tabel 6.1. Deze doelstelling kan alleen worden gerealiseerd bij invoering van prijsbeleid^[34] én indien in Europees verband een verregaande verbetering kan worden gerealiseerd van voertuigtechnologie. Zonder prijsbeleid zouden we maximaal kunnen uitkomen op 640 doden in 2020; wanneer het niet lukt om te komen tot verregaande verbetering van de voertuigtechnologie dan scheelt dat 200 doden en 1.900 ziekenhuisgewonden in 2020.

Strategie: integrale aanpak

Uitgangspunt is dat de verkeersdeelnemers feilbaar en kwetsbaar zijn, en dat hun gedrag en de inrichting van het verkeerssysteem (weg, wegomgeving, voertuig) daarop moeten worden afgestemd.

Het streven naar een hoger verkeersveiligheidsniveau begint bij het vasthouden van het bestaande niveau en het inhalen van de onderhoudsachterstand. Beleidsmatig houdt dat in: doorgaan met het inbedden van verkeersveiligheid in het wegenbeheer, het onderwijs, de rijopleiding, de handhaving van regelgeving, de voorlichting, vasthouden aan de veilig-

heidseisen die gelden voor voertuigen en het instandhouden van de APK.

Het gebruik van de volledige capaciteit van de weg, inclusief de vluchtstrook, maakt het noodzakelijk dat aanvullende maatregelen worden genomen voor de bereikbaarheid voor hulpdiensten bij ongevallen. Via de detectielussen en camera's worden ongevallen geregistreerd. Vervolgens wordt via de matrixborden een strook tijdelijk afgesloten, zodat de hulpdiensten snel ter plaatse kunnen komen.

Tabel 6.1 Verkeersveiligheid en afgelegde kilometers auto en langzaam verkeer

Jaar	Dodental	Reizigerskilometers	Doden per miljard reizigerskilometers
2002	1066	163 miljard	6,6
2010	900 ^[35] (doelstelling)	180 miljard (prognose)	5
2020	580 (doelstelling)	185 miljard (prognose)	3,2

Het verkeer wordt bijna twee keer zo veilig in Nederland.

Wat doen wegbeheerders?

Infrastructuur veilig inrichten

Om de doelstellingen te realiseren moeten alle wegbeheerders een bijdrage leveren: gemeenten, provincies, waterschappen, de rijksoverheid. Denk aan het inrichten van 30-kilometerzones, rotondes, fietspaden, optimalisering van kruisingen en verkeersregelininstallaties, het beveiligen van berm, van overwegen, enzovoorts.

Maatregelen voor verkeersveiligheid hebben als extra voordeel dat ze de betrouwbaarheid van de reistijd vergroten. Andersom zullen beheer en onderhoud worden benut om het veiligheidsniveau van het wegennet te verhogen.

De wegbeheerders hebben gezamenlijk zogenoemde 'essentiële herkenbaarheidskenmerken' vastgesteld voor de verschillende wegcategorieën. Deze kenmerken zorgen ervoor dat er bij de weggebruiker geen misverstand kan bestaan over de vraag op welke soort weg hij rijdt. In de komende jaren worden alle wegen voorzien van die kenmerken, wat de ver-

[33] De aantallen zijn gebaseerd op politieregistratie, bevolkingsstatistieken en rechtbankverslagen. In eerdere nota's, waaronder het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan, werd voor doden alleen uitgegaan van bij de politie geregistreerde aantallen, die zo'n 7% lager liggen dan de werkelijke aantallen.

[34] Een landelijke, naar tijd, plaats, milieu- en veiligheidskenmerken gedifferentieerde kilometerprijs.

[35] De sterke toename van de verkeersveiligheid in 2004 wordt nader onderzocht. Indien in 2005 nogmaals een dussdanige verbetering wordt gerealiseerd, kan er worden gesproken van een trendbreuk met gevolgen voor de ambitie van 2010 en 2020.

keersveiligheid ten goede komt. Het aanbrengen van deze kenmerken wordt meegenomen bij beheer en onderhoud en zal in 2020 kunnen zijn voltooid. De mogelijkheden voor een versnellingslag worden nader bezien.

Het hoofdwegennet valt onder de verantwoordelijkheid van de rijksoverheid. Deze zorgt voor grotere verkeersveiligheid op het wegennet. Bovendien besteedt de overheid als wegbeheerder veel aandacht aan veiligheid bij de aanleg en uitbreiding van wegen. In het algemeen geldt dat snelwegen veiliger zijn dan wegen van andere wegbeheerders. Dit neemt niet weg dat op sommige specifieke wegvakken op autowegen en overige wegen van het rijk sprake is van black spots. Op de rijkswegen wordt gekeken waar de problemen het grootst zijn; afhankelijk daarvan moet worden bezien of dergelijke black spots via beheer en onderhoud of anderszins kunnen worden aangepakt. Door het gericht treffen van kleine maatregelen op de zwakke plekken in het netwerk van rijkswegen kan een flinke verbeteringslag worden gemaakt. Daarbij moet worden gedacht aan maatregelen als het obstakelvrij maken van bermten, het aanbrengen van ontbrekende geleiderails en het aanleggen van rotondes op kruispunten.

Beleidsmaatregelen gericht op de infrastructuur zullen in de periode tot 2010 ruim 35% van de toename van de verkeersveiligheid moeten opleveren. In de periode 2010-2020 zal dit percentage oplopen tot 50%. Dit heeft consequenties voor de vereiste middelen. De rijksoverheid heeft in de BDU ook na 2010 80 miljoen euro per jaar (prijspeil 2004) opgenomen, zodat het onderliggende wegennet blijvend kan worden aangepast aan de principes van 'Duurzaam Veilig', in combinatie met lokale en regionale maatregelen. Bij het vaststellen van de doelstelling is ervan uitgegaan dat de decentrale overheden daarnaast ook zelf substantieel financieel bijdragen aan verkeersveiligheid.

Wat doet de rijksoverheid?

Gedrag van verkeersdeelnemers beïnvloeden

Voor de verkeersveiligheid is het van belang dat de verkeersdeelnemer weet wat er in het verkeer van hem wordt verwacht en dat hij zijn gedrag hieraan kan aanpassen. Als het nodig is, kan de overheid dit afdwingen met een strenge handhaving van de regelgeving. Ter aanvulling van het bestaande gedragsbeleid, zoals de planmatige campagnes rond alcohol, gordels, snelheid, zichtbaarheid, agressie in het verkeer – steeds als samenwerkingsverband tussen overheden, politie en justitie – introduceert de overheid de volgende elementen in de periode tot 2010:

- extra aandacht voor 'risicoherkenning' in de verkeerseducatie voor scholieren;
- maatregelen rond het rijbewijs, bijvoorbeeld: gefaseerde rijopleiding, meer op competenties gerichte examinering, invoering bromfietsrijbewijs, invoering puntenrijbewijs voor zware verkeersdelicten, herijking medische geschiktheid, verbetering van de opleiding voor rij-instructeurs, invoering van maximaal 0,2‰ alcoholgebruik voor beginnende bestuurders, invoering van het alcoholslot bij terugkerend alcoholgebruik;
- nader beleid voor medicijnen, drugs en vermoeidheid zodra goede testapparatuur beschikbaar is;
- specifiek beleid gericht op verkeersdeelnemers die op leeftijd komen;
- uitbouwen van de veiligheidscultuur van transportondernemingen (met zowel vracht- als bestelauto's);
- periodieke bijscholing van onder andere beroepschauffeurs;
- invoering van een bestuurlijke boete 'fout parkeren en stilstaan' en van boetes voor enkele lichte verkeersdelicten;
- optimalisering van regionale verkeershandhaving, bijvoorbeeld via verbeterde samenwerking tussen politie en lokale bestuurders, de inzet van meer capaciteit voor handhaving en extra trajectcontroles.

Genoemde gedragsmaatregelen zullen in de periode tot 2010 circa 40% van de beoogde verkeersveiligheidswinst voor hun rekening moeten nemen.

In de periode 2010-2020, als grote gedragsdossiers als 'rijbewijzen' in een beheersfase zijn gekomen, zal gedragsbeleid meer dienen om het dan bereikte niveau vast te houden. Naar verwachting zal het dan nog voor slechts 10% kunnen bijdragen aan de doelstelling voor 2020. Uiteraard zal de overheid voortdurend zoeken naar nieuwe effectieve beleidsmogelijkheden rond verkeersgedrag om extra veiligheidswinst te genereren.

Verkeershandhaving vormt het – uiterst belangrijke – sluitstuk van het verkeersveiligheidsbeleid. Het oprichten van regionale verkeershandhavingsteams, in de periode 1997-2002, heeft geleid tot een daling van het aantal verkeersdoden. Beoogd wordt deze inzet minimaal op datzelfde peil te houden. Zonder handhaving zou het aantal doden weer met circa 80 per jaar stijgen.

Voertuigtechnologie bevorderen

Innovatieve (voertuig)technologie wordt steeds belangrijker om de verkeersonveiligheid te beheersen en terug te dringen. Het voortouw voor de ontwikkeling en de invoering van

nieuwe technologie ligt bij de industrie. Maar het is aan de overheid om, waar nodig, te zorgen voor de juiste kaders en voorwaarden. Zo stellen de overheden in Europees verband eisen aan voertuigen en hun componenten en draagt de EU bij aan technologische ontwikkelingen. Voertuigtechnologie kan op twee manieren helpen de verkeersveiligheid te vergroten. Ten eerste wordt de actieve veiligheid, gericht op het voorkómen van een ongeval, verbeterd. Dat kan met de ontwikkeling en invoering van actieve veiligheidssystemen (veelal bekend onder afkortingen zoals ABS, EBD en ESP) en systemen die de bestuurder ondersteunen bij de rijtaak. Ten tweede kan voertuigtechnologie helpen de gevolgen van een ongeval te beperken. Aandachtspunt hierin blijft het gebruiken van beveiligingsmiddelen als gordels en kindersitjes. Aan de bescherming van voertuigen en personen tegen een aanrijding door een ander voertuig valt veel te verbeteren. Vooral de zogenoemde botscompatibiliteit is hier belangrijk. Verbeteringen op dit vlak zijn cruciaal voor kwetsbare verkeersdeelnemers.

Voertuigveiligheidsmaatregelen zullen in de periode tot 2010 nog een beperkte bijdrage leveren aan de extra te behalen slachtofferreductie. De grote winst is pas na 2010 te verwachten. In de periode 2010-2020 kan de reductie van het aantal doden van maximaal 900 in 2010 naar maximaal 580 in 2020 voor circa 40% worden gerealiseerd met voertuigmaatregelen. Dit kan worden bereikt wanneer de komende jaren in Europees verband een forse innovatie op het gebied van voertuigtechnologie wordt gerealiseerd. Zonder deze aanscherping zal het aantal verkeersdoden in 2020 circa 200 hoger liggen dan 580 en het aantal ziekenhuisgewonden circa 1.900 hoger dan het eerdergenoemde maximum van 12.250.

Verkeersveiligheid inbedden in relevante maatschappelijke sectoren

De sector verkeersveiligheid bestaat uit een groot aantal publieke en private partijen: decentrale overheden, maatschappelijke organisaties als de ANWB en 3VO, private partijen als BOVAG en RAI, de verzekeraars en voertuigfabrikanten. Zij kunnen alle bijdragen aan het verkeersveiligheidsbeleid. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zal daarom consequent in gesprek blijven met publieke en private partijen binnen deze sectoren om goede afspraken en beleidskeuzes te maken.

Instrumenten ontwikkelen voor veilig goederenvervoer

Het goederenvervoer is te vaak betrokken bij dodelijke ongevallen. De afgelopen jaren is het aandeel van dit vervoer in het aantal verkeersdoden gestegen. Voorop staat dat de vervoerders hun eigen verantwoordelijkheid nemen. Dit doen

zij door een veiligheidscultuur in te voeren. De rijksoverheid biedt de sector instrumenten aan waarmee ze dat kunnen doen. Wegbeheerders kunnen de bedrijven die veilig opereren, belonen door ze te helpen bij het oplossen van bereikbaarheidsproblemen. Zo kunnen ze bedrijven die een veiligheidscultuur toepassen ruimere venstertijden bieden (periodes waarbinnen de sector mag laden en lossen in een gebied). Waar nodig stuurt de rijksoverheid aan op internationale afspraken, bijvoorbeeld op het gebied van bestelverkeer.

Wat doen decentrale overheden?

Aantal slachtoffers in de regio terugdringen ...

Decentrale overheden regisseren het verkeersveiligheidsbeleid in de regio's. Dit sluit aan bij de bevoegdheden die de overheden hebben als het gaat om ruimtelijke inrichting en verkeer. Bovendien is het logisch, omdat de meeste verkeersslachtoffers op het onderliggende wegennet vallen. De landelijke doelstelling van aantallen slachtoffers wordt vertaald naar provincies en WGR-plusregio's, die elk een evenredig deel van de resultaten moeten behalen. De hoogte van hun streefcijfers hangt af van de mate waarin de beoogde nationale en internationale maatregelen totstandkomen.

...met maatwerk

Provincies en WGR-plusregio's maken provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen (PVVP's en RVVP's) in samenspraak met hun partners in de regio: gemeenten, waterschappen, bedrijven, bewoners en belangenorganisaties. Daarbij besteden ze niet alleen aandacht aan de weg, maar ook aan de mens en het voertuig. Een en ander gebeurt in samenhang met het ruimtelijk beleid. De decentrale overheden zoeken naar een evenwichtige inzet van curatieve en preventieve maatregelen en bevorderen, vooral in hun rol als wegbeheerder, ook innovatie en implementatie van technologie om veiligheid te verbeteren. Ze maken zichtbaar welke maatregelen zij nemen gericht op het vracht- en bestelverkeer. De overheden monitoren gezamenlijk de uitwerking van hun eigen beleid.

Veiligheid op en rond spoor, tram en metro

Situatieschets: spoorveiligheid stabiel

De veiligheid op het spoor staat op een hoog niveau. Het aantal dodelijke en gewonde slachtoffers is al jaren stabiel, terwijl sinds 1990 het aantal reizigerskilometers fors is toegenomen. Ook het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor is gegroeid.

Ambitie: duurzaam veilig spoorvervoer

Het kabinet heeft de ambitie om duurzaam veilig spoorvervoer te realiseren en een continue verbetering van de veiligheid te bereiken. De tweede kadernota railveiligheid 'Veiligheid op de rails' werkt de doelen voor de veiligheid op het spoor nader uit.

'Duurzaam veilig' betekent dat ongevallen zo veel mogelijk worden voorkomen door maatregelen te treffen waarvan de veiligheidseffecten blijvend zijn. Dit draagt bovendien bij aan een betrouwbaar spoorvervoer, aangezien bij ongevallen de treindienst vaak ernstig en langdurig ontregeld is. Uiteraard moet verder het huidige hoge veiligheidsniveau worden gehandhaafd en, waar mogelijk, worden verbeterd. Dat kan met de systematiek van veiligheidsmanagement en door hulpverleningsdiensten beter te betrekken bij de preventie van ongevallen en de uitvoering van het veiligheidsmanagement.

Strategie: veiligheid gaat voor

Absolute veiligheid en een volledige uitsluiting van risico's bestaan niet. Maatwerk staat voorop: bij zwaar en intensief treinverkeer zijn andere maatregelen nodig dan bij rustigere regionale lijnen. Veiligheid gaat overal vóór, dus ook op minder druk gebruikte trajecten is bijvoorbeeld veel aandacht voor regulier onderhoud.

Goed beheer en onderhoud zijn (onder andere) essentieel om de veiligheid van het spoorvervoer te waarborgen. De verschoven inzet op beheer en onderhoud en de daarin te verwachten intensiveringen (zie hiervoor ook hoofdstuk 3) vragen extra aandacht voor de veiligheid van baanwerkers. In het goederenvervoer is een punt van aandacht het rijden en rangeren met gevaarlijke stoffen.

De eindverantwoordelijken voor het veilig vervoer en de infrastructuur bij interlokale tram en metro zijn de desbetreffende overheden. De rijksoverheid houdt hier toezicht op.

De rijksoverheid, de infrastructuurbeheerder en de vervoerders ontwikkelen en investeren in nieuwe veiligheidssystemen. Waar nodig worden de ontwikkelingen afgestemd in internationaal verband.

Veiligheid op zee en in de binnenvaart

Situatieschets: grote gevolgen bij calamiteiten

Het aantal ongevallen in de scheepvaart is relatief laag. Per jaar vinden op de Noordzee minder dan 25 ongevallen met significante gevolgen plaats en op de binnenwateren minder dan 275. Zowel op de Noordzee als in de binnenvaart zijn elk jaar ongeveer twee doden te betreuren. Maar als zich op het water een calamiteit voordoet, zijn de gevolgen voor mens en milieu groot. Omvangrijke ladingen, hogere snelheden en grote aantallen passagiers vormen aanzienlijke risico's.

Ambitie: risico's voorkomen

De overheid streeft naar een permanente verbetering van de veiligheid op zee en in de binnenvaart.

Strategie: safety culture is ieders verantwoordelijkheid

De veiligheid op het water is alleen te verbeteren als alle betrokkenen hun verantwoordelijkheid daarvoor kunnen en willen nemen. De rijksoverheid bevordert het veiligheidsbewustzijn onder overheidsdiensten, bedrijven en burgers. Daarbij past een rapportage van incidenten, losgekoppeld van schuldvraag en aansprakelijkheden. Het rijk bevordert het gebruik van veilige vaartuigen.

Wat doet de rijksoverheid?

De overheid stimuleert de inzet van verkeersinstrumenten, gedifferentieerde diensten en regionale voorzieningen voor de zeevaart en de binnenvaart, zoals systemen voor verkeersbegeleiding bij knelpunten. Het beleid voor verkeersmanagement is uitgewerkt in de voortgangsnota Scheepvaartverkeer Noordzee en in het VaarPlan voor de binnenwateren.

ICT bevorderen

Ter bevordering van de veiligheid op het water stimuleert de rijksoverheid ook het gebruik van informatie- en communicatietechnologie. Waar mogelijk steunt de overheid het bedrijfsleven bij het toepassen van innovaties. Voorbeelden hiervan zijn: informatiesystemen zoals 'River Information Services' (op de binnenwateren), 'Vessel Traffic Management and Information Services' (op zee en in haven(aanloop)gebieden) en het gebruik van elektronische kaarten aan boord voor de automatische identificatie van schepen.

Samenwerken met decentrale overheden en buurlanden

De rijksoverheid versterkt de samenwerking met andere overheden op het gebied van verkeersmanagement en ruimtelijke ordening op en langs het water. Decentrale overheden benutten de mogelijkheden van een nautisch inherent veilige infrastructuur (bijvoorbeeld in de Tweede Maasvlakte), zodat fouten niet meteen tot calamiteiten leiden. Nederland vergroot in samenwerking met Vlaanderen de veiligheid van de scheepvaart op de Westerschelde. In oktober 2002 is de Waddenzee (behorend tot Nederland, Duitsland en Denemarken) door de Internationale Maritieme Organisatie aangewezen als 'particularly sensitive sea area'. Bij de verlening van deze status hoort een pakket aan beschermende maatregelen.

Een ander voorbeeld van een maatregel om de veiligheid te vergroten is het invoeren van duidelijke voorschriften voor het ruimtegebruik op en langs het water. Op de Noordzee zijn die nodig in verband met het risico dat schepen in aanvaring komen met objecten als windmolens. Voor de ruimte op en langs de binnenvaartwegen is het voor de veiligheid van belang om onder meer het (radar)zicht veilig te stellen. De overheid stelt hiertoe beleid vast dat samen met decentrale overheden wordt opgesteld en waarin naast de veiligheid ook de vaarfunctie voor de toekomst geborgd blijft.

Beroepsvaart scheiden van recreatievaart

De vaarwegen worden in toenemende mate gebruikt door de recreatievaart. Uitgangspunten voor het recreatievaartnetwerk staan in de beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland (zie de Nota Ruimte). Daarin staat ook dat decentrale overheden verantwoordelijk zijn voor hun eigen regionale vaarwegennet. De overheid moedigt het gebruik van hoofdtransportassen door recreanten niet aan en probeert beide groepen gebruikers – de beroepsvaart en de recreatievaart – zo veel mogelijk te scheiden. Dat komt de veiligheid en de doorstroming op het water ten goede. Waar deze scheiding niet mogelijk is, wordt de rijksinfrastructuur zo veilig mogelijk gemaakt.

Rampenbestrijding goed organiseren

Efficiënte rampenbestrijding op het water is van groot belang, gezien de grote consequenties die een incident kan hebben. Voor de Noordzee stuurt de rijksoverheid het Kustwachtcentrum aan, dat over voldoende capaciteit moet beschikken om op te sporen, te redden, te slepen en olie te bestrijden. Op de binnenwateren zijn de gemeenten verantwoordelijk voor de rampenbestrijding. Alle betrokkenen oefenen regelmatig om de gevolgen van calamiteiten binnen de perken te kunnen houden.

Veiligheid in de lucht en op de vliegvelden

Situatieschets: vliegen is veilig

Wereldwijd blijkt het mogelijk de ongevalratio beperkt te houden tot minder dan één fataal ongeval per miljoen vluchten. Dat kwam in 2003 neer op 22 fatale ongevallen bij 33 miljoen vluchten.

Ambitie: luchtvaartveiligheid blijven verbeteren

Veiligheid is een topprioriteit in de luchtvaart. Uiteraard omdat ongelukken kunnen leiden tot grote aantallen slachtoffers, maar ook omdat ze het vertrouwen in de luchtvaart kunnen ondermijnen. Dat zou grote economische gevolgen hebben. De rijksoverheid streeft dan ook permanent naar verbetering van de luchtvaartveiligheid.

Ook mensen buiten het vliegtuig lopen het risico om slachtoffer te worden van incidenten. Er wordt dan van 'externe veiligheid' gesproken. De rijksoverheid wil ook de externe veiligheid waarborgen, ondanks de toename van het luchtverkeer en het intensieve ruimtegebruik in Nederland.

Strategie: internationale afspraken

Om de veiligheid te kunnen waarborgen zijn afspraken nodig in Europees verband (binnen de EU, de Europese luchtvaartautoriteit European Aviation Safety Agency (EASA) en Eurocontrol) of in breder internationaal verband (de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO). De nationale overheid ondersteunt de versterking van EASA. Nederland zal de komende jaren aandacht vragen voor de veiligheid van luchthavens, voor luchtverkeersmanagement, menselijke fouten in de luchtvaart, langeafstandsvluchten, de komst van supergrote vliegtuigen, de neveneffecten van grensoverschrijdende mobiliteit (zoals SARS en drugssmokkel) en het toezicht.

Wat doet de rijksoverheid?

Randvoorwaarden stellen voor sector

Om de luchtvaartveiligheid te verbeteren creëert de rijksoverheid randvoorwaarden waarbinnen de sector kan functioneren, toezicht te houden en regels te handhaven. Personen, organisaties, activiteiten en producten worden aan strenge procedures en eisen onderworpen.

Externe veiligheid verbeteren

Het rijk werkt aan betere veiligheidsmodellen en aan normen voor vliegverkeer en reserveert ruimte rond de luchthaven Schiphol. Voor Schiphol wordt de haalbaarheid van onder andere een gebiedsgerichte aanpak onderzocht om de risico's voor groepen mensen in de omgeving te beheersen.

In het kader van het project Regelgeving Regionale en Kleine Luchtvaart (RRKL) wordt voor kleine vliegvelden extern veiligheidsbeleid opgesteld. De daarin gehanteerde normen en de gevolgen voor de ruimte zullen aansluiten bij de systematiek die voor Schiphol geldt. Vooruitlopend op de inwerking-treding van de nieuwe regelgeving voor zal specifiek voor externe veiligheid een planologisch interim-beleid worden gevoerd, ter voorkoming van ongewenste risicosituaties. Het gaat hierbij om voorkoming van nieuwe bebouwing op (vanuit veiligheidsperspectief) ongewenste plekken.

Aandacht besteden aan beleving van veiligheid

Ook is er meer aandacht voor de beleving van risico's door omwonenden. De luchtvaart is een zeer veilige vervoerwijze, maar ook hier geldt: een perfect beleid garandeert geen 100% veiligheid. Bovendien roepen incidenten met vliegtuigen zeer sterke emoties op. De overheid moet daarom niet alleen reizigers, maar ook omwonenden van vliegvelden voorlichting geven over de veiligheidsinspanningen.

Innovaties aansturen

Het bedrijfsleven ontwikkelt in internationaal verband innovaties voor de luchtvaartsector. De rijksoverheid speelt hierin een actieve regisserende rol.

Veiligheid in tunnels

Situatieschets: ongeval heeft grote gevolgen

De bebouwing in Nederland neemt almaar toe. Om het verkeer in de omgeving in te kunnen passen, zijn ingewikkelde overkappingen en steeds langere tunnels nodig. Die brengen risico's met zich mee. Een ongeval in een tunnel heeft immers snel grotere consequenties dan een ongeval in de openlucht.

Ambitie: consequenties beperken

Het veiligheidsbeleid richt zich op alle tunnels in publiek of privaat beheer die langer zijn dan 250 meter. Maar ook op kortere tunnels als er extra risico's zijn, bijvoorbeeld omdat er geen beperkingen zijn gesteld aan het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Wat doet de rijksoverheid?

Veiligheidseisen vaststellen

In 2006 zijn de gebruikseisen voor wegtunnels (o.a. voortkomend uit de EU-richtlijn) naar verwachting wettelijk verankerd, voor spoortunnels naar verwachting in 2007. Bij beide wettelijke regelingen worden de Europese minimumeisen aangevuld met enkele nationale eisen, omdat het wettelijk vastleggen van de eisen uit de richtlijn voor Nederland in wetgevingsopzicht een ongewenste teruggang in het reeds bestaande veiligheidsniveau zou betekenen. Decentrale overheden krijgen hiermee een goed kader voor toetsing, toezicht en handhaving van tunnelveiligheid. In een concept-handreiking risicoanalyses zijn toetscriteria opgesteld, die in de praktijk worden gebruikt door de initiatiefnemer, het bevoegd gezag en de Commissie Tunnelveiligheid. Deze toetscriteria voor het persoonlijk risico, het groepsrisico en voor het treffen van maatregelen zullen in 2008 worden geëvalueerd. De Europese Unie overweegt in 2009 of een algemene geharmoniseerde methodologie voor risicoanalyses nodig is.

Innovaties in geval van tunnelbranden

Vanaf 2007 zullen evaluatieresultaten beschikbaar komen over nieuwe methoden en technieken om tunnelbranden te beheersen. Beslissingen over verdere toepassingen en innovaties kunnen hierop worden gebaseerd.

6.2 Transport van gevaarlijke stoffen

Om het transport van gevaarlijke stoffen ook op lange termijn mogelijk te maken is een nieuwe proactieve benadering van deze vorm van vervoer nodig. De rijksoverheid moet zich niet langer richten op het oplossen van lokale knelpunten, maar samen met decentrale overheden, infrastructuurbeheerders en het bedrijfsleven de gehele keten onder de loep nemen: van de productie van gevaarlijke stoffen tot het gebruik. Op basis van deze benadering, vervoers- en ruimtelijke ontwikkelingen, wil de overheid een nationaal basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vaststellen. Rond dit net stelt ze voorwaarden aan de ruimtelijke inrichting en het vervoer, zodat het transport zo veilig mogelijk kan plaatsvinden. Ook dient aandacht geschonken te worden aan preventie aan de bron, slim ruimtegebruik en goede organisatie van de rampenbestrijding. Om dit mogelijk te maken dienen partijen elkaar nadrukkelijk op hun verantwoordelijkheden aan te spreken en moeten besluiten zowel vooraf als achteraf helder gecommuniceerd en verantwoord worden.

Situatieschets: spanning tussen verschillende belangen

Gevaarlijke stoffen zijn noodzakelijk

Het vervoer van gevaarlijke stoffen is een onmisbare schakel bij de productie van kunststoffen, meststoffen, geneesmiddelen en de distributie van brandstoffen. In Nederland wordt jaarlijks 180 miljoen ton gevaarlijke stoffen vervoerd (exclusief cabotage en derdelandenvervoer). Het grootste deel, 57%, betreft internationaal vervoer door pijpleidingen. Van de 61 miljoen ton die door de binnenvaart wordt vervoerd, is 25% binnenlands vervoer, de rest is internationaal. Van de 12,3 miljoen ton wegvervoer blijft 80% binnen Nederland. Per spoor wordt 3,7 miljoen ton vervoerd, waarvan 22% binnenlands vervoer is.

Door extra transport en bebouwing nemen risico's toe

Door ruimtelijke ontwikkelingen langs de infrastructuur waarover het transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, maar ook door mogelijk verder toenemend transport, neemt de spanning tussen de ruimtelijke en vervoersbelangen en veiligheidsaspecten op een aantal locaties toe. Tegelijkertijd is er in de samenleving sprake van een toenemende zorg over de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze beide factoren zetten het vervoer van gevaarlijke stoffen, de ruimtelijke ontwikkeling en daarmee de bijdrage daarvan aan de Nederlandse economie steeds verder onder druk.

Huidige knelpuntenbeleid volstaat niet meer

Juist in de gebieden met relatief hoge risico's zijn ook nieuwe bouwplannen voorzien, of zijn deze al in procedure. Een dergelijke ontwikkeling vraagt om nieuw beleid, met duidelijke afspraken over de verdeling van verantwoordelijkheden, een transparant besluitvormingsproces en een krachtiger uitvoering en handhaving van het huidige beleidskader (zie nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, RNVGS^[36]).

Dit nieuwe beleid moet meer dan nu een integraal karakter dragen, gericht op het gehele logistieke netwerk rondom het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Ambitie: basisnet met ruimtelijke veiligheidszone

De ambitie is gericht op permanente verbetering van de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen, waarbij de belangen van alle betrokken partijen zo goed mogelijk worden gewaarborgd. Steeds zal een integrale en transparante belangenafweging moeten worden gemaakt tussen vervoer, veiligheid en ruimte. Omdat daarbij wel een basisveiligheid maar geen absolute veiligheid geboden kan worden, zullen

resterende risico's moeten worden verantwoord. Hierover moet helder worden gecommuniceerd richting de burger.

Het verbeteren van de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen aan de bron is een van de middelen om proactief een evenwichtige verdeling tussen vervoer, veiligheid en ruimte voor de toekomst te garanderen. Het bedrijfsleven zoekt, mede op basis van een transparante afweging van maatschappelijke kosten en baten, per geval zo veel mogelijk naar de veiligste vervoerwijze (vervoermiddel, routekeuze). Bij de routekeuze voor spoortransport zullen door maximaal gebruik te maken van de Betuweroute andere routes van west naar oost zo veel mogelijk worden ontlast. Het rijk ontwikkelt voor deze proactieve benadering bijpassende instrumenten om zo nodig van rijkswege te kunnen bijsturen.

Strategie: integrale ketenbenadering

Het rijk wil het beleid ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen langs twee trajecten verder inrichten. Ter uitwerking daarvan zal in het najaar van 2005 een Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen worden uitgebracht. Het eerste traject is gericht op het vaststellen en invullen van een nationaal basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen – op basis van een heldere sturingsfilosofie met bijbehorend afwegingsmechanisme – om zodoende de spanning tussen vervoer van gevaarlijke stoffen en de bebouwde omgeving beter te kunnen hanteren. Het tweede traject is gericht op permanente verbetering van de veiligheid van de bedrijfsprocessen van vervoerders, verladers en ontvangers.

Het eerste traject: heldere sturing

1. Het rijk stelt ten behoeve van het vervoer van gevaarlijke stoffen een nationaal basisnet vast. Bij deze vaststelling maakt het rijk de afweging tussen de vervoersbelangen, ruimtelijke belangen en de veiligheidsambities.
2. Bij de invulling van het nationale basisnet streeft het rijk in ieder geval voor het spoor naar een driedeling: categorie-1-verbindingen, waar het vervoer van gevaarlijke stoffen geen beperkingen krijgt opgelegd en waar wel ruimtelijke beperkingen gelden, categorie-2-verbindingen, waarlangs zowel beperkingen gelden voor het vervoer als voor ruimtelijke ontwikkelingen; en tot slot categorie-3-verbindingen, waarlangs alleen beperkingen voor het vervoer en geen ruimtelijke beperkingen gelden. Waar mogelijk krijgt deze systematiek navolging voor weg en water.
3. Het rijk stelt op het basisnet een gebruiksruimte vast voor het vervoer, die in hoofdzaak is gebaseerd op het maximale plaatsgebonden en groepsrisico. Daarnaast kunnen andere

[36] Tweede Kamer, 1996.

aspecten spelen, zoals bereikbaarheid bij rampenbestrijding en zichtlijnen. Hiermee wordt enerzijds gewaarborgd dat het vervoer van gevaarlijke stoffen tussen de belangrijke chemische clusters en naar het achterland ook op de lange termijn mogelijk blijft, en anderzijds wordt aan de bebouwde omgeving eveneens voor de lange termijn duidelijkheid en zekerheid geboden aangaande de maximale risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over dat basisnet.

4. Het voorgaande impliceert dat de grenzen aan de gebruiksruimte zodanig worden vastgesteld dat daarbinnen nog een zekere mate van groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen mogelijk is. Ter waarborging dat het vervoer binnen deze gebruiksruimte blijft, ontwikkelt het rijk instrumenten. Bovendien dienen de onderliggende netwerken goed op het nationale basisnet te zijn aangesloten.
5. Het rijk koppelt aan categorie-1 en -2-verbindingen veiligheidszones vast, op basis van weging ten opzichte van de norm van plaatsgebonden risico. In de veiligheidszone mogen geen kwetsbare bestemmingen worden gerealiseerd. Daarnaast moet langs deze verbindingen een bewuste en inzichtelijke afweging worden gemaakt ten aanzien van groepsrisico's. De vastgestelde gebruiksruimte is daarbij richtinggevend, en niet de feitelijke vervoersstroom.
6. Bij de uitwerking van het locatiebeleid voor bedrijventerreinen specifiek voor inrichtingen waarin gevaarlijke stoffen worden geproduceerd, verwerkt en/of opgeslagen, zoeken de provincies en waar relevant de WGR-plusregio's aansluiting bij het basisnet.

Het tweede traject: permanente verbetering

1. Vervoerders, verladers en ontvangers van gevaarlijke stoffen nemen hun eigen verantwoordelijkheid. Bedrijven wegen af of het vervoer van een bepaalde gevaarlijke stof te voorkomen is, bijvoorbeeld door de stof op de plaats van gebruik te fabriceren. Zij dragen er zorg voor dat gevaarlijke stoffen waar mogelijk via de veiligste en voor de samenleving minst belastende modaliteit wordt vervoerd. Voorts passen zij dezelfde overwegingen toe bij het bepalen van de route. Daarnaast werken zij aan permanente verbetering van hun bedrijfsvoering, inclusief de veiligheid, ondersteund door incidentrapportagesystemen. Dit element in de bedrijfscultuur wordt ondersteund door het gegeven dat door de veiligheid te verbeteren meer vervoer binnen de gebruiksruimte mogelijk wordt. Vervoerders en verladers worden gestimuleerd om door middel van zorgsystemen het veiligheidsaspect verder te integreren in hun bedrijfsvoering. Het rijk heeft daarbij een toetsende rol en stuurt zo nodig bij.

2. Harmonisatie van regelgeving zowel voor vervoer als voor de verschillende schakels in de keten van opslag, vervoer en gebruik zorgt voor meer eenduidigheid in de regelgeving en doet recht aan de ketenbenadering. Voor weg- en spoorvervoer, zee- en binnenvaart en luchtvervoer wordt daarom gewerkt aan harmonisatie van het internationale bronbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen waarbij de mogelijkheden van een internationale conventie worden onderzocht.

Wat doen decentrale overheden?

Risico reduceren via ruimtelijke inpassing

De decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor de planologische doorwerking van de veiligheidszones. Zij nemen de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen vanaf het begin zo veel mogelijk mee in het ruimtelijk beleid. Ze beoordelen wat zwaarder weegt: het belang van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de veiligheidsconsequenties ervan. Het rijk kan hierbij helpen door kennisverspreiding. Daarvoor wordt – als vervolg op het project KIEV – een 'vliegende brigade' ingesteld.

Bij de uitwerking van het locatiebeleid voor bedrijventerreinen specifiek voor inrichtingen waarin gevaarlijke stoffen worden geproduceerd, verwerkt en/of opgeslagen, zoeken de provincies aansluiting bij het basisnet.

Wat doen infrastructuurbeheerders?

Externe veiligheid in het beheer

Alle infrastructuurbeheerders nemen externe veiligheid op in hun beheersplannen. Zij geven periodiek aan welke verdere verbetering van de veiligheid mogelijk is om zo nieuwe ontwikkelingen (in het vervoer of in de omgeving) mogelijk te maken. Infrastructuurbeheerders hebben net als andere betrokken partijen vanuit hun rol als belanghebbende de mogelijkheid om bestemmingsplannen te beoordelen op externe veiligheidsaspecten.

Samen met IPO en VNG wordt de mogelijkheid onderzocht van het uitwerken van een regionaal basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen dat aansluit op het landelijke basisnet.

Wat doet het bedrijfsleven?

Bewust kiezen voor locaties en transport

Het bedrijfsleven verbetert de veiligheidscultuur, wat tot uiting komt in bewuste locatiekeuzen en in het meewegen

van veiligheid bij de keuze van de transportwijze. Het bedrijfsleven zorgt dat het transport zo veilig mogelijk gebeurt, dat het zoveel mogelijk daar plaatsvindt waar de consequenties ervan beperkt zijn en dat gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk worden geproduceerd op de plaats waar ze worden gebruikt. Onderdeel van de veiligheidscultuur is ook het willen leren van incidenten.

6.3 Bescherming vitaal verkeer en vervoer

Een goed beveiligde vervoersketen voorkomt schade door aanslagen, en maakt Nederland een betrouwbare politieke, handels- en vervoerspartner voor andere landen. Het verkeers- en vervoerssysteem wordt zodanig ingericht dat de kans op schade door moedwillige verstoring en misbruik van vitale infrastructuur en van alle vervoerswijzen zo veel mogelijk beperkt wordt.

Situatieschets: groter bewustzijn van dreiging

De afgelopen jaren is het bewustzijn toegenomen dat ook ons verkeers- en vervoerssysteem drastisch te verstoren is door moedwillig menselijk handelen, al dan niet politiek ingegeven. Zo'n ingrijpende verstoring kan grote gevolgen hebben voor vitale functies zoals de energievoorziening, de voeding en de gezondheidszorg.

Ambitie: kans op schade beperken

Het verkeers- en vervoerssysteem moet zo worden ingericht dat de kans op schade door verstoring en misbruik van vitale infrastructuur en transportketens in alle vervoerswijzen beperkt wordt.

Nederland steunt het streven naar een beter beveiligde vervoersketen, zowel om schade door aanslagen te voorkomen, als om een betrouwbare politieke, handels- en vervoerspartner te zijn en te blijven voor andere landen. Nederland streeft daarbij naar een redelijke kosten-batenverhouding van te nemen maatregelen. Dat we onze vitale infrastructuren, de verkeer- en vervoerssystemen en de mensen die daar gebruik van maken naar vermogen beschermen tegen terroristische aanslagen behoeft geen betoog. Van beheerders en exploitanten van vervoerssystemen mag worden verwacht dat zij doen wat in hun vermogen en bereik ligt om dergelijke verstoringen te voorkomen of de gevolgen ervan te beperken. Beperkte toegankelijkheid en bewaking van objecten en calamiteitenplannen mede gericht op moedwillige verstoringen

kunnen daaraan bijdragen. Het meenemen van security bij ontwerpbeslissingen en het ervoor zorg dragen dat securitymaatregelen in de praktijk waar nodig ook worden nageleefd, zijn taken die een plek krijgen bij de partijen verantwoordelijk voor verkeer en vervoer in Nederland.

Strategie: reduceren van kwetsbaarheden

Bij het beleid ter bescherming van verkeer en vervoer en van vitale infrastructuren tegen opzettelijke verstoring gelden de volgende uitgangspunten:

- Er wordt ten minste voldaan aan de internationale beveiligingsstandaard, bij voorkeur vastgelegd in Europese of mondiale regelgeving.
- Bedrijven zijn mede verantwoordelijk voor het feitelijk reduceren van kwetsbaarheden; de rijksoverheid stelt kaders en toetst de kwetsbaarheid van de belangrijkste knooppunten, in ieder geval de mainports Schiphol en Rotterdam en de belangrijke knooppunten in het rijkswegen- en vaarwegennet.
- De beheerders van vitale infrastructuur dragen zorg voor de continuïteit van dienstverlening.

Wat doen betrokken partijen?

Vitale infrastructuur beschikbaar houden

Beheerders van vitale infrastructuur verkennen al de gevolgen van moedwillige verstoring en proberen die waar mogelijk aan te pakken, zodat de continuïteit van de dienstverlening in geval van een incident niet in gevaar komt. Ook schenken ze aandacht aan het voorkómen van moedwillige verstoring. De overheden, beheerders en de verantwoordelijken voor de openbare orde besteden preventief aandacht aan dit aspect door al bij het systeemontwerp en de inrichting van drukbezochte locaties als luchthavens, metro- en spoorstations rekening te houden met het behoud en herstel van dienstverlening en het beperken van het aantal potentiële slachtoffers.

Maatregelen luchtvaartveiligheid implementeren

In de burgerluchtvaart is veiligheid ingebed in nationale wetgeving, vooral in artikel 37 van de Luchtvaartwet. Veiligheidsmaatregelen komen voort uit de EU-verordening van januari 2003. Op grond van die verordening is een nationaal beveiligingsplan burgerluchtvaart vastgesteld en zijn ook beveiligingsplannen voor luchthavens en luchtvaartmaatschappijen geformuleerd. De EU voert hierop audits uit. Daarnaast worden richtlijnen van internationale luchtvaartautoriteiten (European Civil Aviation Conference en ICAO) geïmplementeerd. Ook zij voeren audits uit. Ten slotte is er de nationale

wetgeving in de Verenigde Staten, die leidt tot extra maatregelen rond vluchten op de VS. Bij de implementatie van veiligheidsmaatregelen loopt de Nederlandse luchtvaartsector voorop.

Scheepvaart en havens beveiligen

Wat zeescheepvaart en havens betreft bieden het Schepenbesluit en de nieuwe Havenbeveiligingswet de kaders voor de implementatie van de EU-verordening die de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten verbetert. Deze verordening neemt de 'International Ship and Port Security Code' (ISPS-code) over die de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) geformuleerd heeft, en gaat zelfs verder. Havenfaciliteiten en zeeschepen die onder de verordening vallen, moeten sinds 1 juli 2004 een veiligheidscertificaat hebben, waarmee ze kunnen aantonen dat de bevoegde overheid hun beveiligingsplannen aan de internationale eisen heeft getoetst. De plannen moeten ook worden gehandhaafd.

De Europese Commissie heeft in maart 2004 een nieuwe ontwerp-richtlijn gepubliceerd voor de beveiliging van het gehele haventerrein. Deze richtlijn vormt in feite een aanvulling op de verordening. Als gevolg van de interactie tussen zeescheepvaart en havens en de andere vervoerswijzen, is het wenselijk, zo niet onvermijdelijk, dat ook een veiligheidsregime voor de gehele vervoerketen wordt ontwikkeld. De Commissie bereidt momenteel een nieuwe verordening voor over de beveiliging van de keten.

Personenvervoer per spoor beschermen

In het personenvervoer per spoor schenkt de Herijking Kadernota Spoorveiligheid voor het eerst expliciet aandacht aan bescherming tegen moedwillige verstoring. Dit wordt momenteel verder uitgewerkt. Er heeft een eerste inventarisatie plaatsgevonden van vitale infrastructurele objecten, waarbij vooral de publieke toegankelijkheid van gebouwen en de hoge concentratie van mensen – inherent aan het openbaar vervoer – risico's vormen (soft targets).

Kwetsbaarheid analyseren

Bij het beheer van infrastructures zal de bescherming tegen moedwillige verstoringen een onderdeel vormen van rampenplannen, die omschrijven hoe ervoor wordt gezorgd dat de infrastructuur bij incidenten zo veel mogelijk blijft functioneren. Opzettelijke verstoring wordt daartoe als één van de mogelijke verstoringsoorzaken expliciet meegenomen in kwetsbaarheidanalyses. Vervolgens kunnen passende maatregelen worden geformuleerd.

De maatregelen richten zich op de verschillende fasen van de veiligheidsketen. De rijksoverheid brengt kwetsbare processen in kaart, beperkt ze (zoals in het beleid voor de externe veiligheid) en verstrekt hierover publieksinformatie, onder andere via het Risicoregister. Incidenten worden voorkomen en in hun gevolgen beperkt door kennis over analyses en veiligheidsmaatregelen te verzamelen en te delen met politie, justitie en de Algemene Informatie- en Veiligheidsdienst (AIVD), door de netwerkbenadering voor het hoofdweg- en hoofdvaarwegennet en door aanscherping van de inspectie van gevaarlijke stoffen. Voorbereiding op calamiteiten vindt plaats door verbetering van de crisiscoördinatie en hulpverlening en door rampen(bestrijdings)plannen ook toe te spitsen op moedwillige verstoringen. Tot slot worden de voorwaarden voor hulpverlening verbeterd, onder andere door adequate aanrijtijden te waarborgen, ook bij toenemende drukte op het wegennet.

Innovaties doorvoeren

Op het gebied van bescherming tegen moedwillige verstoring zijn de afgelopen tijd in hoog tempo technologische en systeeminnovaties ontwikkeld en geïmplementeerd. De rijksoverheid neemt het initiatief voor de veiligheid van de onder eigen beheer vallende vervoerssystemen en objecten en voorziet in de ontwikkeling van beveiligingsystemen hiervan. Nationaal worden vernieuwingen op veiligheidsgebied tussen de betrokken departementen afgestemd. Voorbeelden van recente technische innovaties zijn de containerscan in de haven van Rotterdam en aangescherpte veiligheidsmaatregelen op Schiphol.

Hoofdstuk 7



- **Leefomgeving: duurzame mobiliteit**

Dit kabinet wil de economie laten groeien, verkeer en vervoer de ruimte geven en tegelijkertijd de negatieve effecten van het verkeer actief terugdringen. Aan (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige afspraken over milieu en leefomgeving zal zo veel mogelijk worden voldaan. Om klimaatverandering, luchtverontreiniging en geluidsoverlast verder terug te dringen moeten internationale regels voor technische eisen aan voertuigen en brandstoffen voor vaar- en voertuigen worden aangescherpt (bronbeleid). Dit beleid wordt onder andere beschreven in de in 2004 vastgestelde Nota Verkeersemisies. Voor de langere termijn staat het kabinet een overgang naar duurzame mobiliteit voor ogen, een

zogenoemde transitie, waarbij het milieu geen schade meer ondervindt van verkeer en vervoer. Op lange termijn (2030) zijn de luchtverontreinigende emissies van verkeer en vervoer door voortgaand internationaal bronbeleid binnen de grenzen van duurzaamheid te krijgen. Op korte termijn zal Nederland echter, zelfs met een maximaal redelijke beleidsinspanning, niet overal tijdig aan de EU-luchtkwaliteitsnormen kunnen voldoen. Het klimaatprobleem vergt meer dan de emissiereducties van de huidige aandrijvingssystemen; hiervoor zal een transitie naar andere verkeers- en vervoerssystemen en gedragsbeïnvloeding noodzakelijk zijn, tegelijk met een andere brandstof- en aandrijvingstechnologie.

7.1 Klimaatverandering en luchtkwaliteit

Het kabinet wil de emissies van verkeer en vervoer terugdringen en de luchtkwaliteit verbeteren. Daartoe zet Nederland in op strengere internationale emissienormen, maakt de rijksoverheid systeemvernieuwingen en innovaties mogelijk, neemt nationaal extra maatregelen en probeert ze het gedrag van weggebruikers te beïnvloeden.

Situatieschets: extra emissies door mobiliteitsgroei

CO₂-uitstoot neemt toe

De groei van het verkeer en vervoer zorgt (zonder extra maatregelen) voor een toename van de CO₂-uitstoot van 35 megaton in het jaar 2000 naar circa 45 megaton in 2020.^[37] Dit is exclusief de uitstoot van de internationale luchtvaart (10 megaton op basis van de ingenomen brandstof) en de zeevaart (40 megaton op basis van de ingenomen brandstof), die niet onder het Kyotoprotocol vallen. Op het moment van inwerkingtreding is dit door 141 landen geratificeerd. Het verkeer (exclusief lucht- en zeevaart) draagt voor bijna 20% bij aan de nationale uitstoot van CO₂ en is daarmee de sector met de snelst groeiende emissies. Vooral het vrachtverkeer over de weg laat een sterke stijging zien.

Uitstoot van luchtverontreinigende stoffen neemt af, maar niet snel genoeg

Luchtverontreinigende stoffen, zoals NO₂ en fijn stof, kunnen lokaal schadelijk zijn voor de gezondheid van de mens. Voor Nederland wordt geschat dat enkele duizenden mensen per jaar vervroegd overlijden als gevolg van slechte luchtkwaliteit. Vooral de uitstoot van fijn stof uit dieselmotoren is schadelijk. Luchtverontreiniging bedreigt daarnaast de biodiversiteit en de vitaliteit van de natuur.

Luchtverontreinigende emissies nemen sterk af, ondanks de toename van verkeer en vervoer. De afgelopen vijftien jaar zijn de emissies van fijn stof en stikstofoxiden (NO_x) met 30 tot 40% afgenomen. Op voertuigniveau zijn de NO_x-reducties nog overtuigender. De prognoses laten een voortzetting van deze daling zien. De NO_x-uitstoot van dieselpersonenauto's daalt per voertuig, maar het totaal stijgt door het toegenomen volume. Voor benzineauto's wordt een sterke reductie van de NO_x-emissie tot 2020 voorzien. Bij het vrachtverkeer is ondanks een forse verwachte stijging van het volume een daling van de totale emissie te zien. Bij de binnenvaart en de zeescheepvaart wordt – zonder extra maatregelen – een toename van de emissies verwacht. Vooral in gebieden met veel scheepvaart dragen deze emissies bij aan de hoge ach-

tergrondconcentraties; deze zorgen mede voor een overschrijding van de grenswaarden.

De vraag is dus niet of er sprake is van minder emissies en dus het verbeteren van de gezondheid. Dit is het geval. De vraag is of er tijdig wordt voldaan aan Europese afspraken. Ondanks de generieke daling worden, mede afhankelijk van de lokale achtergrondconcentraties, niet overal in Nederland de grenswaarden voor luchtkwaliteit tijdig gehaald. Voor die situaties geldt dat de emissiereductie niet snel genoeg gaat.

Ambitie: beheersen en terugdringen van de CO₂ emissies, verbetering luchtkwaliteit en efficiënter energiegebruik

In 2010 mag de CO₂-uitstoot van verkeer en vervoer maximaal 38 megaton bedragen. Dit betekent een toename ten opzichte van nu, maar deze uitstoot past nog wel binnen de afspraken van Kyoto. De Europese Raad heeft dit jaar besloten om in vervolgonderhandelingen voor 2020 een reductiepercentage van de CO₂-uitstoot van 15% tot 30% te hanteren ten opzichte van 1990. Voor het jaar 2050 wordt uitgegaan van een zodanig reductiepercentage van CO₂, dat de gemiddelde temperatuurstijging van 2 °C niet overschreden wordt. Een toedeling naar sectoren moet nog plaatsvinden. Dit zal mede op basis van kosteneffectiviteit plaatsvinden. De EU commissie richt zich op een inzet van 20% alternatieve brandstoffen in 2020. Nederland ondersteunt en transitie naar alternatieve, klimaatneutrale brandstoffen.

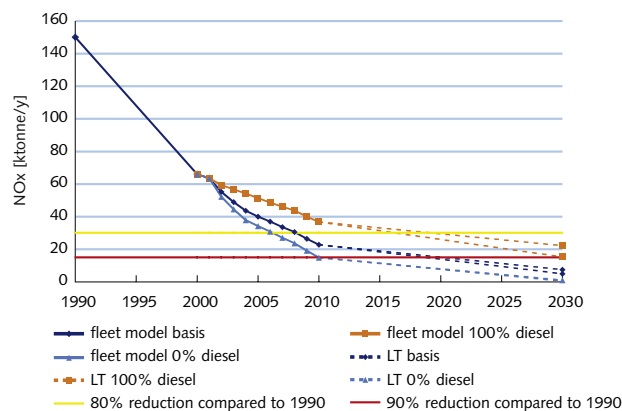
In 2010 mag de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen van de sector verkeer en vervoer de volgende emissieplafonds niet overschrijden: voor zwaveldioxide (SO₂) en vluchtige organische stoffen (NMVOS) zijn deze respectievelijk 4 en 55 kiloton. Voor NO_x is het plafond 158 kiloton. De prognose voor 2010 is 185 kiloton. Van het verschil van 27 kiloton is 19 kiloton toe te schrijven aan lacunes in de EU-emissieregeling. Voor de resterende 8 kiloton volgen nationale maatregelen zoals voorgesteld in de Nota Verkeersemisies. De Europese emissieplafonds (NEC-richtlijn) worden eind 2005 geëvalueerd door de Europese Commissie. De Commissie zal vervolgens ook voorstellen presenteren voor een herziening van deze NEC-richtlijn. Nieuwe internationale afspraken voor de periode na 2010 zullen worden doorvertaald naar de sector verkeer en vervoer.

[37] Op deze cijfers kan in de binnenkort te verschijnen Evaluatienota Klimaatbeleid een rekentechnische correctie komen door een definitiewijziging. Deze cijfers zijn exclusief de implementatie van de EU richtlijn over biobrandstoffen.

Strategie: aanscherpen regelgeving, ander gedrag en meer innovatie

Internationale emissie-eisen voor verbetering luchtkwaliteit
Aanscherping en implementatie van internationale (EU-)normen voor de uitstoot van motoren van wegvoertuigen, mobiele werktuigen en diesellocomotieven is nodig. Voor de zeescheepvaart en de luchtvaart zet het kabinet in op nadere afspraken over emissiereductie in zowel EU- als VN-verband (via de internationale zee- en luchtvaartorganisaties IMO en ICAO). Als eerste stap zal Nederland in 2005 het MARPOL Annex VI-verdrag over luchtverontreiniging door de zeescheepvaart ratificeren. Zo spoedig mogelijk daarna is aanscherping en uitbreiding van de eisen in MARPOL Annex VI aan de orde. Het gaat dan om het aanscherpen van NO_x-eisen, het opnemen van eisen voor PM₁₀ en het opnemen c.q. aanscherpen van de eisen voor het zwavelgehalte in brandstoffen. Voor de luchtvaart wordt in internationaal verband gewerkt aan langetermijndoelstellingen voor schone technieken en daarmee samenhangende emissie-eisen voor stikstofoxiden (NO_x). Voor de binnenvaart zal primair in EU-verband aan emissiereductie worden gewerkt. Van belang is dat de EU hierbij samenwerkt met de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). Voor de reductie van verzurende emissies van de zeescheepvaart zal Nederland aandringen op actie binnen de Europese Unie, zo nodig met een groep koploper/-havens.

Figuur 7.1 Toekomstprojectie van naar verwachting maximaal haalbare NO_x-reductie^[38]



Uit de bovenstaande toekomstprojectie van NO_x blijkt dat bronbeleid bij voertuigen op termijn leidt tot een substantiële reductie in de praktijk. Daar is de maximaal haalbare NO_x-reductie in beeld gebracht van het Nederlandse *personen-*

autopark bij verdere ontwikkeling van conventionele motoren en bestaande nabehandelingstechnologieën. De vrachtauto levert, zeker vergeleken met de personenauto, per voertuig een hogere emissie van NO_x en fijn stof. Gelet op de verwachte groei van het vrachtverkeer is verdergaande emissiereductie (EU-normering) hier van groot belang. Belangrijk is dat de testresultaten (typegoedkeuring) zo veel mogelijk aansluiten bij de praktijkemissies.

Extra nationale en lokale maatregelen

Op 17 juni j.l. heeft het kabinet besloten om in de periode tot 2010 300 miljoen euro beschikbaar te stellen voor maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Deze maatregelen worden gefinancierd uit de meevaller in het Fonds Economische Structuurversterking. Het maatregelenpakket vormt een aanvulling op de reeds eerder besloten maatregelen uit onder meer de Nota Verkeeremissies, zoals de subsidieregeling voor roetfilters die op 1 juni 2005 van kracht is geworden. Het gaat om de volgende extra maatregelen:

- uitbreiding van de subsidieregeling voor roetfilters met nieuwe bestelauto's en taxi's;
- het stimuleren van schoner lokaal vervoer in gemeenten en provincies, zoals schone bussen en vuilniswagens;
- structurele financiering van de stimuleringsregeling voor snellere instroom van schone Euro-4/5-vrachtauto's, via de Milieu-investeringsaftrek (MIA);
- een subsidieregeling voor het achteraf inbouwen van roetfilters in bestaande vrachtauto's, bestelauto's, personenauto's, diesellocomotieven, binnenvaartschepen en mobiele machines.

Daarnaast wil het kabinet inzetten op het verplicht stellen van roetfilters voor nieuwe voertuigen. Of dat juridisch mogelijk is, zal afhangen van de vraag of de Europese Commissie daarvoor toestemming zal geven. Een onderzoek naar de kosteneffectiviteit van een sloopregeling voor oude dieselauto's en benzineauto's zonder katalysator loopt nog. Het kabinet zal hierover in 2006 een besluit nemen.

Ook op gemeentelijk en provinciaal niveau zijn extra maatregelen voorzien. Verhoging van het ISV-budget maakt het mogelijk om extra plannen voor verkeerscirculatie, luchtkwaliteitszoning en maatregelen in het kader van de stedelijke herstructurering uit te voeren. Provincies en gemeenten zullen via de aanbesteding van OV en andere publieke diensten het gebruik van schone voertuigen bevorderen.

Met het totale maatregelenpakket worden de schadelijke emissies van fijn stof en stikstofdioxide substantieel terug-

[38] Bron: 'Future emissions of passenger cars, Expert judgement on the long term possibilities of conventional emission abatement technology', R. Rijkeboer, TNO-rapport 03.OR.VM.018.1/RSM, TNO Wegtransportmiddelen, 2003.

Figuur 7.2: Trajecten met hardnekkige knelpunten luchtkwaliteit



Legenda

- locaties trajecten met prioritaire knelpunten luchtkwaliteit

gedrongen, al worden zelfs met het aanvullende maatregelenpakket de luchtkwaliteitsnormen niet overal in Nederland tijdig bereikt. Dit pakket levert echter wel een zeer belangrijke bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit en daarmee aan het terugdringen van gezondheidseffecten.

Nationale en internationale regelgeving

De Raad van State heeft aangegeven dat de regelgeving voor de luchtkwaliteit in Nederland op grond van de huidige EU-richtlijnen geen onderscheid mag maken tussen gevoelige en niet-gevoelige bestemmingen; de normen gelden overal. De Raad heeft echter ook aangegeven binnen de geldende Europese regels wel perspectief te zien voor:

- projecten in overschrijdingssituaties die geen negatieve en wellicht zelfs positieve effecten hebben op de luchtkwaliteit.
- het bij de beoordeling van de luchtkwaliteit buiten beschouwing laten van de bijdrage van fijn stof van natuurlijke oorsprong (zoals zeezout).

Hiervoor is het nodig de huidige Nederlandse regelgeving aan te passen. Om vaart te maken wordt hiertoe in 2005, vooruitlopend op een regeling op wetsniveau een AMvB van kracht, die het huidige Besluit luchtkwaliteit vervangt. Tevens zal eind 2005 het voorstel voor een regeling op wetsniveau worden gepresenteerd.

Nederland wil de evaluatie van de EU-luchtkwaliteitsrichtlijnen in 2005 aangrijpen om te pleiten voor aanpassing van de norm voor fijn stof, opdat deze beter uitvoerbaar is en beter aangrijpt op beperking van gezondheidsschade. Daarnaast bepleit Nederland voor bestaande situaties uitstel van de termijn waarop aan de NO₂-norm voldaan moet worden van 2010 naar 2015.

Innovatieprogramma Luchtkwaliteit

Komende jaren worden innovatieprogramma's op vele gebieden uitgebreid. Het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit, dat loopt tot en met 2008, is gericht op kosteneffectieve innovaties ter verbetering van de lokale luchtkwaliteit. Goede samenwerking tussen alle betrokken overheden is hierbij een kritische succesfactor. Er is voor dit programma 20 miljoen euro gereserveerd.

Ervaringen die in dit programma worden opgedaan, worden tevens benut voor de aanpak van de meest hardnekkige knelpunten, de zogenoemde hot spots. Hiervoor heeft het rijk in de periode 2011-2015 300 miljoen euro uitgetrokken. Voor zowel de binnenvaart als de zeescheepvaart worden ter stimulering van emissiebeperkende maatregelen voorstellen uitgewerkt voor milieugerelateerde haventarieven.

Snelhedenbeleid

Voor de hardnekkige knelpunten, de hot spots (zie figuur 7.2), is bekeken of snelheidsbeperking een bijdrage kan leveren aan het voldoende verbeteren van de luchtkwaliteit. Voorwaarde is dat de snelheidsbeperking ook tot minder geluidproblemen, een grotere verkeersveiligheid en een betere doorstroming van het verkeer leidt.

In de tweede helft van 2005 wordt op vier locaties, aanvullend op de A13 bij Overschie, de snelheid aangepast, zie tabel 7.1.

Tabel 7.1: Locaties snelheidsaanpassingen

	effect NO ₂ -concentratie
Handhaving 80 km-regime A13 Overschie (bestaand)	4-6%
80 km/uur A10 West Nieuwe Meer - Coentunnel	3-6%
80 km/uur A12 bij Voorburg (stad in en uit)	2-3%
100/80 km/uur A12 knooppunt Oudenrijn - Lunetten	4-6%
80 km/uur A20 Kleinpolderplein - aansluiting Crooswijk	1-3%

Tevens onderzoekt het kabinet de effecten van snelheidsverlaging op het hoofdwegenet rond de 4 grote steden op luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, geluid en doorstroming. Dit wordt bekeken in combinatie met 'compact rijden', waarbij een extra rijstrook wordt aangeboden door de rijstroken binnen het bestaande wegprofiel te versmallen. Begin 2006 zal het kabinet hierover rapporteren.

Meet- en rekenvoorschriften

Recente inzichten geven aan dat de huidige prognoses van de luchtkwaliteit nog veel onzekerheden bevatten. Het is van belang onzekerheidsmarges in de prognoses te reduceren om te komen tot een goede beoordeling van ontwikkelingen in de lokale luchtkwaliteit. Hiertoe zal het Ministerie van VROM samen met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de lokale overheden zich inzetten voor een breed gedragen gestandaardiseerde reken- en meetsystematiek voor de lokale luchtkwaliteit, aansluitend bij de Europese wetgeving.

Internationale regelgeving voor CO₂-reductie

Voor het terugdringen van de broeikasgassen wordt voor het wegverkeer primair ingezet op uitvoering van de huidige ACEA-convenanten (automobielfabrikanten) en een toekomstige aanscherping daarvan. Als blijkt dat de aanpak via de convenanten onvoldoende effectief is, zet het kabinet zich in Europees verband in om te komen tot een CO₂-norm per voertuig. Voor de lucht- en zeescheepvaart ziet Nederland op korte termijn een belangrijke rol voor de EU in het nemen van klimaatmaatregelen. Nederland is daarom voorstander van de spoedige uitwerking van de voorstellen die in 2005 van de Europese Commissie worden verwacht met betrekking tot de inzet van marktconforme instrumenten ter vermindering van klimaatverandering door deze sectoren. Deze inzet is conform de afspraken die gemaakt zijn in het zesde Europese Milieuoactieprogramma.

Gedragbeïnvloeding

De rijksoverheid zet ook instrumenten in om het gedrag van weggebruikers te beïnvloeden. Voorbeelden daarvan zijn te vinden in de projecten 'Transportbesparing' en 'Het Nieuwe Rijden'. Dit laatste programma wil een brandstofbesparende rijstijl bevorderen (eerder opschakelen, constante snelheid aanhouden en dergelijke). Brandstofbesparende in-car-instrumenten, zoals een boordcomputer met brandstofverbruikmeter, zijn daarbij behulpzaam. Het kabinet zet zich ervoor in dat in de EU alle nieuwe auto's daarmee worden uitgerust. Het kabinet zet eveneens in op verdere 'vergroening' van de autobelastingen. Tot slot leidt ook gedeeld autogebruik (het zogenaamde autodata) tot minder emissies.

Milieuzones in binnensteden: een middel, geen doel

Voor gemeenten is het van groot belang om in brede zin aandacht te besteden aan de lokale luchtkwaliteit en om te onderzoeken – in overleg met belanghebbenden – welke emissiebronnen debet zijn en welke maatregelen nodig zijn. In sommige gevallen zal dit de aandacht vestigen op het goederenvervoer. Als maatregelen, zoals het verlagen van de snelheid of het verbeteren van de doorstroming (groene golf, routing), geen voldoende oplossing bieden voor een gesignaleerd knelpunt, kan een milieuzone worden overwogen.^[39] De bijdrage van een dergelijke maatregel kan worden afgezet tegen de bijdragen van (het pakket van) overige maatregelen. Hierin kan Amsterdam als aansprekend voorbeeld gelden. De deelgemeente Amsterdam-Centrum heeft namelijk in goed overleg met de brancheorganisaties een milieuzonerings met de volgende kenmerken vastgesteld:

- Toelating baseren op leeftijd voertuigen. In Amsterdam zijn gemeente en bedrijfsleven tot overeenstemming gekomen over een stelsel gebaseerd op een maximale leeftijd van vrachtauto's volgens twee categorieën: verhuisauto's mogen maximaal 13 jaar oud zijn en overige vrachtauto's maximaal 8 jaar om voor duurontheffing in aanmerking te komen.
- Incidenteel verkeer toestaan. Sommige transporten hebben een incidenteel karakter, zoals bouwmaterialen voor bouwplaatsen. Amsterdam kent daarom een dagvergunning, waarvoor geen emissie- of leeftijds criterium geldt. Dit totale stelsel leidt tot lagere emissies en biedt vervoerders een redelijke afschrijvingstermijn.

Systemvernieuwingen en innovaties mogelijk maken

In de eerste plaats zal de rijksoverheid de acties in het kader van de Nota Klimaatbeleid voortzetten. Daarnaast wil ze via het project 'Transitie duurzame mobiliteit' systeemvernieuwingen in gang zetten, die moeten leiden tot een absolute ontkoppeling van de CO₂-uitstoot van het verkeer en de economische groei. Het gaat daarbij om systeemveranderingen (transities) op het gebied van vervoersconcepten, maar ook op het gebied van technologie. Genoemd zijn al de brandstofcel en klimaatneutrale brandstoffen. De overheid werkt hiervoor (ook in internationaal verband) samen met bedrijfsleven, wetenschap en consumentenorganisaties.

Het kabinet kiest niet voor een bepaalde technologie (bijvoorbeeld de brandstofcel), maar stimuleert innovatie door lange termijnnormen te stellen en door een gunstig klimaat te scheppen voor kansrijke technologieën. Uiteindelijke technologiekeuzes worden niet door de overheid bepaald, maar aan de markt overgelaten. Kansrijke innovaties zijn de genoemde brandstofcel en het gebruik van klimaatneutrale brandstoffen, zoals biobrandstof. Het Kabinet verkent de mogelijkheden om een Innovatieprogramma Klimaat op te stellen.

Kansrijke innovaties

- Autobranche en overheid promoten hybride auto Samen met VROM werkt Verkeer en Waterstaat, nationaal en internationaal, aan reductie van de CO₂-emissie, en verbetering van de lokale luchtkwaliteit door de uitstoot van deeltjes en NO_x te beperken. De introductie van hybride auto's, die worden aangedreven door een combinatie van een verbrandingsmotor en een elektromotor, lijkt een flinke stap in de goede richting te worden. Verbruik en vervuiling liggen voor deze auto's tientallen procenten onder de gangbare waarden. Om de consument massaal voor hybrides te winnen werken autobranche en overheid nauw samen. Zo kent Nederland inmiddels vrijstelling van belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM) voor die meerkosten bij hybride voertuigen die samenhangen met de emissieloze aandrijving.
- Overschie zorgt voor een win-winsituatie De afgelopen jaren heeft Verkeer en Waterstaat op de A13 bij Rotterdam Overschie een innovatief project uitgevoerd op het gebied van snelheidsbeperking en -handhaving. Door trajectcontrole wordt een maximale snelheid van 80 km/u aan de automobilisten opgelegd. De maatregel is bedoeld om de lokale luchtkwaliteit, geluidbelasting en verkeersveiligheid te verbeteren. De aanpak is een groot succes gebleken. Niet alleen is de uitstoot van schadelijke stoffen aanzienlijk teruggebracht, maar ook zijn de geluidpieken 's nachts verminderd en is de verkeersveiligheid substantieel toegenomen. Tegelijkertijd blijkt de doorstroming van het verkeer niet te zijn verslechterd, omdat weggebruikers met een constante snelheid rijden.

[39] De afweging tot de invoering van een milieuzonerings in binnensteden is één van de onderwerpen die in het regionaal afstemmingsoverleg geagendeerd dient te zijn.

Om de werkbaarheid voor vervoerders te vergroten, geldt in algemene zin dat als (deel)gemeenten voor hun binnenstad milieuzones instellen, dit op uniforme wijze zou moeten gebeuren.

7.2 Geluid

Het kabinet wil op locaties waar rijkswegen en spoorwegen voor geluidoverlast zorgen, het lawaai aanpakken. Door de extra mobiliteit neemt de hinder voor de omgeving immers toe. Maatregelen aan de bron (aan voertuigen, wegdek of rails) en een gerichte knelpuntenaanpak zijn de middelen om die hinder terug te dringen. Door de toename van verkeer en vervoer neemt op veel plaatsen de geluidhinder toe bij rijkswegen en spoorwegen en nabij luchthavens.

Ambitie

De ambitie is het zo veel mogelijk terugdringen van te hoge geluidbelastingen door verkeer door het uitvoeren van regulier geluidbeleid, het ontwikkelen en toepassen van innovatieve geluidreducerende maatregelen en extra aanpak van knelpunten langs weg en spoor. In de ecologische hoofdstructuur zal de akoestische situatie in 2010 niet zijn verslechterd ten opzichte van het jaar 2000. In 2020 zal een verbetering zijn bereikt, om zo de gewenste akoestische kwaliteit in de ecologische hoofdstructuur in 2030 te kunnen realiseren.

Wat doet de rijksoverheid?

Aanpak knelpunten weg en spoor

Naast het wetgevingsregime wordt extra ingezet op de aanpak van de knelpunten boven de 65 dB (Lden) bij rijkswegen en boven de 70 dB (Lden) bij spoorwegen in de periode 2010-2020. Hiervoor is een bedrag van 650 miljoen euro uitgetrokken. De prioriteit ligt bij woongebieden. Door toepassing van innovatieve bronmaatregelen zal het plaatsen van geluidschermen beperkt kunnen worden.

Tegelijkertijd wordt een ministeriële regeling opgesteld (op basis van artikel 87b, lid 6 van de Wet geluidhinder). Deze regeling biedt de mogelijkheid om op basis van doelmatigheid tot afwegingen te komen met betrekking tot de plaatsing van schermen. Bij de knelpuntenaanpak wordt samengewerkt met het ministerie van VROM.

Geluidmaatregelen spoedwetprojecten

Alle te nemen geluidmaatregelen voor de projecten uit de Spoedwet wegverbreding, zullen uiterlijk in 2010 zijn vastgelegd in geluidplannen. De knelpunten met de meeste geluidbelasting worden het eerst aangepakt. Met name voor innovatieve bronmaatregelen wordt daarbij zo veel mogelijk aansluiting gezocht bij het beheer en onderhoud. Voor nieuwe situaties moeten knelpunten worden voorkomen: bij de ontwikkeling van nieuwe bouwlocaties moet

ingevolge de Wet geluidhinder rekening worden gehouden met de geluidseffecten van aanwezige rijksinfrastructuur. Geluidwerende of afscherpende maatregelen zijn dan voor rekening van de decentrale overheden.

Nationaal beleid

Uitvoering van het reguliere geluidbeleid vindt plaats via de rijksinfrastructuurprogramma's (aanleg en reconstructie). In het jaarlijkse MIT zijn de financiële middelen voor inpassing opgenomen.

Internationaal beleid

De rijksoverheid zet zich in EU- en UN-/ECE-verband actief in voor snelle aanscherping van internationale eisen aan voertuigen, met name (vracht)auto's en treinwagons, en adequate testprocedures daarvoor. Bij wegverkeer gaat het om het geluid van motoren en vooral ook om dat van banden. Er is veel winst te behalen met stille banden. Nederland spant zich in om de EU-eisen aan te scherpen zonder afbreuk te doen aan de veiligheid. Daarnaast zal op nationaal niveau het gebruik van stillere banden worden bevorderd.

Innovatieprogramma Geluid uitvoeren

Voor het realiseren van de geluiddoelstellingen van spoor en wegvervoer is innovatie onontbeerlijk. Het Innovatieprogramma Geluid draagt zorg voor de toepassing van nieuwe, innovatieve geluidreducerende (bron)maatregelen, zoals stille wegdekken en nieuwe remsystemen voor treinen. Hiervoor is tot 2007 110 miljoen euro op de begroting van Verkeer en Waterstaat opgenomen. Voor de uitvoering van de geluidmaatregelen is tot en met 2010 200 miljoen euro beschikbaar (deels voor de spoedwetprojecten). Op dit moment zijn stille remsystemen voor treinen en raildempers al beschikbaar. Ook is besloten tweelaags zoab structureel toe te passen in situaties waar het een kosteneffectieve geluidsmaatregel is. Ook zijn in dit verband goede resultaten te bereiken met dunne deklagen en innovatieve schermtoppen. Verder worden ook de kleinschalige technologische innovaties voor het stiller maken van laad- en loshandelingen in bewoonde gebieden van het innovatieprogramma PIEK bevorderd.

Regelgeving, geluidproductieplafonds en geluidbelastingkaarten ontwikkelen

Ook de toepassing van spoorregelgeving (tariefdifferentiatie naar geluid van de gebruiksvergoeding voor het spoor) kan bijdragen aan de stimulering van het gebruik van stil materieel en dus aan de reductie van geluidniveaus. Ten slotte wordt zowel bij wegverkeerslawaai als bij spoorlawaai gekeken naar de voor- en nadelen van zogenoemde geluidproductieplafonds.

fonds in de vorm van experimenten. Deze experimenten moeten duidelijk maken of en op welke wijze de groei van geluid op wegen en spoorwegen kan worden beheerst.

Geluidbelastingskaarten en actieplannen

Verder zal het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in het kader van de Europese richtlijn Omgevingslawaaier voor de situaties langs het merendeel van de rijksinfrastructuur en Schiphol geluidsbelastingkaarten (2007) en actieplannen (2008) opstellen. Op geluidbelastingskaarten staat aangegeven waar binnen welke geluidklassen gevoelige bestemmingen (ziekenhuizen en scholen) en woningen liggen. De kaarten waarop wordt gedoeld, betreffen het gebied met een geluidbelasting boven de 55 dB. De actieplannen worden conform artikel 4.3 van de Algemene wet bestuursrecht aan de bewoners van de desbetreffende gebieden voor inspraak voorgelegd. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat stelt in de actieplannen zelf de drempelwaarden vast waarboven maatregelen zullen worden getroffen en motiveert deze.

Luchthavens

De luchthaven Schiphol mag jaarlijks op de daarvoor aangegeven handhavingspunten een vastgestelde hoeveelheid geluid niet overschrijden. Deze totale hoeveelheid wordt berekend aan de hand van het aantal vliegbewegingen en het geluid dat ieder vliegtuig produceert. De luchthavenexploitant houdt de grenzen van de maximale geluidproductie in de gaten en heeft daarvoor de landingstarieven als instrument: voor lawaaiige vliegtuigen wordt een hoger tarief berekend. In het kader van het project 'Regelgeving Regionale en Kleine Luchtvaart' zal specifiek bronbeleid met betrekking tot geluid voor de kleine luchtvaart worden ontwikkeld.

7.3 Landschap en water

Infrastructuur voor verkeer en vervoer doorkruist leefgebieden van dieren en planten, en ook de kwaliteit van het water heeft te lijden van de mobiliteit. Om de leefomgeving te verbeteren zet het kabinet 'ontsnipperingsbeleid' in en beperkt het de ingrepen in de ecologische hoofdstructuur. *Maatregelen voor de (zee)scheepvaart worden zo veel mogelijk in internationaal verband afgesproken.*

Extra aanleg, verbreding en gebruik van infrastructuur geven extra druk op landschap en water. Auto-, spoor- en waterwegen doorsnijden leefgebieden van dieren en planten. Deze worden hierdoor belemmerd in hun bewegingsvrijheid en voortplantingsmogelijkheden. Indien er geen maatregelen worden getroffen, kunnen plant- en diersoorten verdwijnen uit natuur-, woon-, werk-, en recreatiegebieden. Rivieren, meren en zeeën worden vervuild door het verkeer en vervoer over water. Soms is de vervuiling afkomstig uit andere landen, soms is ze het resultaat van binnenlandse activiteiten. Veel ecosystemen zijn afhankelijk van zoet water. De vervuiling heeft tot gevolg dat de planten en dieren waaruit deze ecosystemen bestaan, aangetast worden. Ook wordt het door de vervuiling steeds moeilijker en duurder om schoon drinkwater te winnen.

Het kabinet heeft zich als doel gesteld om de knelpunten in de ecologische hoofdstructuur uit het Meerjarenprogramma Ontsnippering door infrastructuur in 2018 te hebben opgelost. Inbreuk op het landschap moet worden geminimaliseerd, aan de hand van een door het rijk te ontwikkelen kwaliteitsagenda. Er wordt bij de inpassing van infrastructuur naar gestreefd dat er geen negatieve effecten voor bijzondere natuurwaarden optreden, dat bij boven- en ondergronds transport de kwaliteit van het bodemsysteem behouden blijft en waar nodig verbetert, en dat actief wordt bijgedragen aan natuurcompensatie en op voorhand natuurreserve wordt ontwikkeld voor compensatiedoelinden. Het kabinet zet zich in voor ambitieuze internationale afspraken ter verbetering van de waterkwaliteit.

Wat doet de rijksoverheid?

Ontsnippering

Het kabinet voert het Meerjarenprogramma Ontsnippering uit.

Aandacht voor diffuse bronnen

Het succesvolle vergunningenbeleid voor de lozing van industrieel en huishoudelijk afvalwater heeft ertoe geleid dat de gecontroleerde lozingen in Nederland sterk zijn teruggedrongen. Voor verbetering van de waterkwaliteit zal de aandacht daarom moeten verschuiven naar zogenoemde diffuse bronnen, zoals landbouw, verkeer, bouwmaterialen en scheepvaart, en naar buitenlandse bronnen.

Respect voor cultureel erfgoed

Gebouwde monumenten, historische landschappen en archeologische sporen worden door het kabinet beschouwd als integraal onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Bij de inpassing van (nieuwe) infrastructurele werken wordt zo mogelijk bijgedragen aan behoud, versterking en verdere ontwikkeling van cultuurhistorische waarden. Voor de archeologie gaat binnenkort een nieuw wettelijk regime gelden (invoering van het verdrag van Malta) voor de omgang met archeologische waarden bij ruimtelijke ingrepen.

Betere waterkwaliteit

Het kabinet zet zich in voor ambitieuze internationale afspraken over de waterkwaliteit die haalbaar, uitvoerbaar en handhaafbaar zijn. Waar nodig stelt het kabinet zelf (nadere) eisen. Bij het formuleren van emissiebeperkende maatregelen voor de scheepvaart wordt onderscheid gemaakt in zeescheepvaart, (beroeps)binnenvaart en recreatievaart. Naast internationale en nationale normstelling onderzoekt het kabinet de mogelijkheid om met marktconforme instrumenten duurzame zeescheepvaart te stimuleren. Gezocht wordt naar mogelijkheden om dit te combineren met het stimuleren van veiligheid en security. Naast de scheepvaartsector en de overheid zijn ook het verladende bedrijfsleven en de havenbedrijven hierbij bepalende spelers.

Bij de binnenvaart wordt naast normstelling ingezet op stimulering van innovatie en op communicatie. Communicatie moet leiden tot betere naleving van de regels en stimulering van milieuvriendelijk gedrag dat verder gaat dan de regels. In dit verband is het belangrijk dat alle betrokken partijen gezamenlijk werken aan een toekomstbeeld voor een duurzame en veilige zeescheepvaart, binnenvaart en recreatievaart.

Overleg met de waterbeheerders

Bij de uitwerking van provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen alsmede bij de ruimtelijke uitwerking van infrastructuur dient overleg plaats te vinden met de waterbeheerders conform het proces van de watertoets. Daarbij kunnen de provinciale en regionale overheden gebruikmaken van de door Rijkswaterstaat en de Unie van Waterschappen opgestelde wateradviezen ten behoeve van de uitwerking van de Nota Mobiliteit. Deze geven een overzicht van waterhuishoudkundige aandachtspunten ten behoeve van de watertoets bij de ontwikkeling van infrastructuur en worden op de websites van beide instanties beschikbaar gesteld.

Inpassing van infrastructuur verbeteren

Voor ingrepen die verband houden met infrastructurele werken, zoals onderhoud, aanleg en capaciteitsvergroting, worden de bepalingen uit de flora en faunawet, de Natuurbeschermingswet en de vogel- en habitatrichtlijn nageleefd. Dit houdt onder meer in dat er in bepaalde gebieden een 'nee, tenzij-benadering' wordt gehanteerd.

Voor de ecologische hoofdstructuur betekent dit dat handelingen niet zijn toegestaan indien deze de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten, tenzij er geen reële alternatieven zijn én er wel sprake is van een groot maatschappelijk belang. Indien de initiatiefnemer dit kan aantonen, moet er vervolgens voor een goede inpassing worden zorggedragen, waarna verzachtende maatregelen de schade beperken en de dan nog resterende schade wordt gecompenseerd.

Voor de vogel- en habitatrichtlijn geldt een meer specifiek 'nee, tenzij-regime'. Een project is alleen toegestaan als de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast of wanneer geen alternatieve oplossing aanwezig is en er sprake is van dwingende redenen van groot maatschappelijk belang, inclusief redenen van sociale of economische aard. Indien er sprake is van een prioritair type habitat en/of een prioritaire soort gelden alleen overwegingen die verband houden met de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid of voor het milieu wezenlijke gunstige effecten, tenzij de Europese Commissie instemt met de aanwezigheid van andere dwingende redenen. Een financiële compensatie is voor ingrepen in dergelijke gebieden niet mogelijk.

In nationale landschappen zijn nieuwe grootschalige infrastructuurprojecten niet toegestaan, tenzij wordt aangetoond dat deze ingrepen redelijkerwijs vanwege een groot nationaal belang onvermijdelijk zijn. In dat geval dienen mitigerende en compenserende maatregelen te worden getroffen. Dit onder supervisie van de rijksbouwmeester en de rijksadviseur voor het landschap.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zal de initiatieven en acties op het gebied van de ruimtelijke kwaliteit, gerelateerd aan de droge en natte hoofdinfrastructuur voortzetten en participeert hiertoe onder meer in het interdepartementale Actieprogramma Ruimte en Cultuur. Het rijk neemt, voortbouwend op het project (route-)ontwerp A12, bij de aanleg van nieuwe of verbreding van bestaande infrastructuur gebiedsgerichte (route)ontwerpen in samenhang met de omgeving als uitgangspunt en vraagt provincies, waterschappen en gemeenten hetzelfde te doen. Dit kan leiden tot zowel aanpassing van de infrastructuur als van de directe omgeving.

In de uitvoeringspraktijk van Rijkswaterstaat, gemeenten, waterschappen en provincies zijn duurzaam bouwen, bodembescherming, ecologisch bermbeheer en beleid ten aanzien van wegverlichting van belang. Bij dit laatste gaat het om standaardtoepassing van energiezuinige wegverlichting en om het terughoudend plaatsen van verlichting in natuurgebieden.

TOEKOMSTBEELD: SCHOON EN VEILIG

2030: Zoveel slimmer, zuiniger en veiliger

De auto's in 2030 lijken op de huidige, maar zijn slimmer, zuiniger en veiliger. Doordat veel auto's zogeheten hybrides zijn, rijden ze heel stil, kunnen ze pijlsnel optrekken en zijn uitermate zuinig. Een hybride auto combineert een elektromotor met een diesel- of benzinemotor. Nederland draagt zijn steentje bij aan de ontwikkeling van de nieuwe techniek. Ook wordt veel verwacht van brandstofcelauto's die je steeds meer ziet verschijnen. Er zijn nog wel auto's met een traditionele motor, maar het verschil tussen een diesel- en benzinemotor is geheel vervaagd. Ze rijden op brandstof vervaardigd uit gas, deels fossiel maar ook met biocomponenten. De voertuigen zijn veel veiliger geworden, zowel voor inzittenden als voor voetgangers en fietsers. Met behulp van sensoren wordt de bestuurder actief ondersteund bij het koers en afstand houden, het filerijden en het passeren van kruisingen. Met automatisch rijden op speciale stroken is een begin gemaakt.

Welke belemmeringen?

Een belangrijke complicerende factor bij de transitie naar een substantieel schonere en veiligere auto is dat er veel partijen bij betrokken zijn, ook in internationaal kader. Er moet een aanpak gevonden worden waarbij gezamenlijk gewerkt wordt, met oog voor de verschillende belangen, aan een proces dat stap voor stap oplossingen naderbij brengt. Politiek en bestuurlijk commitment is hiervoor een belangrijke randvoorwaarde. Een tweede belemmering is dat er aanzienlijke investeringen gedaan moeten worden, zowel op het niveau van de auto als op het niveau van de infrastructuur. Er is al veel geïnvesteerd in het huidige wegnnet en voertuigpark, waardoor vernieuwingen langzaam doordringen. Een derde belemmering is dat innovaties pas rendement zullen opleveren als zij op voldoende schaalniveau (bijvoorbeeld 10% marktaandeel) geïmplementeerd zullen worden.

Innovatieve (voertuig)technologie wordt steeds belangrijker om de verkeersonveiligheid te beheersen en terug te dringen. Het initiatief voor de ontwikkeling en de invoering van nieuwe technologie ligt bij de industrie. Elementen van automatisch rijden kunnen worden geïntroduceerd op basis van de grote waarde die de consument hecht aan comfort. De overheden stellen in Europees verband eisen aan voertuigen en hun componenten en stimuleren technologische ontwikkelingen.

Transitiepaden: Platform Duurzame Mobiliteit

Het Platform Duurzame Mobiliteit inventariseert en verbindt lopende en op handen zijnde initiatieven en schaaft deze op tot levensvatbare projecten, die dus een substantieel aandeel in de markt kunnen krijgen.

Innovatieacties Uitvoeringsagenda

- Maatregelen luchtkwaliteit: snelheden verlagen in stedelijk gebied, aanscherping emissienormen, roetfilters, eigen wagenpark overheid aanpakken en totaalverbod op ontgassen van benzinedampen (binnenvaart) en uitvoeren van Innovatieprogramma Lucht
- Uitvoeren van innovatieprogramma Geluid: grootschalige implementatie raildempers, stille wegdekken etc.
- Voertuigtechnologie: intelligente snelheidsassistent en verbeteren veiligheid van voertuigen voor voetgangers
- Transport gevaarlijke stoffen: basisnet, automatisch meld- en volgsysteem gevaarlijke stoffen, voorkomen van cumulatieve knelpunten bij bewoond gebied.

NELCON

RSC ROTTERDAM

Hoofdstuk 8

RSC ROTTERDAM

1

RSC ROTTERDAM

3



- Financiële uitwerking

In de voorgaande hoofdstukken is per beleidsonderdeel aangegeven wat de ambitie is voor de periode tot en met 2020. In die hoofdstukken is vooral ingegaan op de vragen 'wat willen we bereiken?' en 'wat gaan we daarvoor doen?'.

Dit hoofdstuk geeft een beeld van de middelenbehoefte voor de ambities van de Nota Mobiliteit en de beschikbaarheid van financiële middelen, met andere woorden 'wat kost het?' en 'hoe wordt het betaald?'.

Er zijn ook VenW-uitgaven die niet onder de Nota Mobiliteit vallen, dit betreft met name de waterkerende functies en het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (Tweede Maasvlakte). De inventarisatie van beschikbare middelen is verlaagd met de reserveringen voor deze programma's.

In het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) is opgenomen welke investeringen wanneer verricht zullen worden. Het voornemen is om bij de begroting 2006 een MIT te presenteren met een tijdshorizon tot en met 2020. Binnen dat programma zullen de planning van projecten en de status van gereserveerde middelen voor de verschillende fasen (tot en met 2010, 2011-2014 en een doorkijk 2015-2020), in lijn met deze Nota Mobiliteit, worden belicht. Jaarlijks wordt met het opstellen van de ontwerpbegroting van het Infrastructuurfonds ook dit MIT bijgesteld. Voor de investeringsagenda 2011-2014 zal in 2006 formeel besluitvorming plaatsvinden, omdat dan aanvullende informatie beschikbaar zal zijn over de Zuiderzeelijn, de noordvleugel en de midterm review naar het onderhoud. De resultaten van deze besluitvorming zullen in de daaropvolgende begrotingen worden verwerkt.

Ambities en middelen

Middelenbehoefte Nota Mobiliteit tot en met 2010

Tot en met 2010 wordt voor de Nota Mobiliteit uitgegaan van uitvoering van de huidige VenW-begroting (inclusief Infrastructuurfonds) en het daarop aansluitende MIT. In 2003 heeft het kabinet extra middelen gereserveerd om tot en met 2010 een deel van de onderhoudsachterstanden aan de infrastructuur aan te pakken. De Nota Mobiliteit bouwt hier nadrukkelijk op voort door de verhoging van de onderhoudsbudgetten na 2010 voort te zetten.

Middelenbehoefte ambities Nota Mobiliteit 2011-2020

De ambities van de Nota Mobiliteit zijn weergegeven in het eerste deel van tabel 8.1.

Onder 'onderhoud en vervanging' is een totaalbedrag over alle betrokken modaliteiten geraamd van 30,9 miljard euro. Dit bedrag komt overeen met het doortrekken van het gemiddelde uitgavenniveau in de periode tot en met 2010 inclusief de impuls uit de begroting van 2004, en hierbovenop een reële jaarlijkse verhoging met 2,8% conform de jaarlijkse bijstelling van de voeding van het Infrastructuurfonds. Met dit budget kan het huidige en toekomstige areaal worden onderhouden. De huidige beheer- en onderhoudsplannen zijn niet alleen gebaseerd op de huidige levensduur van infrastructuur, maar ook op veiligheids-, milieu- en leefomgevingseisen en voor-

zover mogelijk op gebruikerswensen. Binnen dit totaalbudget is ruimte gemaakt om bij spoorwegen een goede benutting en het tijdig vervangen van infrastructuur te waarborgen, zodat voorkomen kan worden dat de onderhouds- en vervangingsopgave in deze periode bovenproportioneel stijgen. Het effect van de inzet van de beschikbare middelen wordt versterkt door gebruik te maken van de mogelijkheden van doelmatig en waar mogelijk innovatief in te kopen, en het differentiëren binnen de programma's op basis van het economisch rendement. De mogelijkheden voor optimalisatie en differentiatie van de onderhoudsprogramma's worden in een Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) nader geconcretiseerd. Het IBO wordt in 2005 afgerond. In 2006 vindt bovendien een midterm review van de plannen van aanpak beheer en onderhoud plaats. Mede op basis van de uitkomsten van het IBO wordt hierin het tempo van wegwerken van de onderhoudsachterstanden geëvalueerd en wordt bezien of de nu voorliggende verdeling van middelen over de modaliteiten nog steeds passend is bij de urgentie van de achterstanden.

Onder 'doorloop MIT' zijn bedragen opgenomen voor de realisatie van de MIT-projecten, die in 2010 nog niet zijn afgerond of in het verleden geherprioriteerd zijn en een financiële doorloop na 2010 kennen. In het MIT wordt de periode tot en met 2014 voorzien van concrete projecten. De doorkijk voor de periode 2015-2020 is nog minder concreet. De verdere uitwerking en prioritering van projecten zal op basis van de netwerk-analyses, verkenningen en planstudies plaatsvinden.

Als laatste wordt in de tabel onder 'extra aanleg/overige programma's' aangegeven welke extra bedragen noodzakelijk zijn voor nieuwe aanleg- en benuttingsprojecten en de programma's ter financiering van het regionale verkeer en vervoer (waaronder de brede doelluitkering, waaruit onder meer de regionale investeringen in onderliggende wegennet en openbaarvervoervoorzieningen worden gefinancierd) en de verplichtingen om milieu- en leefomgevingsdoelen (geluid en lucht) te realiseren.

Beschikbare middelen

De beschikbare rijksmiddelen voor verkeer en vervoer worden ook na 2010 verantwoord op de begrotingen van het Infrastructuurfonds en HXII. De middelen in het Infrastructuurfonds vloeien voor een deel uit het Fonds Economische Structuurversterking (FES). De uit deze bronnen beschikbare bedragen worden inzichtelijk gemaakt in het tweede deel van tabel 8.1. Omwille van de vergelijkbaarheid met PKB deel I zijn alle bedragen volgens het prijspeil van 2004 opgenomen.

Tabel 8.1 Totaalbeeld ambities en beschikbare middelen Nota Mobiliteit 2011-2020 (prijspeil 2004)

Ambities

Nr.	Onderwerp	Ambitie 2020	Onderhoud en vervanging	Doorloop MIT	Extra aanleg/overige programma's	2011 – 2020
1	Hoofdwegen	Snelwegen: 50 km in max. 45 minuten Ring en overige wegen: 10 km in max. 12 min	10	4,4	14,5-18,5 ^[40,41]	28,9 – 32,9
2	Spoorwegen	89 - 91 % punctualiteit	13,4	2,1		15,5
3	Waterwegen ^[42]	Huidige kwaliteit	7,5	1,7	1,2	10,4
4	Regionaal verkeer en vervoer	Totaal regionaal		0,7	19,3	20
4a		BDU: meeademen met budget V&W (exclusief veiligheid)			17,5	17,5
4b		Grote regionale/lokale infrastructuurprojecten		0,7	1,0	1,7
4c		Veiligheid: maximaal 580 doden Bedrag wordt toegevoegd aan BDU			0,8	0,8
5	Leefomgeving	Handhaven wet en bestaand beleid			1	1
6	ZZL	Uitvoeren		2,7		2,7
	Totaal ambities		30,9	11,6	36,0 – 40,0	78,5 – 82,5

Beschikbare middelen

Nr.	Bron	Toelichting	2011 – 2020
I	Infrastructuurfonds	Reguliere verkeers en vervoersmiddelen ^[43]	55,7
II	Hoofdstuk XII	BDU inclusief Duurzaam Veilig ^[44]	18,3
III	FES	Bijdrage FES uit ruimtelijk-economisch domein ^[45]	6,5
	Totaal		80,5

[40] Bij dit bouwvolume is opgenomen een geraamde investering van 4,5 miljard euro voor de Noordvleugel en benuttingsmaatregelen van 1 miljard euro. Tevens is rekening gehouden met de prijsdruk die is ontstaan in de bouwsector en het doelmatiger aanbesteden van projecten.

[41] De extra (rente)kosten van versnelling worden betaald door de gebruikers middels de versnellingsprijs. Deze opbrengsten en kosten zijn niet in dit overzicht opgenomen.

[42] Een deel van het onder waterwegen opgenomen budget betreft middelen ten behoeve van waterbeheer en deze zijn niet bestemd voor transport gerelateerde functies.

[43] IF exclusief waterbeleid 4,9 miljard euro en inclusief opbrengsten vervoersconcessie HSL-Zuid.

[44] H XII art. 19.02

[45] Voeding aardgasbaten, staatsdeelname op basis van veronderstellingen ontwerpbegroting FES 2005. Rekening is gehouden met reservering ten behoeve van PMR.

Ambities

Hoofdwegen

Voor de weg is de ambitie om in 2020 betrouwbaarder van A naar B te bewegen dan nu. De Nota Mobiliteit gaat daarbij uit van gemiddeld maximaal twee keer de reistijd op ringwegen en anderhalf keer de reistijd op doorgaande wegen. Als de reistijd boven deze streefwaarde komt, is er sprake van een knelpunt. Deze knelpunten doen zich vooral voor in de Randstad. Om aan de ambitie te kunnen voldoen, is een robuust bouwprogramma nodig, inclusief een geraamde investering van 4,5 miljard euro voor de noordvleugel. Tevens wordt een programma benuttingmaatregelen voorzien. Bij de kostenraming voor de aanleg van wegen is rekening gehouden met het nemen van inpassingmaatregelen, waarbij voldaan wordt aan de huidige wettelijke en beleidsmatige vereisten. Intensiveringen van de inpassing dan wel verdere bovenwettelijke inpassing zijn niet meegenomen. Hiervoor geldt het veroorzakersprincipe.

Het onderdeel 'anders betalen voor mobiliteit' is na deel I nader uitgewerkt. Hierbij heeft het advies van het platform 'Anders Betalen voor Mobiliteit' als uitgangspunt gediend.

In het financiële overzicht is bij extra aanleg een investeringsprogramma opgenomen met een totaal van tussen **14,5 miljard euro** en **18,5 miljard euro**. In dit investeringsprogramma zijn net als bij deel I de effecten van doelmatig aanbesteden meegenomen. Het exacte noodzakelijke investeringsbudget hangt af van de nadere besluitvorming en uitwerking van anders betalen voor mobiliteit.

Met de versnellingsprijs is een investeringsvolume van 18,5 miljard euro nodig om de ambitie te halen. Indien een verantwoorde invoering van de kilometerprijs voor 2020 gerealiseerd wordt, is een investeringsvolume van 14,5 miljard euro toereikend. De facto is er dan ook een reservering voor (een deel van) de invoeringskosten en/of extra infrastructuur.

Naast dit bouwpakket is in de periode 2011-2020 een bedrag van 10 miljard euro beschikbaar voor beheer en onderhoud. Tot slot wordt rekening gehouden met een doorloop van het MIT na 2010 van 4,4 miljard euro. Hierin zitten onder meer projecten als de A4 Midden Delfland, de Tweede Coentunnel, de A15 Maasvlakte-Vaanplein en de A2-tunnel Maastricht.

Het totale financiële beslag om te voldoen aan de ambities voor hoofdwegen komt daarmee (rekening houdend met de

effecten van anders betalen voor mobiliteit) uit op **28,9 miljard euro - 32,9 miljard euro**.

Spoorwegen

Als gevolg van het huidige spoorbeleid zal de punctualiteit op het spoor toenemen tot 89-91% in 2010. Het doel is deze punctualiteit in de periode 2011-2020 vast te houden. Bij deze punctualiteit is het mogelijk de landelijke groei van personen, en goederenvervoer te realiseren binnen de bestaande en nu voorziene infrastructuur. De inzet van de Nota Mobiliteit daarbij is om alleen dat te doen wat kosteneffectief is. Dit leidt tot een selectief investeringsbeleid, waarbij primair wordt ingezet op vervangingsinvesteringen (met name op de dikke stromen) en benuttingsmaatregelen.

In de periode 2011-2020 is een bedrag van **13,4 miljard euro** opgenomen voor beheer, onderhoud en vervanging, inclusief de betalingen aan de Infraprovider HSL-Zuid. Voor doorloop van MIT-projecten is een bedrag van **2,1 miljard euro** nodig. In de doorloop zitten onder meer projecten als Randstadspoor, Amsterdam-Utrecht, Hanzelijn, Regionet en de Goederenroute Roosendaal-Antwerpen.

Het totale financiële beslag om te voldoen aan de ambities voor spoorwegen komt daarmee uit op **15,5 miljard euro**.

Waterwegen

De waterwegen accommoderen diverse functies zoals neergelegd in het beheersplan rijkswateren. De belangrijkste functies van de waterwegen zijn beheersing en regulering van de waterkwantiteit en borging en beheersing van de (drink)waterkwaliteit, omdat deze functies betrekking hebben op de veiligheid en een eerste levensbehoefte. Daarnaast zijn de waterwegen van belang voor scheepvaartfuncties: zeevaart, binnenvaart, recreatievaart en beroepsvisserij. In het kader van deze nota ligt de nadruk op de functie binnenvaart, omdat de binnenvaart de belangrijkste gebruiker is van de vaarweginfrastructuur.

Voor de binnenvaart is het de ambitie om, gegeven de autonome groei van de huidige binnenvaartmarkten, het vervoer van goederen over water in 2020 op kwalitatief dezelfde wijze te laten plaatsvinden als nu het geval is in termen van betrouwbaarheid en verkeersafwikkeling. Bij vaarwegen wordt ingezet op een wachttijd van maximaal 30 minuten voor sluisen/bruggen. Er worden geen nieuwe aanlegprojecten gestart na 2010. Wel worden de huidige MIT-projecten afgerond (zoals het Amsterdam-Rijnkanaal en de Maasroute). Hiermee is een bedrag van 1,7 miljard euro gemoeid en worden extra benuttingsmaatregelen getroffen van circa 1,2 miljard euro.

Verder worden na 2010 alleen maatregelen op het gebied van beheer- en onderhoud genomen. Voor beheer en onderhoud ten behoeve van alle waterfuncties (waterbeheer en scheepvaart) gaat het om een bedrag van 7,5 miljard euro.

Het totale financiële beslag om te voldoen aan de ambities voor de waterwegen komt daarmee uit op **10,4 miljard euro**.

Regionaal verkeer en vervoer inclusief verkeersveiligheid

Op het gebied van regionaal verkeer en vervoer zijn de volgende zaken van belang. Allereerst zijn er middelen nodig voor de brede doeluitkering (BDU). Hiermee worden decentrale overheden vanaf 2005 in staat gesteld het regionale verkeers- en vervoersbeleid te financieren. Hieronder vallen ook decentrale infrastructuurmaatregelen, Duurzaam Veilig-maatregelen en OV-exploitatie. De Nota Mobiliteit gaat uit van een jaarlijkse reële groei van de BDU met 2,1% om de vervoersgroei op regionaal en lokaal niveau op te kunnen vangen. Daarvan uitgaande worden – bij de huidige omvang van het Infrastructuurfonds de BDU-middelen voor 2011-2020 geraamd op circa **18,3 miljard euro**. Naast de middelen voor de GDU en OV-exploitatie, is in dit bedrag een totaal van 0,8 miljard euro opgenomen voor het realiseren van de doelstellingen op het gebied van (verkeers)veiligheid. Bij dat beleidsterrein wordt gestreefd naar een permanente vermindering van het aantal doden en slachtoffers. Met het door trekken van de huidige middelen van 80 miljoen euro per jaar na 2010 is het mogelijk het aantal verkeersslachtoffers in 2020 te reduceren tot 580 doden en 12.250 ziekenhuisgewonden. Zonder Europees voertuigbeleid zijn er in 2020 circa 200 verkeersdoden en 1.900 ziekenhuisgewonden meer te betreuren.

Daarnaast zijn er middelen gereserveerd als rijksbijdrage aan eventuele regionale en lokale projecten die groter zijn dan respectievelijk 112,5 en 225 miljoen euro. Vooralsnog wordt dit bedrag geraamd op 1 miljard euro voor de periode 2011-2020. Een exacte invulling kan niet gegeven worden, omdat het initiatief voor deze projecten bij de decentrale overheden ligt. Voor dit type projecten is er bovendien sprake van een doorloop op het MIT van **0,7 miljard euro**.

Het totale financiële beslag van het onderdeel regionaal verkeer en vervoer in de periode 2011-2020 komt daarmee uit op **20 miljard euro**.

Kwaliteit van de leefomgeving

Voor de kwaliteit van de leefomgeving zijn uitgaven van 1 miljard euro in de periode 2011-2020 nodig om te voldoen aan internationale en nationale eisen. Voor het realiseren van de Europese richtlijn over luchtkwaliteit is in de periode 2010-2015 **0,3 miljard euro** opgenomen. In navolging van de Nota Ruimte worden geluidknelpunten boven de 70 dB bij spoorwegen en boven de 65 dB bij hoofdwegen aangepakt. Tot en met 2020 is hiermee circa 0,65 miljard euro gemoeid. Daarnaast zijn in de programma's voor beheer en onderhoud middelen gereserveerd voor het realiseren van het Meerjarenprogramma Ontsnippering. De geformuleerde knelpunten in de ecologische hoofdstructuur kunnen dan in 2018 opgelost zijn.

Totaal is voor de kwaliteit van de leefomgeving een bedrag benodigd van **1 miljard euro** in de periode 2011-2020.

Zuiderzeelijn

Bij de Zuiderzeelijn gaat het om een financiële doorloop van het huidige MIT van **2,7 miljard euro**.

Totaal is voor de Zuiderzeelijn een bedrag gereserveerd van **2,7 miljard euro** in de periode 2011-2020.

Beschikbare middelen

Infrastructuurfonds

Uit de algemene middelen is voor het Infrastructuurfonds een bedrag beschikbaar van **55,7 miljard euro** in de periode 2011-2020. In dit bedrag is rekening gehouden met de ontvangsten uit de vervoersconcessie op basis van het met de HSA gesloten contract. Het bedrag van 55,7 miljard euro is beschikbaar voor het financieren van de ambities uit de Nota Mobiliteit, omdat de reserveringen voor waterbeleid (totaal 4,9 miljard euro) en de voorbereidingskosten voor PMR hiervan al zijn afgehaald.

Hoofdstuk XII

Op hoofdstuk XII van de rijksbegroting worden met ingang van 1 januari 2005 de uitgaven voor de BDU geboekt. Hierin zijn de uitgaven voor exploitatie OV, de voormalige GDU en Duurzaam Veilig opgenomen. Voor de periode 2011-2020 gaat het om een bedrag van **18,3 miljard euro**.

Fonds Economische Structuurversterking

In het Fonds Economische Structuurversterking (FES) zijn middelen beschikbaar voor de versterking van de economische structuur van Nederland. Hiervan is in de periode 2011-2020 een bedrag van **6,5 miljard euro** beschikbaar voor de financiering van de Nota Mobiliteit.

Conclusie

Met de beschikbare middelen en de te nemen maatregelen zijn de ambities uit deze Nota Mobiliteit tot en met 2020 gedekt en haalbaar. Het gaat hierbij wel om een lange planperiode. Dit brengt onlosmakelijk met zich mee dat de financiële ramingen met – soms ruime – onzekerheidsmarges gepaard gaan. Dit geldt bijvoorbeeld voor gevoeligheid voor onderliggende veronderstellingen rond de groei van mobiliteit, technische ontwikkeling en economische ontwikkeling. Ook de ramingen van kosten, zoals van een bouwpakket voor de weg, zijn naar hun aard in dit stadium globaal. Naarmate in de tijd meer naar projectniveau wordt gekomen neemt de robuustheid van de ramingen toe.

Het bovenstaande wordt versterkt door de ambities ten aanzien van het realiseren van efficiencywinsten op basis van doelmatig aanbesteden en publiek-private samenwerking van concrete projecten. Hierover zal pas in de loop der tijd een meer geconcretiseerd beeld ontstaan. Zoals aangegeven zal de wijze van invoering van een vorm van beprijzen een sterke invloed hebben op het bouwpakket voor de wegen. Diverse afwegingen die in deze nota worden geschetst, zullen in de loop van de tijd uiteraard bij hun concrete invulling in hun financiële consequenties scherper worden. Bij de concretisering van de ambities, en daarmee ook van de financiële gevolgen, is de samenwerking met vele partners noodzakelijk.

Het bovenstaande noopt tot terughoudendheid rond onvoorwaardelijke garanties. Wanneer alle acties het nu voorziene effect sorteren zullen de ambities in 2020 gerealiseerd kunnen worden. Mocht gedurende de uitvoering van de Nota Mobiliteit blijken dat de acties andere effecten hebben, dan worden, uitgaande van de thans beschikbare middelen, knelpunten eerder of pas na 2020 aangepakt.



- Essentiële onderdelen van beleid en plankaarten

In dit deel staan de essentiële onderdelen van het nationaal verkeers- en vervoersbeleid in de zin van artikel 3, sub a van de Planwet verkeer en vervoer.

Dit hoofdstuk is bovendien de planologische kernbeslissing (PKB) als bedoeld in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Doorwerking

De essentiële onderdelen van beleid zijn van wezenlijk belang voor het bereiken van de nationale doelstellingen en het realiseren van samenhang in het verkeers- en vervoersbeleid van rijk, provincies, WGR-plusregio's^[46], gemeenten en waterschappen. Ingevolge de Planwet werken de essentiële onderdelen in dit hoofdstuk rechtstreeks door in het te voeren beleid van het rijk, provincies en WGR-plusregio's en daarmee in de provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen en het gemeentelijk beleid. De provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen dienen 1,5 jaar nadat de Nota Mobiliteit van kracht is geworden te zijn geactualiseerd. Daarnaast laten de decentrale overheden de uitspraken in de PKB doorwerken in hun ruimtelijke plannen op grond van de WRO. De plankaarten bevatten de hoofdinfrastructuur (wegen, spoorwegen en vaarwegen) waarvan aanleg of wijziging in overweging wordt genomen.

Essentiële onderdelen van beleid

Een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen is een essentiële voorwaarde voor de economische ontwikkeling. Het kabinet wil daarom de groei van mobiliteit geen beperkingen opleggen en de bereikbaarheid verbeteren. De betrouwbaarheid, snelheid en veiligheid van een reis moeten toenemen. Deze kwaliteitsprong moet in ieder geval binnen de (inter-)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van veiligheid en kwaliteit leefomgeving plaatsvinden.

De Nota Mobiliteit laat zien welke kwaliteit de gezamenlijke overheden kunnen bereiken in 2010 en 2020. Versterking van de economische concurrentiepositie van Nederland heeft hierbij prioriteit. Dit betekent onder meer dat bij alle infrastructurele ingrepen door het rijk (via uitvoering van het MIT) de maatschappelijke kosten en baten in kaart worden gebracht conform de OEI-systematiek. De Nota Mobiliteit geeft aan welke bijdragen het rijk wil leveren aan het realiseren van de nationale doelen.

Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten geven op basis van beschikbare middelen en instrumenten in de PVVP's en RVVP's alsmede in het gemeentelijk beleid aan welke bijdragen zij leveren aan de nationale doelen voor 2010 en 2020. Provincies en WGR-plusregio's alsmede de gemeenten stellen de PVVP's en RVVP's, respectievelijk het gemeentelijke beleid op conform de Planwet verkeer en vervoer. Tussen provincies en WGR-plusregio's en GSB-steden vindt over en

weer afstemming plaats bij het opstellen van respectievelijk de PVVP's en RVVP's, de Meerjaren Ontwikkelingsprogramma's en de jaarlijkse bestedingsplannen voor de BDU verkeer en vervoer.

Samenhang tussen ruimte, economie en verkeer en vervoer

De samenhang tussen ruimte, verkeer en vervoer en economie wordt op ieder niveau (gemeentelijk, regionaal en nationaal) vergroot. Het rijk, de provincies, WGR-plusregio's en gemeenten gebruiken infrastructuur als structurerend principe in het ruimtelijk beleid. Dit betekent dat bij de ontwikkeling van nieuwe uitbreidingen van steden en dorpen, bij herstructurering, transformatie en centrumontwikkeling niet alleen gestreefd wordt naar andere relevante belangen als de ruimtelijke- en marktpotenties van de locatie en de ruimtelijke context, maar ook naar een optimale benutting van de bestaande infrastructuur en van de potenties van knooppunten in deze infrastructuur. Anderzijds wordt bij de ontwikkeling van infrastructuur geanticipeerd op mogelijkheden van verstedelijking en centrumvorming.

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen (bestemmingsplan, structuurplan, streekplan) worden de gevolgen van de ruimtelijke functies op onder meer de bereikbaarheid en de infrastructuur in kaart gebracht. Voor alle beheerders geldt dat ruimtelijke ingrepen op de eigen infrastructuur, anders dan om verkeersveiligheids- of milieutechnische redenen, geen dusdanige structurele effecten mogen hebben dat de bereikbaarheid over de gehele reis verslechtert. Waar de consequenties de beheergrenzen van de eigen infrastructuur overschrijden, overleggen de beheerders met de andere infrastructuurbeheerders in het gebied. Het rijk zal in zijn aansluitingsbeleid op de hoofdinfrastructuurnetten rekening houden met dit overleg.

Provincies en gemeenten voorzien in hun ruimtelijke plannen in een voldoende en gevarieerd op de vraag afgestemd aanbod van locaties voor bedrijven en voorzieningen. Provincies en – voorzover het om binnenregionale vraagstukken gaat – WGR-plusregio's concretiseren het integrale locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen in het ruimtelijke en verkeers- en vervoersbeleid. Het doel van het locatiebeleid is om een goede plaats te bieden voor ieder bedrijf, zodat een optimale bijdrage wordt geleverd aan de versterking van de kracht van steden en dorpen.

[46] In deze nota worden met het begrip WGR-plusregio's steeds de huidige zeven regio's bedoeld die onder het regime van de Kaderwet bestuur in verandering zijn ingesteld. Zolang de aangepaste WGR nog niet formeel van kracht is, moet overal waar in deze nota sprake is van WGR-plusregio's 'kaderwetgebieden' gelezen worden.

Essentieel is dat het locatiebeleid ten minste regels en criteria bevatten die waarborgen dat:

1. bestaande en nieuwe bedrijven en voorzieningen die uit oogpunt van veiligheid, hinder en verkeersaantrekkende werking niet inpasbaar zijn in of nabij woonbebouwing ruimte wordt geboden op specifieke daarvoor te bestemmen (bedrijven-)terreinen;
2. aan nieuwe en zo mogelijk ook aan bestaande bedrijven en voorzieningen met omvangrijke goederenstromen en/of een omvangrijke verkeersaantrekkende werking ruimte wordt geboden op locaties met een goede aansluiting op (bestaande) verkeers- en vervoersverbindingen van bij voorkeur verschillende modaliteiten (multimodale ontsluiting);
3. aan nieuwe en zo mogelijk ook aan bestaande bedrijven en voorzieningen met arbeids- en of bezoekersintensieve functies ruimte wordt geboden op locaties bij voorkeur in de nabijheid van openbaarvervoersknooppunten en met een goede aansluiting op (bestaande) verkeers- en vervoersverbindingen; hierbij geldt als uitgangspunt dat bedrijfsterreinen, gelegen aan of dicht bij autowegen en buiten het invloedsgebied van openbaar vervoer, gereserveerd worden voor ruimte- en bezoekersextensieve bedrijven en voorzieningen.

Provincies en WGR-plusregio's respectievelijk de gemeenten en waterschappen beschrijven in de PVVP's en RVVP's alsmede in het gemeentelijke en waterschapsbeleid hoe de verschillende netwerken en modaliteiten optimaal worden verknoopt en benut én in samenhang en kosteneffectief worden ingezet, en houden daarbij rekening met de aansluiting van de verschillende netwerken. Hierbij besteden zij expliciet aandacht aan het goederenvervoer.

De gezamenlijke overheden zijn verantwoordelijk voor de totaliteit van de bereikbaarheid. In relatie tot de doelstelling van de rijksoverheid uit deze nota nemen de provincies, WGR-plusregio's en gemeenten in de PVVP's en RVVP's respectievelijk het gemeentelijke beleid concrete doelen op voor de bereikbaarheid, betrouwbaarheid en reistijd van deur tot deur. Op basis daarvan worden verdere maatregelen genomen om de bereikbaarheid te waarborgen.

Klantgerichte benadering

Gebiedsgerichte aanpak

Het rijk bevordert een gebiedsgerichte aanpak met inachtneming van de bestuurlijke verantwoordelijkheidsverdeling. Het rijk, de provincies, de WGR-plusregio's en de betreffende gemeenten maken gezamenlijk netwerkanalyses. Deze

analyse brengt de ruimtelijke ontwikkeling en de mobiliteitsontwikkeling van alle modaliteiten en daaruit voortvloeiende potentiële problemen en opgaven in een gebied voor de periode 2010-2020 in kaart. Uitgangspunt bij de netwerkanalyses is dat geen onderscheid wordt gemaakt naar beheersgrenzen. Bij het opstellen van de netwerkanalyse wordt een pakket met maatregelen ontwikkeld om de bereikbaarheid te verbeteren. Hierbij wordt expliciete aandacht aan het goederenvervoer besteed. Op basis van deze netwerkanalyses en maatregelenpakketten maken de overheden vervolgens gezamenlijk afspraken over hoe de deur tot deur bereikbaarheid te verbeteren en hoe de beschikbare investeringsbudgetten maatschappelijk optimaal aangewend kunnen worden. De resultaten van de netwerkanalyses zullen worden betrokken bij een tussentijdse evaluatie van de BDU en worden meegenomen bij de integrale verdeelsleutel voor BDU-middelen. Inzet is deze in 2007 gereed te hebben.

De hoofdverbindingssassen verbinden de economische kerngebieden en stedelijke netwerken intern en onderling, en verbinden deze tevens met de belangrijkste grootstedelijke gebieden in het buitenland. Belangrijke doorstroomroutes als de A1, A2, A4, A6/A7, A12, A15, A27 en A28 zijn bijvoorbeeld aangeduid als hoofdverbindingssassen. Daarbinnen is in de Nota Ruimte een verbijzondering gemaakt voor de A2, A4 en A12, ook wel de triple-A genoemd. De knelpunten op de hoofdverbindingssassen weg, water en spoor, en daarbinnen met name de triple-A-verbindingen, worden in samenhang gezien en kunnen prioriteit krijgen, ook in geval van een enigszins gunstiger verhouding van kosten en baten bij knelpunten op andere verbindingen. Daarnaast wordt er nadrukkelijk rekening gehouden met ruimtelijke overwegingen (zoals nieuwe locaties voor wonen en werken en het versterken van het ruimtelijk structurerend effect van infrastructuur) bij de afweging van alle relevante belangen zoals die op verkeerskundig, economisch, (verkeers)veiligheids-, milieu-, en waterhuishoudkundig terrein en belangen met betrekking tot natuur en landschap.

Overheden houden in hun ruimtelijk beleid rekening met de in de Nota Mobiliteit voorgenomen infrastructurele uitbreidingen van het rijk en de doelstellingen op het gebied van leefomgeving en veiligheid. Gemeenten treden in overleg met het rijk over voorgenomen bestemmingsplanwijzigingen in de invloedsfeer van een in een PKB aangekondigde infrastructuuruitbreiding. De meerkosten van inpassing van de geplande infrastructuur die veroorzaakt worden door nieuwe bestemmingen langs de hoofdinfrastructuur nadat het rijk deze infrastructuuruitbreidingen in deze PKB of het MIT heeft

aangekondigd en die zonder voorafgaand overleg met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ontstaan, worden zonder meer volledig door de desbetreffende overheden betaald. Partijen hebben een inspanningsverplichting om tot overeenstemming te komen. Andersom zal het rijk bij ontwikkelingen aan de rijksinfrastructuur of het gebruik hiervan die nadelige gevolgen kunnen hebben voor andere overheden in overleg treden met deze overheden en afspraken maken over voorkoming dan wel beperking van deze nadelige gevolgen.

Bij de uitwerking van provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen alsmede bij de ruimtelijke uitwerking van infrastructuur overleggen provincies en WGR-plusregio's met de waterbeheerders conform het proces van de watertoets. Dit betekent dat waterbeheerders vanaf het begin bij de planvorming betrokken worden. Overheden houden daarbij rekening met de uitgangspunten voor het ruimtelijke waterbeleid zoals beschreven in de Nota Ruimte en de eisen van de Europese kaderrichtlijn water.

Mobiliteitsmanagement regionaal mogelijk maken

In ieder geval de gemeenten in de stedelijke netwerken maken gebruik van het beschikbare instrumentarium, zoals het bestemmingsplan, de bouwvergunning of de milieuvergunning, om met bedrijven afspraken te maken over toepassing van mobiliteitsmanagement. Telewerken en flexibele werk- en openingstijden kunnen ook een bijdrage leveren aan de verbetering van de bereikbaarheid. Het rijk spant zich ervoor in dat dit door het bedrijfsleven opgepakt wordt. Provincies en WGR-plusregio's zien erop toe dat op het terrein van vergunningverlening in relatie tot mobiliteitsmaatregelen geen oneigenlijke concurrentie tussen gemeenten ontstaat. Gemeenten maken afspraken met organisatoren van grote evenementen over te nemen maatregelen om bereikbaarheidsproblemen te voorkomen dan wel te verminderen en de overlast van het evenement te beperken. Gemeenten stemmen deze maatregelen indien nodig in provinciaal dan wel WGR-plusregio's verband gebiedsgewijs af.

Parkeernormen leveren een bijdrage aan de lokale bereikbaarheid, de economie en de leefomgeving. In beginsel is het aan de gemeenten om daaraan in hun plannen invulling te geven. Indien gemeenten in een regio niet tot overeenstemming komen over parkeernormen per locatie, leggen provincies en WGR-plusregio's via de essentiële onderdelen in de PVVP's en RVVP's bandbreedtes vast voor locatiegerichte parkeernormen, waarbinnen gemeenten uiteindelijk per locatie de bijbehorende parkeernormen vaststellen. Gemeenten voeren een actief onderling afgestemd parkeerbeleid dat

gericht is op een goede parkeerregulering en het tegengaan van parkeeroverlast.

Transportbesparing en logistieke innovatie

Provincies en WGR-plusregio's alsmede de (samenwerkende) gemeenten inventariseren specifieke knelpunten voor goederenvervoer (bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving) en stimuleren dat goederenvervoer zo veel mogelijk gebundeld gebruikmaakt van de beschikbare weg-, water- en spoorinfrastructuur. Daarnaast ontwikkelt het rijk in samenwerking met het bedrijfsleven en medeoverheden een visie op transportbesparing en een bijbehorend instrumentarium waarmee implementatie daarvan op grotere schaal mogelijk wordt. Het rijk faciliteert (logistieke) innovaties en betreft kennisinstellingen hierbij. Het rijk faciliteert het bedrijfsleven met speciale aandacht voor initiatieven rond supply-chainnetwerken, zoals bij activiteiten rond agrologistiek. Vanuit subsidieprogramma's als EBIT en CO₂ reductieprogramma's vindt vanuit de rijksoverheid stimulering van innovaties en marktintroductie thans reeds plaats, zowel ten aanzien van het goederenvervoer als het personenverkeer. Daarnaast zal het rijk zich inspannen om ook in Europees verband transportbesparing aan de orde te stellen.

Stedelijke distributie

Stedelijke distributie is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van bedrijfsleven (producenten, vervoerders, verladers en ontvangers) en decentrale overheden, in het bijzonder de gemeenten. Met elkaar hebben zij de zorg voor voldoende mogelijkheden voor stedelijke distributie en regionaal goederenvervoer. Bundeling van goederenstromen, uniformiteit in voertuigeisen, regionale samenhang in venstertijden en samenwerking bij ontvangende partijen zijn hierbij de uitgangspunten. Op lokaal en regionaal niveau vindt hierover afstemming plaats tussen genoemde partijen, wat leidt tot onderling bindende afspraken. Rijk en VNG onderzoeken gezamenlijk de mogelijkheid van een centrale ontheffingverlening voor geld- en waardetransporten.

De minister van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat stelt ter facilitering van het regionale overlegproces een onafhankelijke commissie in die op verzoek van de regionale partijen gedurende het overleg kan adviseren. Als na afzienbare termijn het regionaal overleg niet tot overeenstemming leidt, kan de commissie ingeschakeld worden om tussen de partijen te bemiddelen. Van dit bemiddelingsadvies kan alleen met zwaarwegende motieven worden afgeweken.

Overheden houden in hun ruimtelijk beleid rekening met de in de Nota Mobiliteit voorgenomen infrastructurele uitbrei-

dingen van het rijk en de doelstellingen op het gebied van leefomgeving en veiligheid. Gemeenten treden in overleg met het rijk over voorgenomen bestemmingsplanwijzigingen in de invloedssfeer van een in een PKB aangekondigde infrastructuuruitbreiding. De meerkosten van inpassing van de geplande infrastructuur die veroorzaakt worden door nieuwe bestemmingen langs de hoofdinfrastructuur nadat het rijk deze infrastructuuruitbreidingen in deze PKB of het MIT heeft aangekondigd en die zonder voorafgaand overleg met het ministerie van Verkeer en Waterstaat ontstaan, worden zonder meer volledig door de desbetreffende overheden betaald. Partijen hebben een inspanningsverplichting om tot overeenstemming te komen. Andersom zal het rijk bij ontwikkelingen in de rijksinfrastructuur of het gebruik hiervan die nadelige gevolgen kunnen hebben voor andere overheden in overleg treden met deze overheden en afspraken maken over voorkoming dan wel beperking van deze nadelige gevolgen.

Bij de uitwerking van provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen alsmede bij de ruimtelijke uitwerking van infrastructuur overleggen provincies en WGR-plusregio's met de waterbeheerders conform het proces van de watertoets. Dit betekent dat waterbeheerders vanaf het begin bij de planvorming betrokken worden. Overheden houden daarbij rekening met de uitgangspunten voor het ruimtelijke waterbeleid zoals beschreven in de Nota Ruimte en de eisen van de Europese kaderrichtlijn water.

Een concurrerend Nederland: internationale netwerken en knooppunten

Het rijk richt zich voor de versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland op gebieden en netwerken die tot de nationale ruimtelijke hoofdstructuur behoren: de nationale stedelijke netwerken, de economische kerngebieden inclusief beide mainports (en de daarmee verbonden mainportregio's, de noord- en zuidvleugel van de Randstad), brainport Eindhoven, de greenports en hoofdverbindingssassen. Deze structureren op nationaal niveau in belangrijke mate de (bundeling van) verstedelijking en economische activiteiten. Ze dragen ook bij aan de ruimtelijke samenhang van Nederland als geheel en de verbinding van Nederland met het omringende buitenland. De overheid streeft naar behoud en verbetering van (de betrouwbaarheid van) bereikbaarheid, zodanig dat Nederland kan blijven concurreren met het buitenland. Nederland is via de trans-Europese netwerken (TEN's) goed verbonden met het buitenland. Het rijk spant zich in om binnen de Europese Unie prioriteit te verkrijgen voor opheffing van knelpunten in de hoofdinfrastructuur

elders in Europa, wanneer dat de bereikbaarheid van en naar Nederland verbetert, en draagt eigen projecten aan. De rijksoverheid zal zich inzetten om Nederlandse regio's in aanmerking te laten komen voor Europese structuurfondsen. Ook zal zij bij de buurlanden aandacht vragen voor de verbindingen tussen Nederlandse en buitenlandse grensregio's.

Greenports

Het rijksbeleid is erop gericht de ontwikkeling van de greenports zodanig te sturen dat hun functie als greenport op lange termijn behouden blijft en/of wordt versterkt. Belangrijk aspect daarbij is de wisselwerking tussen logistieke en ruimtelijke keuzes.

Anders Betalen voor Mobiliteit

Het rijk neemt de noodzakelijke stappen voor een versnellingsprijs. Met de opbrengsten worden knelpunten versneld aangepakt. Daarnaast treft het kabinet alle voorbereidingen om een volgend kabinet in staat te stellen een besluit te nemen over de kilometerprijs. Dit onder gelijktijdige verlaging van de vaste autobelastingen.

PPS

Voor alle infrastructuurprojecten boven 112,5 miljoen euro wordt de meerwaarde van publiek-private samenwerking beoordeeld. Hieraan wordt invulling gegeven door voor alle MIT-projecten een 'marktscan' te maken. Hierbij wordt gebruikgemaakt van het instrument van de public private comparator (PPC). Bij de combinatie van projecten en integrale gebiedsontwikkeling is verevening van belangen een belangrijk principe. Hierbij kan een uitruil plaatsvinden ten einde zo goed mogelijk aan alle belangen tegemoet te komen, negatieve effecten te beperken, kosten te delen en opbrengsten in te zetten voor de gezamenlijke doelen.

Innovatie: motor van economische ontwikkeling

Het rijk ziet in dat innovatie een noodzakelijke rol speelt bij het verbeteren van de betrouwbaarheid, snelheid en veiligheid van een reis. Het gaat hierbij om technologische, proces- en systeeminnovaties. Het is evident dat er ruimte is voor het verbeteren van de innovatieprestaties van de mobiliteitssectoren.

Innovaties komen tot stand door een actief samenspel van bedrijfsleven, regionale en lokale overheden en het rijk. Het rijk geeft in zijn innovatiebeleid richting en ruimte aan het bedrijfsleven en de regionale en lokale overheden om tot

innovatie te komen. In hun verschillende rollen kunnen de regionale en lokale overheden invulling geven aan hun innovatiebeleid. Afhankelijk van het specifieke onderwerp geeft het rijk invulling aan de rollen van bestuurder, wet- en regelgever, innovatief aanbestede, launching customer, financier, facilitator van experimenten en kennismakelaar.

Het VenW-Beraad Kennis en Innovatie, waarin sleutelfiguren uit het bedrijfsleven en kennisinstellingen alsmede leden van het rijksbrede Innovatieplatform zitting hebben, zal een aantal aansprekende innovatieve projecten selecteren voor verdere implementatie. Hiervan moet een voorbeeldwerking uitgaan. Waar relevant zullen ook de regionale en lokale overheden hiervoor benaderd worden. Een belangrijk onderdeel van de implementatiestrategie is het inbouwen van incentives om bedrijven en lokale en regionale overheden te prikkelen om tot innovatie te komen. Innovatief aanbesteden, publiek-private samenwerking en mogelijk ook launching customer-ship spelen hierbij een belangrijke rol.

De provincies en WGR-plusregio's beschrijven in de PVVP's en RVVP's hoe zij invulling geven aan hun innovatiebeleid. Per thema uit de PKB deel I geven zij aan of zij willen inzetten op het instrument innovatie en op welke wijze (rolopvatting). Het kan hierbij gaan om de inzet van financiële middelen, maar evenzeer om menskracht en kennis. Het rijk zal via verschillende innovatieprogramma's de ruimte bieden aan lokale en regionale overheden om pilots op te zetten en om van elkaar te leren. Het rijk zal zich verder inspannen om succesvolle pilots op te schalen. Een voorbeeld van een pilot is 'ICT en Bereikbaarheid' (TripleVia Consortium) met betrokkenheid van het stadsgewest Haaglanden, de provincie Zuid-Holland en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het rijk zal ook zelf de resultaten van de innovatieprogramma's in zijn beleid gebruiken. Provincies en WGR-plusregio's beschrijven in hun PVVP's en RVVP's hoe zij de resultaten uit innovatieprogramma's willen gebruiken in hun mobiliteitsbeleid.

Bereikbaarheid over de weg

De ambitie is het realiseren van een betrouwbare en vlotte reistijd in 2020 over de gehele reis. Hierbij staat een integrale netwerkbenadering centraal. Het doel is om zowel de betrouwbaarheid te verhogen als de reistijd van deur tot deur te verminderen. Het rijk heeft voor de betrouwbaarheid de ambitie dat in 2020 op het hoofdwegennet in de spits 95% van de verplaatsingen op tijd is. Voorts zijn de streefwaarden voor het hoofdwegennet dat de gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits maximaal anderhalf keer

zo lang is als de reistijd buiten de spits. Op snelwegen rond de steden en niet-autosnelwegen, die onderdeel zijn van het hoofdwegennet is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als buiten de spits.

Benutten en uitbreiden capaciteit HWN

Waar de vraag tegen de grenzen van de capaciteit aan loopt of wanneer er deze overschrijdt of sprake is van grote onbetrouwbaarheid kunnen benuttings- en bouwmaatregelen aan de orde komen. De overheden streven naar een optimale benutting van de bestaande infrastructuur en van de potenties van knooppunten in deze infrastructuur. Bouwen is voor het rijk een optie als benutten ook op lange termijn onvolgende oplossing biedt en wanneer het economisch wenselijk is. Als de betrouwbaarheid en omvang van de reistijd naar verwachting structureel onder de ambitie voor wegen in beheer bij het rijk komt is dat voor het rijk aanleiding tot het doen van een verkenning. Daarin wordt op integraal netwerkniveau gekeken naar de aard van het knelpunt en naar de meest efficiënte oplossing ervan, gerelateerd aan de effecten voor veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving. Afhankelijk van de aard van het knelpunt en de samenhang met andere knelpunten in de regio kan dit opgepakt worden in de vorm van een integrale en waar relevant meerdere modaliteiten bevattende netwerkanalyse.

Bij het zoeken naar oplossingsrichtingen voor knelpunten op het hoofdwegennet wordt ook de mogelijkheid onderzocht om het onderliggende wegennet te verbeteren en om verkeersstromen te ontvlechten naar afstand of motief. Het rijk kan bijdragen aan oplossingen op het onderliggende wegennet als dit een oplossing biedt voor een knelpunt op het hoofdwegennet, onder de voorwaarde dat ook decentrale overheden onderling afspraken hebben gemaakt over een samenhangend pakket van maatregelen voor alle netwerken en dit pakket uitvoeren. En natuurlijk geldt dit ook vice versa. De effecten van de verschillende maatregelen op veiligheid, kwaliteit van de leefomgeving en op de robuustheid van het netwerk, zodat de gevoeligheid voor verstoringen vermindert, worden in de afwegingen betrokken.

Beheer en onderhoud

De rijksoverheid zorgt dat bij rijksinfrastructuur sprake is van optimaal beheer en onderhoud, waarbij de totale life-cyclekosten van infrastructuur worden geminimaliseerd. Deze situatie is door het inhalen van de achterstand in beheer en onderhoud in 2020 bereikt. Bij het inlopen van de achterstand hebben de hoofdverbindingssassen en met name de triple-A-verbindingen prioriteit.

Openbaar vervoer en goederenvervoer per spoor

Het openbaar vervoer bestaat uit vervoer per trein, bus, light rail, tram en metro. Tevens zijn er flexibele vormen van lijndienstvervoer, zoals de buurtbus, regiotaxi of OV te water. Hierbij staat een integrale netwerkbenadering centraal. Dit betekent dat niet de modaliteit, maar de reiziger centraal staat.

Openbaar vervoer: een gerichte, ambitieuze en integrale benadering

Provincies en WGR-plusregio's nemen maatregelen en stellen middelen ter beschikking met het doel om OV (1) een reëel, aantrekkelijk, beschikbaar en betrouwbaar vervoerproduct te laten zijn voor de (groeierende) mobiliteit naar, in en tussen (groot)stedelijke netwerken is, (2) maatwerk te leveren in situaties met geringe en gespreide vervoervraag, om te voorzien in maatschappelijke participatie en bereikbaarheid van maatschappelijke voorzieningen, (3) goede overstapmogelijkheden voor reizigers te bieden die van meerdere vervoersvormen gebruik maken en (4) OV zoveel als mogelijk te laten bijdragen aan een beter milieu.

Provincies en WGR-plusregio's bemoeien zich actief met het openbaar vervoer, door financiering en marktordening. Zij nemen maatregelen met het oog op de ambities om te komen tot versterking van de kwaliteit van het OV en een groter aandeel van het OV in de grote vervoerstromen in de (groot)stedelijke gebieden. Zij streven daarbij naar een op maat gesneden rolverdeling tussen overheid en marktpartijen (zoals vervoerders). Betere benutting van de bestaande vervoerscapaciteit en het efficiënter inzetten van (productie)middelen heeft daarbij prioriteit. Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten beoordelen plannen tot aanleg van nieuwe woon- en werklocaties op de ruimtelijke inpassing, financiering en tijdige beschikbaarheid van OV-voorzieningen.

Provincies en WGR-plusregio's nemen deel aan het zogeheten conflictbeslechtingkader.

Het rijk heeft de verantwoordelijkheid voor de infrastructuur zoals opgenomen op de plankaart spoorwegennet en het personenvervoer op het hoofdrailnet. Provincies en WGR-plusregio's hebben de zorg voor het regionale en lokale openbaar vervoer en de gedecentraliseerde treindiensten.

Het rijk handhaaft de betrouwbaarheid van het spoor op het niveau dat wordt bereikt met het huidige beleidspakket. De punctualiteit bedraagt in 2010 en in 2020 89-91%, tegenover 83,1% in 2003. Het rijk zal de achterstand in beheer, onderhoud en vervanging op het spoor wegwerken.

Bij het inlopen van de onderhoudsachterstand, bij de vervanging van infrastructuur en bij het vergroten van de betrouwbaarheid krijgen de hoofdverbindingssassen en daarbinnen met name de verbindingen die aansluiten bij de kerntaak van het spoor prioriteit krijgen. Als kerntaak geldt het verwerken van grote vervoersstromen, op een veilige manier en zonder een groot beslag te leggen op de schaarse ruimte.

Het goederenvervoer per spoor is van belang voor een goede bereikbaarheid van havens, greenports en industriecomplexen en is van strategisch belang voor de mainport Rotterdam als grootste haven van Europa. Het rijk zet zich in om de betrouwbaarheid en capaciteit van de infrastructuur te vergroten en marktverstoringen weg te werken. Het Rijk zet hierbij in op het vervoer op lange afstanden.

Het rijk beoordeelt de afspraken tussen de spoorsector en de regionale overheden aan de hand van de zorgplicht in de vervoersconcessie en de daarin opgenomen overlegplicht tussen NS en de regionale overheden. Het rijk ziet erop toe dat afspraken tussen de spoorsector en regionale overheden voldoen aan vereisten van transparantie en dat de vervoerder van het hoofdrailnet en de infrastructuurbeheerder geen misbruik maken van hun monopoliepositie. Dit geldt ook in geval van afwegingen bij baanvakken op het hoofdrailnet waar decentrale spoordiensten rijden. Op basis van de uit de concessies voortvloeiende jaarlijkse vervoersplannen van de vervoerder op het hoofdrailnet en de beheerplannen van de beheerder van de infrastructuur, beoordeelt de rijksoverheid of aan de plichten wordt voldaan wat betreft zaken als voorzieningen, tarieven, toegankelijkheid en sociale veiligheid van stations.

Om middelen zo efficiënt mogelijk te kunnen inzetten, moeten rijk, regionale overheden en vervoerders gezamenlijk de voerkundige, financiële en bestuurlijke aspecten van spoorlijnen en stations analyseren. Op basis daarvan kunnen zij keuzes maken. Per baanvak zetten zij gezamenlijk alle gegevens op een rij. Maatregelen worden afgewogen in relatie tot het overige openbaar vervoer en andere transportwijzen voor goederen.

Momenteel wordt aan de slag gegaan met de net in werking getreden spoorconcessies. Op basis van de uitkomsten van de evaluatie van de spoorconcessies in 2008, zullen WGR-plusregio's en provincies deelnemen aan de opzet van de concessies na 2015.

Het rijk zorgt ervoor dat provincies en WGR-plusregio's in staat zijn om eigen keuzes te maken bij het regionale openbaar vervoer, om dat aan te laten sluiten bij het specifieke karakter van de regio. Het rijk verstrekt middelen (in de brede doelluitkering verkeer en vervoer), en zorgt voor wet- en regelgeving, met name ten behoeve van de marktordening en ten behoeve van de inbreng van collectieve consumentenbelangen.

De BDU-verdeelsleutel zal in 2007 worden herijkt. De resultaten van de netwerkanalyses worden als een van de elementen meegenomen bij deze herijking.

De invoering van de chipkaart in het OV is een middel waarmee de provincies en WGR-plusregio's hun taken op het gebied van verkeer en vervoer beter kunnen uitvoeren. Hierbij past dat provincies en WGR-plusregio's in hun PVVP's en RVVP's concreet aandacht besteden aan de implementatie van de chipkaart. Uitgangspunt daarbij is het streven om, afhankelijk van de go-beslissing van de minister eind 2005, uiterlijk 31 december 2007 een invoering van de chipkaart op een landelijk uniforme manier te realiseren. De uitwerking hiervan stemmen de provincies en WGR-plusregio's af met het rijk, andere provincies en WGR-plusregio's, vervoerders en consumentenorganisaties. Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten dragen zorg voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig regionaal openbaar vervoer dat past bij hun specifieke regionale situatie.

In de PVVP's en RVVP's worden kwantitatieve doelstellingen opgenomen voor het openbaar vervoer op ten minste de volgende punten: waar groei naar tijd en plaats realistisch is, welke (spits)reistijd per OV redelijk is, waar het oplossend vermogen van het OV ligt, welke maatregelen worden genomen voor ketenvoorzieningen en hoe wordt voorzien in situaties met een geringe vervoersvraag. De regionale overheden geven in de PVVP's en RVVP's binnen hun regionale OV-netwerk prioriteit aan verbindingen met een hoog oplossend vermogen en een hoge vervoerswaarde.

Provincies en WGR-plusregio's geven in de PVVP's en RVVP's concreet aan op welke wijze mensen die niet zelf in hun mobiliteit kunnen voorzien, een vervoersvorm wordt geboden die de bereikbaarheid waarborgt van voorzieningen die alleen in gemeenten met een centrumfunctie voorhanden zijn.

Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten beoordelen plannen voor nieuwe woon- en werklocaties op de ruimtelijke inpassing, financiering en tijdige beschikbaarheid van OV-

voorzieningen. Bij de keuze voor ruimtelijke ontwikkeling moet efficiënte inpassing in het aanwezige OV-netwerk medeleidend zijn, zowel wat de infrastructuur als wat de (structurele) exploitatie betreft.

De provincies en WGR-plusregio's nemen in de concessies de plicht op tot afstemming van dienstregelingen. Waar mogelijk wordt intermodaal aanbesteed.

Provincies en WGR-plusregio's alsmede de gemeenten houden in de PVVP's en RVVP's, respectievelijk het gemeentelijke beleid rekening met de belangen van ouderen en mensen met een functiebeperking bij het opstellen van het verkeers- en vervoersbeleid, in het bijzonder met de toegankelijkheid met een vorm van collectief vervoer.

Langzaam verkeer: korte afstanden, voor- en natransport

Alle overheden stimuleren het gebruik van de fiets als hoofdvervoersmiddel en als schakel in de ketenverplaatsing van deur tot deur. Gemeenten, waterschappen, provincies en WGR-plusregio's doen dit onder meer door te zorgen voor een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. De overheden zorgen bovendien voor parkeervoorzieningen voor fietsers die op het gebied van kwaliteit, kwantiteit en locatie voldoen aan de vraag. Voor de realisering van het fietsnetwerk nemen zij in de PVVP's, RVVP's en het gemeentelijk beleid een doel voor 2010 en 2020 op. Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten stimuleren het fietsaandeel bij verplaatsingen korter dan 7,5 kilometer. Bij de oplevering van nieuwbouwwijken moet een goede fietsverbinding aanwezig zijn met het centrum van de betreffende gemeente en met het buitengebied. Ook bij de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen wordt gezorgd voor een goede ontsluiting per fiets. De rijksoverheid voorziet in het kader van het programma Ruimte voor de fiets in stallingsvoorzieningen rond stations.

Alle overheden werken aan het terugdringen van fietsdiefstal, waarbij de inzet is om het aantal fietsdiefstallen in 2010 te halveren ten opzichte van 1999 (Politiemonitor 1999: 6,4 fietsdiefstallen per 100 fietsen).

Alle beheerders van wegen, spoorwegen en vaarwegen hebben bij de aanleg en aanpassing van infrastructuur (mede)verantwoordelijkheid voor het zo veel mogelijk instandhouden en verbeteren van kruisende routes voor fiets- en wandelverkeer. De decentrale overheden inventariseren vooraf de effecten

van infrastructurele maatregelen op de mogelijkheden voor en de aantrekkelijkheid van wandelen en fietsen. Alle overheden zorgen voor promotie van fietsgebruik en kennisoverdracht.

Luchtvaart, mainport Schiphol en luchthavens

Mainportproject en langetermijnbeleid Schiphol

Het rijk houdt vast aan het uitgangspunt dat Schiphol zich tot 2030 op de huidige locatie verder moet kunnen ontwikkelen. Het beleid is gericht op een blijvende bijdrage van de luchthaven aan de internationale concurrentiepositie van de Randstad, binnen grenzen van veiligheid, milieu en leefomgeving en met inachtneming van een goede ruimtelijke inpassing in de omgeving.

Versterking landzijdige bereikbaarheid Schiphol

Bij het beleid inzake de luchthaven als vestigingslocatie voor bedrijven en kantoren is het criterium van gerelateerdheid aan de luchthaven een belangrijk uitgangspunt. Dit omwille van behoud van de landzijdige bereikbaarheid, veiligheidsdoelstellingen en toekomstige duurzame ruimtebehoefte van de primaire vervoersfunctie van de mainport.

Decentralisatie regionale en kleine luchthavens

Naast de mainport Schiphol zijn de regionale luchthavens primair van belang voor de bereikbaarheid van regio's en voor de versterking van de regionale economie. In het wetsvoorstel voor de regionale en kleine luchthavens worden duidelijk omschreven bevoegdheden ten opzichte van alle burgerluchthavens behalve Schiphol van het Rijk naar de provinciale overheden gedecentraliseerd. Het IPO is positief over het wetsvoorstel dat voor de zomer voor advies aan de Raad van State is voorgelegd.

Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten waarin een regionale luchthaven is gelegen, zorgen dat deze via relevante ontsluitende infrastructuur van en naar de (hoofd) infrastructuur goed bereikbaar is. Waar mogelijk wordt samengewerkt met luchthavens direct over de grens.

De provincie bepaalt de ruimte voor de regionale luchthavens. Dat doet ze door een vergunning af te geven waarin heldere milieu- en veiligheidsnormen worden gesteld en door de landzijdige ontsluiting van luchthavens van enige omvang te organiseren, waarbij met name de bereikbaarheid per OV een aandachtspunt is. Het rijk zal aangeven met welke milieu- en veiligheidsnormen, alsmede de daaraan gekoppelde ruimtelijke maatregelen, de provincie minimaal rekening moet houden. De provincie handhaaft de milieunormen.

[47] de wachttijd is de totale passeertijd minus de nivelleertijd (de tijd die nodig is om het waterniveau te laten dalen of stijgen)

Binnenvaart

De ambitie is het realiseren van betrouwbare reistijden voor de binnenvaart in 2020 met prioriteit voor de hoofdverbindingssassen. Het rijk werkt de onderhoudsachterstanden op de hoofdvaarwegen weg. Daarmee worden onverwachte stremmingen zo veel mogelijk voorkomen en voldoen de vaarwegen aan de afgesproken afmetingen. Ook wordt de capaciteit van de vaarwegen vergroot, zodat het groeiende transport van de mainports en greenports naar de economische kerngebieden en het buitenland over het water zonder kwaliteitsverlies afgewikkeld kan worden.

Het streefbeeld voor 2020 is dat hoofdvaarwegen die de belangrijkste zeehavens met het achterland verbinden (hoofdtransportassen) ten minste geschikt zijn voor klasse-VIb-schepen en vierlaagscontainervaart, de doorgaande nationale hoofdvaarwegen ten minste voor klasse-Va-schepen en vierlaagscontainervaart en de overige hoofdvaarwegen ten minste geschikt zijn voor klasse-IV en drielaagscontainervaart. Op de hoofdvaarwegen wordt gestreefd naar een gemiddelde totale wachttijd^[47] van maximaal dertig minuten in de maatgevende maand. Verder moeten er op de hoofdvaarwegen – ook voor schepen met gevaarlijke stoffen – voldoende ligplaatsen zijn en de bediening van de kunstwerken moet zo veel mogelijk afgestemd worden op de wensen vanuit de markt en – waar van toepassing – op de netwerkanalyses.

Optimalisering rol in Europa

Het rijk zet zich internationaal in voor versterking van de maatschappelijke bijdrage van de binnenvaart in Nederland en Europa. Doelen hierbij zijn:

1. goede afstemming en ontwikkeling van (aansluitende) TEN-corridor;
2. verbetering van de milieuprestatie en de veiligheid in een internationaal level playing field;
3. verbetering van de efficiency van de binnenvaart.

Het rijk brengt onderzoekers en ondernemers bij elkaar om gezamenlijk kansrijke innovatieprojecten te formuleren. Het rijk is aanjager en facilitator voor projecten die bijdragen aan verlaging van de maatschappelijk-economische kosten van de binnenvaart en die op steun en participatie van het bedrijfsleven kunnen rekenen.

De vaarwegbeherende overheden formuleren op basis van de streefbeelden voor de hoofdverbindingssassen gebiedsgerichte doelen voor onderhoud, bediening en ontwikkeling van hun eigen vaarwegen en zorgen voor afstemming met het

hoofdvaarwegennet. Gemeenten houden bij hun ruimtelijke orderingsbeleid expliciet rekening met multimodale ontsluiting en ontwikkeling van natte bedrijventerreinen. Provincies en WGR-plusregio's dragen er zorg voor dat op strategische punten binnen de economisch kerngebieden voldoende ruimte wordt gereserveerd voor overslag van bulkgoederen en containers op binnenvaartschepen.

Zeescheepvaart

De ambitie is het versterken van de concurrentiepositie van de zeescheepvaart en het 'short sea'-vervoer. Het intra-Europese containervervoer vanuit Nederland door 'short sea' is in 2010 toegenomen tot 40 miljoen ton.

De publieke taak van het rijk beperkt zich – waar mogelijk nationaal, maar veelal internationaal – tot:

1. het creëren van eerlijke marktverhoudingen;
2. het vergroten van de innovatiekracht;
3. het stellen van duidelijke kaders voor milieu en veiligheid;
4. het vereenvoudigen van procedures, waaronder reductie van administratieve lasten.

Een gelijk internationaal speelveld voor de zeescheepvaart is een noodzakelijke voorwaarde.

Mainport Rotterdam en overige zeehavens

Marktomstandigheden verbeteren, randvoorwaarden stellen en handhaven

Het rijk wil de maatschappelijke meerwaarde van de Nederlandse zeehavens als vervoersknooppunten en als vestigingsplaats voor industrie en dienstverlening voor Nederland optimaliseren. Daarbij komen drie hoofdlijnen naar voren: het verbeteren van de marktomstandigheden, het stellen van heldere randvoorwaarden en het ten minste in stand houden en zo nodig verbeteren van de capaciteit van infrastructuur en van fysieke ruimte voor economische activiteiten. Voor de afwegingskaders die aangeven wanneer door het rijk wordt geïnvesteerd, wordt verwezen naar de Nota Zeehavens en het MIT; onderdeel daarvan is dat bij een gelijke score in het afwegingskader, investeringen in de mainport Rotterdam vóór investeringen in zeehavens in andere economische kerngebieden gaan. Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten ondersteunen in de uitwerking van het regionale en lokale ruimtelijk en verkeers- en vervoersbeleid het streven van het rijk.

Capaciteit instandhouden en zo nodig verbeteren

Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten zorgen ervoor dat zeehavenactiviteiten (industriële en op- en overslagbedrijven en het daarmee samenhangende verkeer en vervoer) in streek- en bestemmingsplannen voldoende ruimte krijgen voor verdere ontwikkeling, binnen de kaders van de Nota Ruimte. Daarbij houden zij rekening met alle relevante belangen, waaronder vigerende normen voor milieuoverlast (emissies, geluid), veiligheid van omwonenden (externe veiligheid) en natuurwetgeving (onder meer naleving van de vogel- en habitat-richtlijn). Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten zorgen voor een goede bereikbaarheid van zeehaventerreinen van en naar de (hoofd)infrastructuur.

Het rijk werkt samen met de provincie Zuid-Holland, de stadsregio Rotterdam en de gemeente Rotterdam aan de versterking van de mainport Rotterdam én aan de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond, zoals beschreven in de Planologische Kernbeslissing Plus Mainportontwikkeling Rotterdam met de daarin vervatte drie deelprojecten Landaanwinning (Tweede Maasvlakte), Bestaand Rotterdams Gebied (herschikking) en 750 ha natuur- en recreatiegebied. Het rijk heeft daarmee een ruimte gereserveerd van maximaal 1.000 ha netto voor vestiging van bedrijvigheid op de Tweede Maasvlakte. In de PKB Nota Ruimte heeft het rijk daaraan randvoorwaarden verbonden ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Met het oog op transportpreventie zal het bevorderen van clustering daarbij een belangrijke plaats innemen. Om in de vraag naar ruimte voor havengerelateerde bedrijventerreinen ten behoeve van Rotterdam te kunnen voorzien, acht het rijk het noodzakelijk dat hiervoor naast de ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte in de noordrand van de Hoeksche Waard ruimte wordt geboden.

De provincie Noord-Holland en de betreffende gemeenten in het Noordzeekanaalgebied dragen er zorg voor dat in de streek- en bestemmingsplannen rekening wordt gehouden met een eventuele aanpassing van het zeesluizencomplex in het Noordzeekanaal bij IJmuiden.

Het rijk stimuleert innovatie binnen zeehavens met prioriteit voor benutting van bestaande infrastructuur en ruimte, betere afstemming van publieke en private communicatiesystemen en oplossingen voor veiligheids- en milieuproblemen.

In internationaal verband stimuleert en ondersteunt het rijk de samenwerking tussen Nederlandse en buitenlandse zeehavens, onder meer door afstemming met bestuurders van

buurlanden. Regionale en lokale overheden wordt gevraagd dit ook te doen. Indien uit de samenwerking consequenties voortvloeien voor publieke taken, zoals infrastructurele investeringen of douaneprocedures, wil de rijksoverheid bezien in hoeverre ze dit kan faciliteren. Verder sluit het rijk voor de hoofdverbindingen naar het Europese achterland aan bij de TEN's, inclusief de 'Motorways of the Sea'. Doorvoer via Nederland zal geaccommodeerd blijven worden.

Veiligheid

Verkeersveiligheid op de weg

Het nationale doel is een permanente verbetering van de verkeersveiligheid door reductie van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden. Het nationale doel voor 2010 en 2020 is (in opgehoogde aantallen):

- Een reductie van het aantal verkeersdoden tot maximaal 900 doden in 2010 en maximaal 580 in 2020 (een daling ten opzichte van 2002 van respectievelijk ruim 15% en 45%);
- Een reductie van het aantal ziekenhuisgewonden tot maximaal 17.000 in 2010 en maximaal 12.250 in 2020 (een daling ten opzichte van 2002 van respectievelijk 7,5% en 34%);
- Behoud van een plaats in de topvier van de Europese Unie in 2010 en 2020.

Het nationale doel in 2020 hangt in grote mate af van een in Europees verband te realiseren verregaande verbetering van voertuigtechnologie. Indien dit niet lukt, zal het aantal verkeersdoden in 2020 maximaal 780 kunnen zijn en het aantal ziekenhuisgewonden maximaal 14.150. De effecten van het volledige scenario-Nouwen zijn berekend op een extra reductie van 60 doden en 1.250 ziekenhuisgewonden in 2020.

De nationale doelstelling werkt voor alle provincies en WGR-plusregio's in gelijke mate door in provinciale en regionale doelstellingen, zodat alle provincies en regio's de aantallen met eenzelfde percentage terugbrengen als het nationale doel voor 2010 en 2020. De provincies en WGR-plusregio's werken deze doelen met bestuurlijke en maatschappelijke partners uit in provinciale en regionale maatregelpakketten, die zowel maatregelen op het gebied van gedrag, voertuig als op het gebied van infrastructuur bevatten en waarbij in ieder geval aandacht wordt geschonken aan het goederenvervoer (vracht- en bestelwagens).

Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van het verkeersveiligheids-

beleid. Verkeershandhaving vormt het belangrijke sluitstuk van het verkeersveiligheidsbeleid, waarbij de regionale plannen worden afgestemd met de regionale projecten verkeershandhaving. Wegbeheerders in de periode tot 2020 brengen bij nieuwe aanleg en in het kader van beheer en onderhoud essentiële herkenbaarheidskenmerken aan op alle wegen.

Spoorveiligheid

Het beleid is erop gericht het hoge veiligheidsniveau duurzaam te bestendigen door te streven naar permanente verbetering van de veiligheidssituatie van het spoorvervoer. Dit vereist een bestuurlijk slagvaardige verdeling van taken en bevoegdheden voor de spoorveiligheid. De veiligheidscultuur wordt bevorderd door het versterken van veiligheidsmanagement bij alle spoorbedrijven. Binnen Verkeer en Waterstaat en ProRail dient een veiligheidsmanagementsysteem te zijn ingevoerd. Voor de veiligheid van de spoorinfrastructuur wordt een eenduidig normenkader ontwikkeld.

Voor het aantal reizigers dat in 2010 bij een treinongeval om het leven komt, bedraagt de risiconorm 1,5 dodelijke slachtoffers per 10 miljard reizigerskilometers.

Op overwegen vallen in 2010 maximaal 24 doden. Ten aanzien van risicoename bij gedecentraliseerde spoordiensten, bijvoorbeeld door frequentieverhoging, geldt dat de betreffende weg- en spoorbeheerders op basis van een risicoanalyse tot mitigatie van de toegenomen onveiligheid komen. Deze mitigatie mag ook in het gebied rond de betreffende overweg worden gevonden.

Het persoonlijk risico van baanwerkers en rangeerders is in 2010 maximaal 1 dode op 10.000 werknemers (fte) per jaar. Het collectief risico voor onbevoegden op het spoor bedraagt maximaal 1,5 dodelijke slachtoffers per jaar. Voor conventioneel spoorvervoer dient per traject van A naar B een groepsrisiconorm te worden ontwikkeld. Voor personeel zoals machinisten, conducteurs en storingsmonteurs is het persoonlijk risico in 2010 0,5 doden op 10.000 werknemers (fte) per beroepsgroep per jaar. Er komt een uniforme veiligheids-systematiek voor trein-, tram- en metroachtige combinaties alsmede voor de overige railsystemen die niet onder het nationaal spoorwernet vallen. De veiligheidsaspecten worden bij wijziging of bij nieuwbouw van een railsysteem preventief en in de uitvoering beheerst met behulp van een integraal veiligheidsplan en een safety case.

Veiligheid in de lucht en op de vliegvelden

De rijksoverheid streeft permanent naar verbetering van de luchtvaartveiligheid. Daarbij zet de overheid in op een verdere daling van het aantal doden en gewonden samenhangend

met vliegverkeer en een verdere vermindering van het aantal ernstige incidenten. Dat doet ze door randvoorwaarden voor veilig vliegverkeer te stellen. De Inspectie van Verkeer en Waterstaat zal toezicht houden en regels handhaven.

Voor regionale en kleine luchthavens wordt, vooruitlopend op de inwerkingtreding van nieuwe regelgeving specifiek voor de externe veiligheid, een planologisch interim-beleid gevoerd. In dit beleid worden beperkingen opgelegd aan het ruimtegebruik op locaties in de omgeving van de luchthavens door middel van het vastleggen van contouren, om zo toekomstige risicosituaties te vermijden. In de Wet luchtvaart wordt de basiskwaliteit voor externe veiligheid geregeld. Na decentralisatie van taken en bevoegdheden staat het provincies dan vrij (restrictief) beleid voor regionale en kleine luchthavens uit te werken.

Veiligheid op zee en in de binnenvaart

Het aantal ongevallen met significante gevolgen op de Nederlandse zeewateren is in 2010 en 2020 door permanente verbetering verder verminderd tot onder de 25 per jaar en op de Nederlandse binnenwateren tot onder de 275 per jaar.

De rijksoverheid bevordert het veiligheidsbewustzijn onder overheidsdiensten, bedrijven en burgers en stimuleert het gebruik van informatie- en communicatietechnologie. Het rijk bevordert het gebruik van veilige vaartuigen en de overheden benutten de mogelijkheden van nautisch veilige infrastructuur (bijvoorbeeld in de Tweede Maasvlakte). De rijksoverheid versterkt de samenwerking met decentrale overheden op het gebied van verkeersmanagement en ruimtelijke ordening op en langs het water. Het rijk streeft naar zo veel mogelijk scheiding van beroepsvaart en recreatievaart. Als dat niet mogelijk is, wordt waar nodig de (rijks)infrastructuur aangepast om veilig samengaan mogelijk te maken.

De betrokken decentrale overheden:

- houden bij het opstellen van streekplannen, provinciale verkeers- en vervoersplannen en bij het beoordelen van bouw- en bestemmingsplannen onder meer rekening met de voor de veiligheid en vaarfunctie benodigde ruimte langs de vaarweg;
- faciliteren alternatieve routes voor de recreatievaart, zoals is aangegeven in de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland;
- realiseren river information services op vaarwegen vanaf klasse-IV en aanliggende havens in decentraal beheer, conform de Europese RIS-richtlijn;

- zorgen voor adequate capaciteit, geoefendheid en inzetbaarheid van hulpverlening en rampbestrijding op gemeentelijk ingedeelde wateren.

Sociale veiligheid

Het doel is de waardering van het veiligheidsgevoel te verhogen en het aantal incidenten te verminderen. In de aan de beheerder van het spoorwagennet en de vervoerder over het hoofdrailnet te verlenen concessies neemt het rijk een zorgplicht ten aanzien van de sociale veiligheid op.

Provincies en WGR-plusregio's dragen zorg voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig regionaal openbaar vervoer dat past bij hun specifieke regionale situatie. In de PVVP's en RVVP's alsmede in het gemeentelijk beleid wordt aangegeven welke doelstelling wordt nagestreefd.

Provincies en WGR-plusregio's hebben een gezamenlijk streefcijfer voor de verbetering van de waardering van het veiligheidsdoel van de reiziger in het voertuig bepaald. Op basis van een jaarlijkse actualisering van de meerjarenplannen van Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer wordt het te bereiken effect opnieuw berekend. De provincies en WGR-plusregio's streven deze ambitie vooral na met de aanpak van probleemtrajecten of –gebieden (stations of haltes). Omdat de sociale onveiligheid zich niet alleen in het openbaar vervoer manifesteert, bedden de decentrale overheden de aanpak zo veel mogelijk in de integrale keten van opvang, toezicht, handhaving en vervolging in.

Veiligheid in tunnels

Het tunnelveiligheidsbeleid richt zich op alle tunnels in publiek of privaat beheer die langer zijn dan 250 meter. In 2006 zijn de gebruikseisen voor wegtunnels voortkomend uit de EU-richtlijn naar verwachting wettelijk verankerd en voor spoortunnels naar verwachting in 2007. Bij beide wettelijke regelingen worden de Europese minimeisen aangevuld met enkele nationale eisen, omdat het wettelijk vastleggen van de eisen uit de richtlijn voor Nederland in wetgevingsopzicht een ongewenste teruggang in het reeds bestaande veiligheidsniveau zou betekenen. Decentrale overheden krijgen hiermee een goed kader voor toetsing, toezicht en handhaving van tunnelveiligheid. In een concept-handreiking risicoanalyses zijn toetscriteria opgesteld, die in de praktijk worden gebruikt door de initiatiefnemer, het bevoegd gezag en de Commissie Tunnelveiligheid. Deze toetscriteria voor het persoonlijk risico, het groepsrisico en voor het treffen van maatregelen zullen in 2008 worden geëvalueerd. De Europese Unie overweegt in

2009 of een algemene geharmoniseerde methodologie voor risicoanalyses nodig is.

Transport van gevaarlijke stoffen

De ambitie is gericht op permanente verbetering van de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Hiermee wordt beoogd te komen tot een transparante en evenwichtige belangenafweging tussen vervoer, veiligheid en de bebouwde omgeving.

Het rijk zorgt voor de vaststelling van een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met de daarbijbehorende maximale gebruiksruimtes en veiligheidszones. Daarmee worden de transportstromen van gevaarlijke stoffen beheerst en gebundeld. De maximale consequenties voor de ruimtelijke planvorming en hulpverlening als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn daarmee duurzaam vastgelegd, waardoor voor de lange termijn zekerheid en duidelijkheid wordt gecreëerd. Het rijk zal de daartoe benodigde instrumenten ontwikkelen om te waarborgen dat het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de gebruiksruimte blijft en dat de veiligheidszones doorwerken in de ruimtelijke planvorming.

Vervoerders, verladers en ontvangers dragen er zorg voor dat gevaarlijke stoffen waar mogelijk via de veiligste en voor de samenleving minst belastende modaliteit en route wordt vervoerd. Het rijk heeft daarbij een stimulerende rol.

Zowel het rijk als de provincies en gemeenten nemen externe veiligheid op in de beheersplannen voor infrastructuur. Het rijk, de provincies en de gemeenten zorgen voor een veilige en goed onderhouden infrastructuur.

Op gebiedsniveau benoemen de provincies, WGR-plusregio's en gemeenten, daar waar zij bevoegd zijn, relatief veilige voorkeursroutes voor het transport van gevaarlijke stoffen in aansluiting op het nationale basisnet en zij voeren een hierop gericht samenhangend verkeersmanagement. Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten wegen de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen vanaf het begin mee in de ruimtelijke planvorming. Waar sprake is van planvorming in de nabijheid van het basisnet vormen de vastgestelde gebruiksruimte en veiligheidszone hierbij het uitgangspunt.

Security: bescherming van vitale infrastructuren

Het verkeers- en vervoerssysteem moet zo worden ingericht en ontworpen dat de kans op schade door moedwillige verstoring en misbruik van vitale infrastructuur en transportketens in alle modaliteiten beperkt is en de voorbereiding op

resterende risico's voldoende is. Het rijk toetst in dit kader vanaf 2004 de kwetsbaarheid van de belangrijkste knooppunten. Dit betreft in ieder geval de mainports Schiphol en Rotterdam en de beschikbaarheid van het rijkswegennet.

Het rijk, de provincies, WGR-plusregio's en gemeenten hebben, naast de al bestaande zorg voor sociale veiligheid, oog voor moedwillige verstoring en bevorderen zo veel mogelijk dat beheerders van infrastructuur ten behoeve van de continuïteit van de dienstverlening de gevolgen van moedwillige verstoring verkennen en waar relevant actie ondernemen. Gemeenten zien toe op het zo goed mogelijk beveiligen van zeehaventerreinen tegen terroristische of andere gewelddadige aanslagen conform daartoe opgestelde (ISPS-code en de EU-richtlijn ter zake) en nog op te stellen regelgeving (aankomende EU-richtlijnen), en informeren het rijk over de getroffen maatregelen.

Kwaliteit leefomgeving: duurzame mobiliteit

Het rijk komt alle nationale en internationale verplichtingen na op het gebied van emissievermindering en milieukwaliteit. De grenswaarden voor NO₂ probeert het rijk in 2010 op zoveel mogelijk plaatsen te halen. Het rijk zet in op ontkoppeling van economie en milieu door te stimuleren dat de schadelijke effecten door infrastructuur en vervoer voor mens en omgeving blijven verminderen.

Klimaat

Het rijk zet zich in om het voor 2010 vastgestelde streefdoel (op basis van het Kyotoverdrag) van 38 megaton CO₂ voor verkeer en vervoer te halen. De periode na 2010 (post-Kyoto) zal een nieuwe doelstelling brengen. De Europese Raad heeft dit jaar besloten om in vervolgonderhandelingen voor 2020 een reductiepercentage van de CO₂-uitstoot van 15% tot 30% op te nemen en voor 2050 een maximale temperatuurverhoging van 2 °C. Een toedeling naar sectoren moet nog plaatsvinden. Dit zal mede op basis van kosteneffectiviteit plaatsvinden. Het kabinet zal daarbij in Europees en nationaal verband inzetten op een vermindering van de CO₂-uitstoot via met name bronbeleid.

Luchtkwaliteit

Het rijk realiseert de – op basis van Europese richtlijnen (NEC) – geformuleerde plafonds voor verkeer en vervoer in 2010 en zet zich primair in Europees verband in om de uitstoot van luchtverontreinigende emissies bij alle modaliteiten, inclusief luchtvaart en zeescheepvaart, te reduceren door onder meer actief bronbeleid. Het rijk zet zich er daarnaast

voor in om de in Europese normering opgenomen grenswaarden voor NO₂ in 2010 op zo veel mogelijk plaatsen te halen. Naar het zich nu laat aanzien, zullen niet alle bestaande knelpunten vóór 2010 kunnen worden opgelost. Het rijk zet zich daarom nu alvast internationaal in voor een verschuiving van de termijn waarop in de bestaande knelpuntsituaties aan de grenswaarde voor NO₂ moet worden voldaan naar 2015. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het realiseren van de Europese grenswaarden voor de lokale luchtkwaliteit voor NO₂ bij besluiten die lokaal te beïnvloeden zijn. Alleen bij samenloop met infrastructuur in beheer van andere wegbeheerders (rijk en provincie) zullen maatregelen in overleg tussen gemeenten en rijk dan wel provincie genomen worden. Provincies en gemeenten nemen bij nieuwbouw langs rijksinfrastructuur de eisen van het Besluit luchtkwaliteit 2005 in acht. Het rijk zet zich in voor een vermindering van emissies naar lucht en water bij zee- en binnenvaart via normen in internationaal verband (IMO en CCR), door te voldoen aan EU-regelgeving voor waterkwaliteit en door zich in te zetten om het Scheepsafvalstoffenverdrag in werking te laten treden. Via bronbeleid op nationaal niveau wordt vermindering van emissies van de recreatievaart gerealiseerd.

Geluid

Het rijk zet zich verder in Europees verband in om de EU-regelgeving op het gebied van bronbeleid ter vermindering van geluid aan te scherpen. Naast de reguliere uitvoering van de Wet geluidhinder pakt het rijk voor het jaar 2020 de geluidknelpunten aan van boven de 65 respectievelijk 70 dB (Lden) voor weg en spoor die door de verkeersgroei binnen de kaders van de Wet geluidhinder langs rijksinfrastructuur zijn ontstaan. Vanaf 2006-2007 wordt op het hoofdwegennet in gebieden met woonbebouwing en waar kosteneffectief ook in gebieden in de ecologische hoofdstructuur stil wegdek (met de akoestische kwaliteit van tweelaags zoab) toegepast.

Natuur en landschap

Alle overheden zetten zich in om aan de wettelijke en beleidsmatige randvoorwaarden op het gebied van natuur en landschap te voldoen. Het rijk streeft daarbij naar bundeling van infrastructuur en vervoerstromen.

Het rijk neemt bij de aanleg van nieuwe of verbreding van bestaande infrastructuur gebiedsgericht ontwerpen in samenhang met de omgeving als uitgangspunt. Provincies, waterschappen en gemeenten doen hetzelfde. Dit kan leiden tot aanpassing van zowel de infrastructuur als van de directe omgeving. Het rijk zal hierbij de wettelijke en beleidsmatige randvoorwaarden in acht nemen en streeft ernaar om pano-

rama's vanaf de infrastructuur op steden, dorpen en landschappen te behouden. Ook provincies, waterschappen en gemeenten houden hier rekening mee.

Het rijk streeft ernaar de rijksinfrastructurele barrières in ecologische hoofdstructuur (EHS, inclusief de robuuste verbindingen) op te heffen. Het rijk zal in 2018 de belangrijkste barrières voor de ecologische hoofdstructuur bij rijkswegen, waterwegen en nationale spoorwegen opgeheven hebben. Samen met het rijk zijn de provincies en waterschappen verantwoordelijk voor de realisatie van de EHS. Voorzover niet strijdig met de ecologische doelstelling zal van recreatief medegebruik sprake kunnen zijn. Daarnaast wordt Europese en nationale regelgeving op het gebied van ruimtelijke kwaliteit voortgezet.

Plankaarten

Bijgaande kaarten (de zogeheten PKB-kaarten) definiëren de volgende infrastructuur die van rijksbelang is: het hoofdwegennet, het hoofdvaarwegennet en het spoorwegennet. Voor wijziging van deze infrastructuur dienen de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM besluiten te nemen conform de tracéwetprocedure. Op de kaarten zijn de ruimtelijke reserveringen aangegeven waarover nog geen tracébesluit is genomen.

Plankaart 1 • Weg, reserveringsruimte nieuwe verbindingen



Van het hoofdwegenet af te voeren verbindingen (wijzigingen ten opzichte van SVV-II).

Nummer	Omschrijving	HVA	Toelichting
	Ruit om Eindhoven (Oostzijde)	Nee	Bij de verkeersproblemen aan de oostzijde van Eindhoven gaat het voornamelijk om regionaal verkeer. Project is daarom aangemerkt als regionaal/lokaal project.
A23	Lelystad Zwolle	Nee	Uit vervoerswaardeonderzoek blijkt dat de toegevoegde waarde voor het hoofdwegenet beperkt is. De relatie is wel van regionaal belang (Lelystad - Dronten).
N23	Alkmaar Hoorn Enkhuizen Lelystad, (West Frisiaweg)	Nee	Uit verkenning N23 blijkt dat de bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsproblematiek niet van dien aard is dat opname in het planstudie programma van het MIT op zijn plaats zou zijn.
A8	Zaanstad Beverwijk	Nee	Verbinding die in PKB SVV-II geen deel uitmaakt van het HWN, maar waarvan de positie na 2010, zal worden gezien. (zie PKB kaart SVV-II deel E). SVV-II: uit een globale belangenafweging is gebleken dat het bereikbaarheidsbelang in dit geval niet opweegt tegen doorsnijding van het betrokken natuurgebied.

Aan Hoofdwegenet toe te voegen Zoekgebied (wijzigingen ten opzichte van SVV II)

	Relatie Schiphol Almere (planstudie weg Schiphol - Almere)	Ja	In de planstudie Schiphol-Almere worden twee Hoofdalternatieven bestudeerd: het doortrekken van de A6-A9 en het zgn. Stroomlijntracé, de uitbreiding langs het bestaande A6-A1-A9-tracé. De verkeerskundige gevolgen van een IJmeerwegverbinding als onderliggende wegennetverbinding worden als scenario (dus scenario met en scenario zonder IJmeerweg) in deze planstudie onderzocht.
A54	Relatie A15 naar A4 via Oranjetunnel	Nee	In de planstudie Delft-Schiedam wordt de A54 als alternatief onderzocht

Huidige MIT-procedure status van ruimtelijke reserveringen hoofdwegenet

Ruimtelijke reservering	MIT Procedure status	HVA
A4 Hoogvliet - Klaaswaal	Niet gestart	Ja
A4 Delft - Schiedam	Planstudie categorie 3 start realisatie voor 2008;	Ja
A4 Dinteloord - Bergen op Zoom	Planstudie deels categorie 1 (omleiding Halsteren voor 2010), deels 3: noordelijk deel start realisatie: afhankelijk van voorstel provincie;	Ja
A5 (2e Coentunnel, Westrandweg)	Planstudie categorie 3, start realisatie voor 2010	Nee
	Planstudie categorie 3 start realisatie na 2010	Ja
A13-A16	Planstudie categorie 3 start realisatie na 2010	Nee
A24 (A15-A20 via Blankenburgtunnel)	Niet gestart	Nee
Doortrekking A15-A12	Studie Provincie, MIT procedure niet gestart	Ja
A74 Venlo	Planstudie categorie 1 start realisatie voor 2010	Nee
Doortrekking N11 naar A44	Niet gestart	Nee
N18 (RW 15)	Planstudie categorie 3, start realisatie voor 2010	Nee
N31 Haak om Leeuwarden	Planstudie categorie 2 (na 2010)	Nee
N34 Ommen	Planstudie categorie 1 (voor 2010)	Nee
Doortrekking N35 naar A28	Niet gestart	Nee
N57 Verssedam Middelburg	Categorie 1 start realisatie voor 2010	Nee

Plankaart 2 • Weg, uitbreidingsruimte bestaande hoofdwegen



Van het spoorweganet af te voeren verbindingen (wijzigingen ten opzichte van SVV-II, inclusief partiële herzieningen van SVV-II voor spoorprojecten)

Omschrijving	HVA	Toelichting
Boogafsnijding nabij Harderwijk	Ja	Met het tracébesluit Hanzelijn komt deze reservering te vervallen.
Boogafsnijding nabij Meppel	Ja	Hanzelijn Plus variant in kader van ZZL-prijsvraag betreft bestaand spoor. Daarmee komt deze reservering te vervallen.

Aan het spoorweganet toe te voegen verbindingen (wijzigingen ten opzichte van SVV-II)

Omschrijving	HVA	Toelichting
Zuiderzeelijn	Ja	Besluitvorming in het kader van Commissie Langman en de Nota Ruimte. Er wordt een structuurvisie opgesteld waarin in ieder geval vijf alternatieven worden onderzocht: drie over het Zuiderzeelijntracé (magneetzweefbaan, hogesnelheidslijn en Intercity) en twee over het tracé langs de Hanzelijn (ter versnelling van reistijd op het traject Zwolle–Groningen/ Zwolle Leeuwarden, Hanzelijn-plus en Hanzelijn-plus plus). Naast een tracé via de Hollandse Brug wordt ook onderzocht of tussen Almere en Amsterdam een IJmeerverbinding mogelijk is.
Studie Zuidtak Betuweroute	Nee	Conform het besluit van de ministers van Vrom en VenW uit september 2001 zal er over een aantal jaren mogelijk een studie naar een mogelijke zuidtakverbinding kunnen plaatsvinden.

Plankaart 3 • Spoor



Van het vaarwegennet af te voeren verbindingen (wijzigingen ten opzichte van SVV-II)

Omschrijving	HVA	Toelichting
Twente-Mittellandkanaal	Nee	Uit een geactualiseerde kosten-batenanalyse is gebleken dat het maatschappelijk en economisch niet verantwoord is om deze ontbrekende schakel in het trans-Europese Vaarwegennetwerk aan te leggen.

Aan het vaarwegennet toe te voegen verbindingen (wijzigingen ten opzichte van SVV-II)

Omschrijving	HVA	Toelichting
Burgemeester Delenkanaal	Ja	het Burgemeester Delenkanaal overschrijdt het criterium van 25.000 TEU per jaar structureel en ruimschoots.
Wilhelminakanaal	Ja	het Wilhelminakanaal (gedeelte vanaf de Amer tot aan de haven Loven in Tilburg) overschrijdt het criterium van 25.000 TEU per jaar structureel en ruimschoots.

Plankaart 4 • Vaarwegen



Legenda

- hoofdvaarwegen in rijksbeheer
- nieuw tracé
- hoofdvaarwegen niet in rijksbeheer



- **Bijlage 1: verwerking reacties uit inspraak en adviezen**

In deze verantwoording wordt aangegeven op welke wijze de inspraak en adviezen zijn verwerkt in het voorliggende deel III van de Nota Mobiliteit.

Op 1 oktober 2004 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat de beleidsvoornemens van het kabinet op het terrein van verkeer en vervoer gepresenteerd (Nota Mobiliteit deel I).

Dit beleidsvoornemen heeft van 18 oktober tot en met 31 december ter inzage gelegen. Hoofdlijnen uit de inspraak, het verslag van het bestuurlijke overleg en samenvattingen van adviezen zijn gebundeld in deel II: 'Resultaten inspraak en advies'. In deel III is het beleidsvoornemen geactualiseerd en aangepast aan de hand van de inspraak en adviezen.

Hieronder worden de belangrijkste elementen uit de ontvangen reacties per hoofdstuk en per thema kort genoemd, waarna wordt beschreven of deze reacties hebben geleid tot aanpassing van het beleidsvoornemen, en zo ja welke. Hierbij is de structuur van het hoofdlijnenrapport gevolgd.

Algemene visie wordt gedeeld

De hoofdlijnen van de Nota Mobiliteit worden in de inspraak en in de adviezen van de SER en de Raad voor Verkeer en Waterstaat ondersteund. Op een aantal specifieke onderdelen, (bijvoorbeeld de hoogte van de ambities, de netwerkgedachte bij spoor en de insteek bij leefbaarheid, is kritiek. Hier wordt in het navolgende apart op ingegaan. Resterende punten van meer algemene aard zijn, met name ingebracht door de Raad voor Verkeer en Waterstaat en in de inspraak, dat er bij het goederenvervoer moet worden gestreefd naar modal shift (omschakeling van vervoer over de weg naar spoor en over het vervoer per water). Ook wordt meer aandacht gevraagd voor mobiliteitsmanagement in het personenvervoer. De Raad is ten slotte van mening dat er meer focus moet liggen op transport en mobiliteit in plaats van infrastructuur. De SER geeft aan de zakelijke, realistische benadering van de nota te ondersteunen, maar wijst erop dat de zakelijkheid in dienst moet staan van de maatschappelijke welvaart en het bevorderen van de duurzaamheid.

In de Nota Mobiliteit is een bewuste keuze gemaakt om geen voorkeur uit te spreken voor een bepaalde modaliteit. Modal shift in het goederenvervoer is een gevolg van de keuze van de verlader. In deel III is aangegeven dat er op nationaal niveau niet naar wordt gestreefd om in deze keuze vooraf te sturen; alle modaliteiten zijn nodig om de verwachte groei van het goederenvervoer op te vangen. Het rijk streeft bij goederenvervoer naar een vervoersefficiënte economie: economische groei, zonder dat het aantal transportkilometers in hetzelfde tempo toeneemt. Vervolgens mag de resterende groei van het goederenvervoer weer niet leiden tot een evenredige groei van externe effecten. In deel III is daarom meer aandacht voor het programma transportbesparing. Er wordt kortom gestuurd op effecten, niet op modaliteitskeuze. Wel biedt de Europese Unie mogelijkheden om modal shift te stimuleren.

In bepaalde regio's kan dit anders liggen, bijvoorbeeld met het oog op het milieu. Dit geldt niet alleen voor goederen, maar ook voor personenvervoer. In hun PVVP's en RVVP's kunnen regionale overheden er voor kiezen de nadruk sterker te leg-

gen op een bepaalde modaliteit, zoals een sterkere rol voor het OV in stedelijk gebied.

In deel III is tevens aangegeven dat de visie van de Nota Mobiliteit niet betekent dat alle mobiliteitstoename vanzelfsprekend is en dat het rijk niet zozeer kijkt naar infrastructuur maar naar mobiliteit in zijn brede verschijningsvormen. Daarom zijn concrete maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement en transportpreventie opgenomen. Gemeenten formuleren parkeernormen en voeren een stringenter parkeerbeleid voor de openbare ruimte. Gemeenten maken afspraken met bedrijven om de vrijblijvendheid van maatregelen rond mobiliteitsmanagement te beperken. Het rijk zal pas tot planstudie overgaan indien de effectiviteit van mobiliteitsmanagement is meegenomen in de afweging.

Het rijk onderschrijft de opvatting van de SER dat de afwegingen op het terrein van bereikbaarheid uiteindelijk welvaartsverhogend moeten zijn en niet alleen kosteneffectief. Met de Nota Mobiliteit wordt niet alleen de bereikbaarheid verbeterd ten opzichte van nu, ook de veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving zullen verbeteren.

Versnel en concretiseer uitvoering

Veel reacties vragen om een snellere, structurele aanpak van de congestie; de uitvoering zou eerder dan in 2010 moeten starten. Gekoppeld daaraan pleiten insprekers voor een uitvoeringsprogramma. Ook versnelling van procedures zou moeten worden overwogen.

In het aanlegprogramma uit het verlengde MIT 2011-2014 en de doorkijk MIT 2015-2020 is gezocht naar de mogelijkheden voor het versnellen van de opgenomen projecten. Hieruit blijkt dat het mogelijk is om de projecten te versnellen, zodanig dat het totale programma reeds in 2017 is gerealiseerd. Dit kan onder meer door de projecten als DBFM in de markt te zetten. De extra financieringskosten die hiermee gemoeid zijn kunnen bijvoorbeeld gedekt worden uit de opbrengsten van heffingen op knelpuntlocaties (beprijzen voorfase Nouwen).

Ook voor het huidige MIT wordt gezocht naar versnellingsmogelijkheden. Bekostiging hiervan zou kunnen plaatsvinden uit de aanbestedingsmeevallers en de amendementen van Hofstra, Van Hijum en Hermans. Hierover moet nog besluitvorming plaatsvinden in het kader van de begrotingsvoorbereiding en het MIT.

Daarnaast zet het kabinet in op het versnellen van procedures voor de besluitvorming over de aanleg van infrastructuur. Hiertoe is een gewijzigde Tracéwet opgesteld, die binnenkort in de Tweede Kamer behandeld zal worden. Als de Tracéwet is vastgesteld, kan dit voor normale wegverbredingen of benuttingsmaatregelen een verkorting van de procedure van circa 1 jaar opleveren. Daarnaast worden de mogelijkheden onderzocht om de procesaansturing te verbeteren. Hiervoor is een actie opgenomen in de uitvoeringsagenda.

In deze uitvoeringsagenda, die tegelijkertijd met de Nota Mobiliteit wordt uitgebracht, zijn ook andere doelstellingen van de Nota Mobiliteit omgezet in concrete activiteiten voor de komende jaren. Op deze wijze wordt het langetermijndenken van de Nota omgezet in kortetermijndoelen.

Decentralisatie: ja, mits

Er is algemene steun voor de decentralisatiegedachte en voor het weghalen van schotten tussen budgetten. Een groot aantal decentrale overheden benadrukt het belang van samenwerking, maar mist de noodzakelijke randvoorwaarden. Enerzijds vraagt decentralisatie om extra middelen, met name in het kader van de brede doeluitkering (BDU); anderzijds blijven nationale kaders (bijvoorbeeld voor het transport gevaarlijke stoffen), regie en wederzijdse afspraken soms onduidelijk. Voor de grootstedelijke regio's wordt meer regie van het rijk gevraagd. De Raad voor Verkeer en Waterstaat stelt voor om een brede regionale belasting in te voeren ter vervanging van de BDU en te streven naar ontschotting van budgetten (rijk en decentraal). De Raad vraagt daarnaast om bij stedelijke distributie een einde te maken aan de lappendeken van lokale regels. Ook de SER onderschrijft de decentralisatie en vindt het 'een goede zaak' dat taken én middelen worden gedecentraliseerd. Wel vindt de SER dat het rijk meer houvast moet bieden, bijvoorbeeld door het bieden van proceskaders en bij het voeren van integraal en gebiedsgericht beleid. Ook moet er meer rekening worden gehouden met de gevolgen van uitbreiding van het hoofdwegennet op de opvangcapaciteit van steden.

De verdeling en hoogte van de BDU is ten opzichte van deel I ongewijzigd. Er is op dit moment geen informatie beschikbaar die aangeeft dat een andere verdeling van middelen leidt tot een betere bereikbaarheid van deur tot deur. Er worden netwerkanalyses verricht om meer zicht te krijgen op de problemen en oplossingsrichtingen van alle infrastructuurnetten. Dit biedt ook meer zicht op de opvangcapaciteit van de steden.

Dit inzicht is ook nodig, want het uiteindelijke doel is immers een betere bereikbaarheid van deur tot deur. De resultaten van de netwerkanalyses vormen een van de onderdelen van de input bij de herijking van de BDU in 2007. Het rijk ziet geen reden om een brede regionale belasting in te voeren. Met de brede doeluitkering en de door het rijk met decentrale overheden gemaakte afspraken over flexibiliteit van budgetten is veel dynamiek mogelijk. Deze afspraken zijn opgenomen in deel III. De opgave is deze ruimte de komende jaren te benutten.

De nationale kaders zijn weergegeven in de essentiële onderdelen. Ten opzichte van het kabinetsvoornemen zijn deze geconcretiseerd en aangescherpt. De wederzijdse afspraken zijn verder opgenomen in de uitvoeringsagenda. Daarmee wordt in deel III meer houvast geboden aan de verschillende partijen. Ook zijn in deel III proceskaders rond stedelijke distributie opgenomen. In lijn met de decentralisatiegedachte ligt het initiatief om tot goede onderlinge afstemming te komen overigens wel bij de afzonderlijke gemeenten.

De essentiële onderdelen zijn verduidelijkt. Hierdoor weten alle overheidslagen wat hun bijdrage moet zijn aan het realiseren van de doelstellingen van de Nota Mobiliteit. De overheden zullen gezamenlijk de voortgang bij het realiseren van de doelen monitoren en de onderlinge resultaten benchmarken. De resultaten worden door de bestuurders van de overheidslagen besproken. Indien nodig volgt in de Uitvoeringsagenda bijsturing. Indien de afzonderlijke overheden zich niet houden aan de essentiële onderdelen van het beleid heeft de minister de mogelijkheid een aanwijzing te geven.

PPS is goed, maar ga snel aan de slag!

Het streven naar PPS binnen de kaders van het MIT wordt onderschreven, maar een concretisering is nodig. Een aantal insprekers pleit bijvoorbeeld voor DBFM-contracten, waarbij de overheid pas betaalt voor de beschikbaarheid van de weg na oplevering.

In het kader van de Taskforce PPS heeft het kabinet na het uitbrengen van PKB deel I samen met de private partners een flinke stap gezet om tot meer PPS-projecten te komen. De taskforce heeft oplossingen uitgewerkt voor gezamenlijk geconstateerde belemmeringen waardoor PPS bij de ontwikkeling van infrastructuur tot op heden onvoldoende van de grond kwam. Dit varieert van een standaardcontract, een

handboek, een werkwijzer tot uitgangspunten voor een 'nieuwe marktbenadering', waarbij de overheid marktpartijen, op basis van een functiegerichte probleemstelling, zo vroeg mogelijk in het proces kan stimuleren om innovatieve en creatieve ideeën in te brengen. Deze bevindingen zijn verwerkt in deel III.

Daarnaast is een lijst opgenomen met concrete infrastructuurprojecten die op korte termijn in publiek-private samenwerking kunnen worden aangepakt en waarvoor een wederzijdse intentie tot samenwerking afgesproken. In 2005 worden bijvoorbeeld de Tweede Coentunnel en de A4 Delft-Schiedam met een DBFM-contract aanbesteed. Voor een aantal andere projecten, die zich nog in een eerdere fase van de planontwikkeling bevinden wordt door de overheid en de markt gezamenlijk bezien wordt op welke manier en wanneer de markt het best ingeschakeld kan worden. Dit betreft bijvoorbeeld de corridor A4/A15, Ruimte voor de Rivier en de Tweede Maasvlakte.

De opgenomen projecten zijn gebaseerd op de stand van zaken van dat moment. Er zullen nieuwe PPS-projecten bijkomen, zowel op initiatief van de overheid als van het bedrijfsleven.

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

Er is brede steun voor een snelle invoering van prijsbeleid, maar er leven vragen over de wenselijkheid van budgetneutrale invoering, vergroening en differentiatie per gebied. Een aantal insprekers vindt het voorbarig dat er rekening is gehouden met de besparingen die optreden met prijsbeleid. De Raad voor Verkeer en Waterstaat is van mening dat nog in deze kabinetsperiode moet worden begonnen met beprijzing van wegverkeer en dat bedrijven moeten meebetalen aan de verbeteringen van infrastructuur.

Draagvlak is een cruciale voorwaarde voor het invoeren van andere vormen van betalen voor mobiliteit. Het kabinet heeft daarom een platform ingesteld onder leiding van Paul Nouwen. Dit Nationaal Platform Anders Betalen voor Mobiliteit is gekomen tot een gedragen advies, dat door het kabinet in deel III van de Nota Mobiliteit als uitgangspunt is genomen voor de verdere uitwerking van beprijzen.

Meer aandacht gevraagd voor innovatie

Een beperkt aantal insprekers vraagt aandacht voor een aantal concrete innovatieve maatregelen, zoals dynamisch verkeersmanagement. Ook onderstreept men het belang van innovatieve oplossingen die meerdere doelen tegelijk dienen. Als kanttekening wordt gesteld dat innovatie wordt bepaald door het internationale krachtenveld en de kosten, een gegeven waar de overheid aan voorbij dreigt te gaan. Van de zijde van de SER is er waardering voor de ruime aandacht die in deel I wordt geschonken aan de verschillende soorten van innovaties.

In de uitvoeringsagenda zijn op vrijwel alle deelterreinen van het verkeers- en vervoersbeleid activiteiten benoemd met een duidelijk innovatief karakter. Daarnaast zijn een aantal toekomstbeelden beschreven. Het motief hierbij is langetermijndenken, kortetermijndoelen. Bij de realisatie van deze toekomstbeelden wordt nauw samengewerkt met het VenW-Beraad Kennis en Innovatie en met de decentrale overheden.

Het kabinet onderschrijft de opvatting van de SER dat de aandacht niet alleen moet uitgaan naar technische innovaties. De lijn van deel I wordt gecontinueerd en is in de uitvoeringsagenda omgezet in concrete acties. Om tot technische innovaties te komen is ook een actieve inzet van het rijk nationaal en internationaal nodig. Aangegeven is hoe dit vormgegeven zal worden.

Internationaal: let op grensoverschrijdend verkeer

Bestuursorganen in met name Limburg, Oost- en Noord-Nederland benadrukken dat er meer aandacht moet zijn voor de problematiek van het grensoverschrijdend verkeer en openbaar vervoer. Noord-Nederland wordt gezien als springplank naar Noordoost-Europa, maar deze notie ontbreekt.

Een open economie als die van Nederland heeft groot belang bij internationaal afgestemde concurrentievoorwaarden en bij goede internationale infrastructuur van en naar Nederland. Daarom is er in deel III meer aandacht voor de invloed die Europese ontwikkelingen en Europees beleid hebben op Nederland en op de rol die Nederland wil spelen in internationaal verband.

Infrastructuur in het buitenland en aansluiting op Nederlandse infrastructuur is inderdaad van groot belang voor Nederland. Om knelpunten in de infrastructuur te voorkomen en op te lossen zet het rijk in op een goede afstemming met onze

buurlanden. Dit moet een goede doorstroming opleveren op de belangrijke internationale corridors, met nadruk op de trans-Europese netwerken (TEN's). Ter ondersteuning hiervan brengt het rijk de belangrijke knelpunten in het buitenland in kaart.

Voor een aantal regio's in Nederland is grensoverschrijdend verkeer inderdaad van groot belang. Daarom is ook meer aandacht voor de rol die het rijk daarbij kan vervullen. Het rijk zal indien gewenst regio's ondersteunen bij besprekingen met buurlanden/-regio's. Daarbij is in deel III aandacht besteed aan de rol van Noord-Nederland als poort naar Noordoost-Europa.

De Nota Mobiliteit heeft veel internationale acties die alleen bij voldoende draagvlak in de EU tot resultaat komen. Daarom is de vertaalde Nota Mobiliteit ook aan alle ministers van transport van de EU en de EU-commissaris voor transport toegezonden. Dit heeft tot nu toe veel positieve reacties opgeleverd.

Buisleidingstransport en voetgangers ten onrechte niet opgenomen

Veel sprekers hebben gevraagd om wandelen en buisleidingen op te nemen in de nota.

In deel III en in de Uitvoeringsagenda is aandacht besteed aan buisleidingen (paragraaf 5.4) en wandelen (in paragraaf 3.5 over langzaam verkeer).

Beleidsinzet op betrouwbare bereikbaarheid wordt onderschreven

De inzet op betrouwbaarheid en op het inhalen van onderhoud wordt ondersteund. Enkelen vrezen dat de aandacht voor onderhoud ten koste gaat van nieuwe infrastructuur. Ook is er kritiek op grofmazige modelberekeningen en willekeurig gekozen trajecten.

De aandacht voor onderhoud gaat niet ten koste van het aanleggen van infrastructuur. De beleidsinzet is de huidige infrastructuur optimaal te benutten. Dat vraagt om het inhalen van onderhoudsachterstanden. Indien capaciteitsuitbreiding nodig is, wordt allereerst gekeken naar de mogelijkheden van benutting en zo nodig verbreding. Nieuwe infrastructuur wordt alleen in specifieke situaties toegevoegd.

De modelberekeningen zijn inderdaad relatief grofmazig, maar geschikt voor een strategische nota. Voor deel III is een nieuwe knelpuntanalyse verricht. Hierbij is een vergelijking gemaakt met de huidige situatie en zijn – na bestuurlijk overleg – de ruimtelijke ontwikkeling aangepast. Ook zijn de trajecten bestuurlijk vastgesteld. Dit resulteert in een nieuwe autonome situatie, zonder beleid, voor 2020 en in 'extra' knelpunten. Iedere twee jaar zal deze knelpuntanalyse opnieuw worden uitgevoerd. De knelpunten die naar voren komen worden op regionaal niveau verder onderzocht met (bestaande) regionale modellen.

Wegverkeer en knelpunten: meer dan triple-A

Veel sprekers geven aan dat er meer is dan de triple-A. Het KNV pleit voor een integrale aanpak van de congestie op de wegen, door zowel efficiënter gebruik van bestaande weginfrastructuur, als door stimulering van OV-gebruik. Sprekers vragen ook om meer aandacht voor mobiliteit in en rond de steden. Tot slot krijgen bepaalde gebieden en concrete projecten naar de zin van verschillende sprekers geen of te weinig aandacht in de nota. Zo wordt aan de ene kant gepleit voor een betere bereikbaarheid en meer geld voor verbindingen tussen steden in de Randstad, terwijl aan de andere kant sprekers aandacht vragen voor verbindingen buiten de Randstad. De SER onderschrijft de nadruk op betrouwbaarheid, maar plaatst kanttekeningen bij de gehanteerde definitie.

De triple-A vertegenwoordigt belangrijke corridors voor de ontsluiting van de beide mainports, de greenports, brainport Eindhoven en de grootste OV-knooppunten met de belangrijkste economische kerngebieden en stedelijke netwerken. Verduidelijkt is dat deze assen een verbijzondering zijn van alle hoofdverbindingssassen, bijvoorbeeld de A1, A27, A28 en A6-A7. Het rijk wil de knelpunten op alle wegen (zowel de hoofdverbindingssassen als de overige wegen) voor 2020 oplossen, maar geeft prioriteit aan de hoofdverbindingssassen, met daarin de triple-A, voor weg, water en spoor.

In deel III is een passage over aansluitingenbeleid toegevoegd. Eind 2005 zal VenW een beleidslijn met een afwegingskader voor het (tijdelijk) sluiten van bestaande op- en afritten uitbrengen. Dit is met name van belang voor de doorstroming op hoofdwegen in stedelijk gebied.

Alle partijen zijn aan zet om de bereikbaarheid te verbeteren. Een belangrijke eerste stap daarvoor is een gezamenlijke probleemanalyse. Het instrument hierbij is de netwerkanalyse, waarin op regionale schaal bepaald wordt welke maatregelen nodig zijn op het gebied van weg, OV, water en spoor. Deze wordt uitgevoerd in de stedelijke netwerken. In deel III en de uitvoeringsagenda zijn deze netwerkanalyses verder uitgewerkt.

De SER constateert dat de betrouwbaarheidsdoelstelling niet betrekking heeft op de gehele reis, maar bij de auto en trein op een deel van de reis. Idealiter zou de indicator hier inderdaad rekening mee houden. Op dit moment is nog niet voldoende data beschikbaar om de betrouwbaarheid op de hele keten in kaart te brengen. Hier wordt de komende jaren aan gewerkt, zodat de reiziger en de hele reis ook in de indicator centraal komen te staan.

Benut kracht OV

De strategie voor het OV wordt onderschreven, al worden volgens briefschrijvers de kansen van het openbaar vervoer op regionale schaal bij het oplossen van mobiliteitsvraagstukken onderbelicht. De SER onderschrijft de spanning tussen de belangen van netwerkoptimalisatie op landelijke schaal en het zoeken naar regionaal maatwerk. Decentrale overheden moeten daarom een belangrijke rol krijgen in het besluitvormings-traject rond bijvoorbeeld nieuwe stations.

Na publicatie van deel I heeft het kabinet een OV-beraad in het leven geroepen. Dit OV-beraad heeft het kabinet geadviseerd om meer ambitie te tonen. Zij focust daarbij op vier hoofddoelen en vier strategieën om die doelen te bereiken. Het eerste doel is om met het OV een reëel, aantrekkelijk en beschikbaar vervoerproduct voor de (groeierende) mobiliteit van, naar, in en tussen (groot)stedelijke netwerken te bieden. De regio's zullen – afhankelijk van de lokale situatie – concrete ambities bepalen voor een redelijke (spits)reistijd van het OV. Daarnaast streeft men naar maatwerkoplossingen om te voorzien in de bereikbaarheid van maatschappelijke voorzieningen op plaatsen en tijden met een gespreide en geringe vraag. Ten derde is de ambitie om soepele overstapmogelijkheden voor reizigers te creëren, zowel binnen het OV als tussen auto en OV, en fiets en OV. De laatste doelstelling is het OV zo veel mogelijk te laten bijdragen aan de leefomgeving en het milieu door volle en schone voertuigen.

Om deze doelen te bereiken, reikt het OV-beraad vier kernstrategieën aan. Allereerst moet via integrale netwerk- en capaciteitsanalyses ingezet worden op het best passende OV-systeem. Ook moeten nieuwe woon- en werklocaties bij voorkeur rond bestaande OV-infrastructuur worden gebouwd. Als dat niet mogelijk is, is tijdige ontsluiting van nieuwe woon- en werklocaties met een passende vorm van OV cruciaal. Verder adviseert het OV-beraad om marktpartijen (vervoerders of mobiliteitsproviders) de ruimte te geven om een goed product te leveren, binnen de kaders die de decentrale overheid bepaalt. Ten slotte zal de toegankelijkheid zo moeten worden gewaarborgd, dat mensen met een functiebeperking dezelfde bestemmingen kunnen bereiken als ieder ander. Per regio zal moeten worden gekeken naar een optimum in de middelen waarop deze toegankelijkheid wordt verkregen.

Het kabinet heeft de visie van het OV-beraad in grote lijnen overgenomen. Daarbij is – in lijn met het OV-beraad – vastgehouden aan de gedachte dat iedere vorm van OV zijn eigen kracht heeft. De nadruk ligt op OV in stedelijke gebieden, maar ook in landelijk gebied moeten belangrijke voorzieningen bereikbaar blijven.

Besteed meer aandacht aan netwerkbenadering

Volgens een aantal insprekers moet de netwerkgedachte op het gebied van spoor en regionaal OV nog verder worden uitgewerkt. In dit kader wordt ook aandacht gevraagd voor voor- en natransport en de overstappunten.

In deel III is verduidelijkt dat er pas sprake kan zijn van een netwerk als de overgang van het ene deelsysteem naar het andere soepel verloopt. In deel III is dan ook expliciet aandacht besteed aan het belang van soepel overstappen. Dit speelt tussen de verschillende OV-systemen onderling, maar ook tussen OV en auto, en OV en fiets. Het totale OV-systeem maakt ook deel uit van de integrale netwerkanalyses.

Houd landelijke gebieden bereikbaar

Veel overheden wijzen in dit verband op het belang van kleinere stations op het platteland en voorstadstations. Sluiting hiervan is onwenselijk. Ook wordt de noodzaak voor decentrale overheden uitgesproken om goede afspraken met NS te kunnen maken over bediening van stations en afstemming van de dienstregelingen.

In deel III is de rol van het OV aangescherpt in gebieden waar de vraag gespreid en gering is. De procesafspraken die in de concessies aan NS en ProRail zijn opgenomen, zijn aangevuld met een mechanisme om conflicten te beslechten. Zo worden patstellingen in het overleg tussen overheden en vervoerders voorkomen.

Let op sociale functie van OV

Ook wordt gewezen op de sociale functie van het OV. Mensen die niet voor hun eigen vervoer kunnen zorgen, moeten kunnen blijven deelnemen aan de maatschappij. Ook het platteland moet per OV bereikbaar blijven, aldus de insprekers.

Deel III van de Nota Mobiliteit stelt expliciet dat de bereikbaarheid van maatschappelijke voorzieningen moet worden gegarandeerd, ook in de minder dicht bewoonde gebieden. Dit is echter iets anders dan het instandhouden van bestaande verbindingen. Door maatregelen voor specifieke doelgroepen in de regio op verstandige wijze te combineren, valt winst te behalen, zowel met betrekking tot het niveau van dienstverlening als tot de kosten die dat met zich meebrengt.

Stel de gebruiker centraal

Enkele insprekers willen de gebruiker centraal stellen. Hiervoor zou de subsidie niet aan vervoerders, maar aan hun klanten moeten worden verstrekt.

Het kabinet is van mening dat de gebruiker inderdaad centraal moet staan. Vervoerders moeten primair zijn gefocust op klanten en niet op subsidieverstrekking. Meer klantgerichtheid door vervoerders vraagt wel om meer zicht op feitelijke stromen en de mogelijkheid om meer te differentiëren in prijs en product naar type gebruikers. Met de komst van de OV-chipkaart wordt hier ruimte voor geboden. Het is nu niet nodig om verdergaande veranderingen in te voeren. Dit leidt alleen maar af van de belangrijkste opgaven van de komende jaren: het verbeteren van het OV-netwerk.

Meer aandacht voor nieuwe vormen van OV

Nieuwe vormen van OV, zoals lightrail en OV te water, verdienen meer aandacht.

Innovatie in het OV is noodzakelijk om de zwakke kanten van het aanbod aan te pakken. Cruciaal hierbij is dat niet de rijksoverheid maar de overheden en vervoerders in de regio bekijken op welke terreinen zij innovatief aanbod wenselijk achten.

Steun voor betrouwbaar spoor, maar is dit voldoende?

De veronderstelling dat de capaciteit van het bestaande spoor bij een verbeterde betrouwbaarheid toereikend is, wordt door een groot aantal insprekers betwist. Met name vanwege de groei van het goederenvervoer in combinatie met een toename van personenvervoer per spoor worden middelen voor uitbreiding van lijnen gemist. Veel insprekers geven daarbij concrete projecten aan. Ook wordt gevraagd hoe het rijk concreet om wil gaan met een toename van het spoorvervoer en verdichting rond de hoofdverbindingssassen. Zorgpunt hierbij zijn externe veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving. In enkele inspraakreacties wordt gewezen op het belang van een aparte spoorlijn voor het goederenvervoer tussen Rotterdam en Antwerpen. Er bestaat bij de huidige bestuurders en bij de huidige inzichten een gezamenlijke voorkeur voor een eindbeeld op lange termijn. Dit eindbeeld bestaat uit een nieuwe spoorlijn die vanaf rangeerterrein Kijfhoek via een tunnel de Drechtsteden passeert, en die in Noord-Brabant gebundeld ligt met achtereenvolgens de autosnelwegen A17, A58 en A4.

Van het goederenvervoer per spoor is 80% grensoverschrijdend. Driekwart hiervan passeert de Duits-Nederlandse grens. Het overgrote deel heeft dus met de oplevering van de Betuwelijn een specifiek alternatief, dat ook nog zeer veel groei kan accommoderen. Daarnaast leidt de uitvoering van het 'Herstelplan Spoor' tot een sterke verbetering van de betrouwbaarheid van het spoorstelsel. Deze combinatie levert een aanzienlijk hogere capaciteit op. In combinatie met uitvoering van het MIT betekent dit dat op het huidige net meer dan de voorziene groei kan worden gerealiseerd. Ook lost de Betuweroute een aantal knelpunten in externe veiligheid op, zodat verdichten makkelijker mogelijk wordt. Uit de RoBel-studie blijkt dat het vanuit capacitaire en milieuoverwegingen niet noodzakelijk is om binnen afzienbare termijn (niet vóór 2020) een nieuwe spoorlijn voor goederenvervoer tussen Rotterdam en Antwerpen te realiseren. Voor het beheersen van geluidhinder en externe veiligheidsrisico's langs de bestaande spoorverbinding op korte termijn geldt dat generieke regelgeving in voorbereiding is. Daardoor zullen deze hindereffecten in de nabije toekomst aan een plafond

worden gebonden, die in relatie zullen staan tot de draagkracht van de bebouwde omgeving.

Verduidelijk de rol van het rijk bij het stimuleren van de fiets

Voor de fiets wordt gepleit voor een toetsbaar doel in de essentiële onderdelen.

In de aangescherpte essentiële onderdelen is opgenomen dat provincies en WGR-plusregio's het gebruik van de fiets bij verplaatsingen korter dan 7,5 kilometer stimuleren. Voor fietsdiefstal is een streefcijfer opgenomen. Tot slot is aangegeven waar het fietsnetwerk aan moet voldoen.

Landzijdige bereikbaarheid van mainport Schiphol moeten worden verbeterd

Insprekers wijzen op het belang van het snel realiseren van een goede landzijdige ontsluiting van Schiphol.

De landzijdige bereikbaarheidsstrategie rond de ontsluiting van de mainports wijkt niet af van die van andere gebieden in Nederland. Wel is er een verbijzondering gemaakt voor de hoofdverbindingssassen en daarbinnen voor de triple-A. Concrete maatregelen vinden onder meer plaats in het kader van het noordvleugel programma.

Versterking concurrentiepositie luchtvaart moet concreter

De insteek van de nota om de concurrentiekracht van de luchtvaartsector te versterken wordt onderschreven. KLM spreekt haar commitment uit voor de mainport Schiphol. Veel insprekers vragen om voor de ambities concrete beleidstarjets, een uitvoeringsprogramma en financiële middelen op te nemen. Ook geeft men aan dat het huidige milieustelsel de groei van Schiphol en ruimtelijke ontwikkelingen in de regio Schiphol en bij regionale luchthavens belemmert.

In de Uitvoeringsagenda zijn concrete acties ten aanzien van de ambitie voor de concurrentiekracht van de luchtvaartsector opgenomen. Tevens is aangegeven dat het rijk niet twijfelt aan de intenties van Air France–KLM jegens Schiphol.

Decentralisatie regionale luchthavens wordt bekritiseerd

Veel insprekers zijn kritisch over de voorgestelde decentralisatie en vragen vooraf een visie van het rijk op regionale luchthavens. Ook zou in de Nota de betekenis van de regionale luchthavens duidelijker moeten worden neergezet.

Het rijk is van mening dat decentralisatie van enkele bevoegdheden aangaande de regionale en kleine luchthavens het best aansluit bij de ontwikkelingen in de luchtvaartsector. In het wetsvoorstel voor de regionale en kleine burgerluchthavens is duidelijk aangegeven wanneer welke bevoegdheden over deze luchthavens van het rijk naar de provinciale overheden worden gedecentraliseerd.

Landzijdige bereikbaarheid zeehavens moet worden verbeterd

De prioriteit die gegeven wordt aan Rotterdam wordt gesteund, maar ook versterking van de positie van andere havens dan Rotterdam wordt belangrijk gevonden. Gevraagd wordt om een masterplan over hoe om te gaan met de congestie op infrastructuur die voor het havennetwerk belangrijk is.

Na het uitkomen van deel I heeft het rijk een verbijzondering uitgebracht voor het havenbeleid in de nota 'Zeehavens, ankers van de economie'. Hierin staat ook het afwegingskader dat het rijk voorstaat bij investeringen in zeehavens. Bij gelijke score in dit afwegingskader wordt prioriteit gegeven aan de haven van Rotterdam, maar de investeringsstrategie die bij de zeehavens wordt gevolgd is breder. In deel III wordt naar dit afwegingskader verwezen.

Behoud marktpositie zeehavens vraagt om daadkracht

De ambitie om de internationale marktpositie van havens en scheepvaart te behouden wordt ondersteund, maar er wordt breed gevraagd om deze ambitie te concretiseren. Een regisseur van havenontwikkeling op nationaal niveau is onontbeerlijk, aldus de Nationale Havenraad.

In de Uitvoeringsagenda zijn concrete acties ten aanzien van de ambitie voor de concurrentiekracht van de scheepvaart- en havensector opgenomen.

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

Het beleid om extra middelen in te zetten voor onderhoud wordt ondersteund, maar in een tiental reacties wordt gevraagd om de achterstanden volledig en sneller weg te werken.

De analyse van de Nota Mobiliteit laat zien dat voor het werken van de toekomstige groei vrijwel geen nieuwe waterinfrastructuur nodig is. Met het inhalen van onderhoudsachterstanden en een aantal benuttingsmaatregelen is het mogelijk de sterke groei van de binnenvaart op te vangen en een vergelijkbare kwaliteit aan te bieden als nu het geval is.

Stimuleer binnenvaart om de weg te ontzien

Meer investeringen zijn noodzakelijk voor een betere benutting van de binnenvaart, aldus sommige reacties, mede in het kader van het stimuleren van modal shift. Volgens het centraal overleg vaarwegen kan meer vervoer van gevaarlijke stoffen over het water plaatsvinden.

Het kabinet stuurt op effecten, niet op modaliteitskeuze. Er wordt dan ook geen modal-shift beleid gevoerd. Het rijk onderschrijft wel dat er mogelijk meer vervoer van gevaarlijke stoffen over het water kan plaatsvinden. Dit wordt nader uitgewerkt in het 'basisnet transport gevaarlijke stoffen'.

Zeescheepvaart moet gestimuleerd worden maar moet ook schoner

Ook voor de zeescheepvaart wordt om concretisering van de ambitie gevraagd. Tot slot wordt gevraagd om scherper te sturen op het verminderen van schadelijke emissies naar water en lucht door deze sector.

Op korte termijn ziet Nederland een belangrijke rol voor de EU in het nemen van klimaatmaatregelen waar de luchtvaart en de zeescheepvaart deel van uitmaken. In de Uitvoeringsagenda zijn concrete acties ten aanzien van de ambitie voor de concurrentiekracht van de scheepvaartsector opgenomen. Onderdeel hiervan is een programma in het kader van luchtkwaliteit, gericht op de scheepvaart.

Verbeter bereikbaarheid binnenhavens

Meer aandacht wordt gevraagd voor de ontwikkeling van binnenhavens en de netwerkverbindingen tussen de zee- en binnenhavens.

Met de investeringsstrategie bij de binnenvaart is het mogelijk de groei op te vangen en de kwaliteit op een vergelijkbaar niveau te houden als nu het geval is. Verbetering van deur tot deur is mogelijk als de diverse ketens meer op elkaar aansluiten. Dit vraagt ook om voldoende (ruimtelijke mogelijkheden voor) binnenhavens. De binnenhavens vormen immers een cruciale schakel bij met name het binnenlands vervoer over water. Aan decentrale overheden wordt gevraagd voldoende ruimte te reserveren voor binnenhavens.

Ambities verkeersveiligheid reëel

De meeste insprekers vinden de ambities op dit vlak reëel. Verkeersveiligheidsorganisaties willen extra investeringen en prioriteit voor de maatregelen met het meeste effect. Slimme maatregelen kunnen zowel verkeersveiligheid als bereikbaarheid verbeteren. Verder wordt aandacht gevraagd voor de veiligheid van N-wegen en voor educatie. Een aantal insprekers wensen een onderscheid tussen langzaam en snelverkeer en extra bescherming van kwetsbare weggebruikers. De Fietsersbond wijst erop dat meer fietsen veiliger is.

De ambities op het gebied van verkeersveiligheid zijn hoog. Met de keuze voor de eindfase anders betalen voor mobiliteit, zoals voorgesteld door de commissie-Nouwen, kan de ambitie nog hoger worden; de doelstelling voor 2020 is daarom bijgesteld van maximaal 640 doden en 13.500 ziekenhuisgewonden in deel I naar maximaal 580 doden en 12.250 ziekenhuisgewonden in deel III. Er zal een flinke inspanning nodig zijn om de opgenomen doelstellingen voor 2010 en 2020 te halen. Naast economische groei is verkeersveiligheid wel degelijk een belangrijk thema; het is topprioriteit. De hoge ambitie kan worden bereikt door een optimale mix van maatregelen op het gebied van infrastructuur, voertuigen en gedrag voor zowel personen- als goederenverkeer. Het accent in de nationale maatregelen ligt de komende jaren op gedragsmaatregelen. Voor de periode na 2010 wordt veel verwacht van voertuigveiligheid en technologie. De doelstelling voor 2010 is gebaseerd op de beschikbare middelen en is haalbaar wanneer de meest kosteneffectieve maatregelen worden genomen. De berekeningen van de effectiviteit van de maatregelen, ook voor de periode 2010-2020, zijn

opgenomen in het AVV-rapport 'Beleidsopties verkeersveiligheid in beeld gebracht'.

In de inspraak is gevraagd om extra inzet bij verkeershandhaving. In deel III is aangegeven wat de effectiviteit van verkeershandhaving is. De doelstellingen in de nota zijn ook haalbaar zonder verdere intensivering van de handhaving. Ten opzichte van PKB deel I zijn overigens een aantal maatregelen verduidelijkt, zoals het voorzien van wegen met essentiële herkenbaarheidskenmerken en extra inzet op verkeersveiligheid van rijkswegen.

Gedragmaatregelen nemen een belangrijke plaats in in het maatregelpakket. Er wordt veel verwacht van nationale maatregelen als het rijbewijshuis, het alcoholslot, verlaging van de alcoholimiet voor beginnende bestuurders en het Meerjaren Plan Campagnes Verkeersveiligheid. Ook op regionaal en lokaal niveau zijn gedragmaatregelen van belang. De door de ANWB en 3VO gemaakte opmerkingen over permanente verkeerseducatie sluiten hierbij aan. De ontwikkeling van permanente verkeerseducatie voor alle doelgroepen is belangrijk. In deel I is al aangegeven wat daarvoor op rijksniveau wordt ondernomen: extra aandacht voor risicoherkenning in de verkeerseducatie voor scholieren in het voortgezet onderwijs (v.o.). Hierop voortbouwend laat Verkeer en Waterstaat voor het voortgezet onderwijs doorlopende leerlijnen ontwikkelen, zodat voor elke klas in het v.o. een aanbod op het gebied van verkeersveiligheid kan worden gedaan. De invloed vanuit Verkeer en Waterstaat op het onderwijs is slechts beperkt. Scholen zijn in belangrijke mate autonoom in het behalen van hun doelstellingen. Een bredere aandacht en meer succes worden in sterke mate bepaald door de activiteiten die door de decentrale overheden op het gebied van permanente verkeerseducatie worden uitgevoerd.

In het kader van het behalen van de nationale doelstelling zijn met de decentrale overheden afspraken gemaakt over de regionale doorvertaling van die doelstelling. Daarbij is ook afgesproken dat het moet gaan om integrale pakketten, met – naast infrastructurele maatregelen – nadrukkelijk ook gedragmaatregelen. De andere overheden zullen deze afspraken ongetwijfeld nakomen en zich blijven inzetten voor verkeerseducatie. In de regio kunnen vele goede permanente verkeerseducatie projecten worden ontwikkeld.

In de inspraak is aandacht gevraagd voor de negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid van de intensivering van het gebruik van het onderliggende wegennet. Deze effecten worden meegenomen in de afweging om tot maatregelen over te

gaan. De doelstellingen op het terrein van verkeersveiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving moeten te allen tijde worden gerealiseerd.

Duidelijk beleid gevraagd over transport gevaarlijk stoffen

Insprekers zijn verdeeld over de 'vrijwaringszones gevaarlijke stoffen'. Vooral gemeenten vinden deze te rigide, terwijl bedrijven een helder nationaal kader het belangrijkste vinden. Bij decentralisatie vrezende sommigen onduidelijkheden in de uitvoering.

In deel III is aangekondigd dat het rijk streeft naar een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, waarbij sprake zal zijn van ruimtelijke veiligheidszones voor specifieke verbindingen. Dit wordt uitgewerkt in de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen. In de essentiële onderdelen is hierop geanticipeerd.

Luchtproblematiek en gezondheid

Velen 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. Men vraagt om een concrete en snelle aanpak van de luchtproblematiek. Als tijdelijke oplossing wordt door insprekers het tijdelijk verlagen van de maximumsnelheden genoemd. Insprekers verschillen van mening of Nederland de termijnen voor luchtkwaliteitsnormen moet willen verschuiven van 2010 naar 2015. Milieudefensie wijst erop dat het broeikaseffect goeddeels wordt genegeerd. De SER geeft aan dat in deel III concreet moet worden aangegeven hoe aan de randvoorwaarden voor de leefomgeving wordt voldaan. Daarbij past het niet om de termijn om te komen tot duurzame mobiliteit te vertragen van 2030 naar 2030-2050.

De reductie van luchtverontreinigende stoffen in de uitlaatgassen van gemotoriseerd verkeer is in de afgelopen decennia substantieel geweest. Door de voortdurende aanscherping van de (EU)-regelgeving zijn steeds schonere motoren ontwikkeld en innovatieve uitvindingen (bijvoorbeeld de katalysator) toegepast. Ook voor de toekomst wordt nog een sterke reductie van de verzurende uitstoot voorzien. Om dit te bevorderen wordt een Innovatieprogramma Luchtkwaliteit uitgevoerd. De vraag is dus niet of er duurzame niveaus worden gehaald, maar of deze tijdig gerealiseerd kunnen worden. Het kabinet blijft van mening dat verschuiving van de datum

waarop voor bestaande locaties aan de luchtkwaliteitsnorm voor NO₂ moet worden voldaan naar 2015, een deel van de problemen kan oplossen.

Voor de aanpak van hardnekkige problemen na 2010 is voor de periode 2011-2014 een budget opgenomen. Nieuwe nationale en regionale regelgeving is in voorbereiding voor een betere uitvoerbaarheid en een betere aansluiting op de beperking van de gezondheidsschade.

Tegelijkertijd wordt er meer nadruk gelegd op maatregelen (nationaal en lokaal) die noodzakelijk zijn voor te behalen resultaten en voor alle modaliteiten. In de uitvoeringsagenda en in deel III zelf zijn meer concrete maatregelen genoemd, waaronder de tijdelijke verlaging van maximumsnelheden. Ook is een ambitie ten aanzien van 'verzuring' voor de periode na 2010 opgenomen. Nieuwe NEC-plafonds voor de periode na 2010 zullen worden gevolgd.

In deel III is meer aandacht besteed aan emissies met gevolgen voor het klimaat, via het opnemen van een ambitie 'klimaatbeleid' voor de periode na 2010. Ook is – analoog aan de innovatieprogramma's geluid en lucht – een innovatieprogramma CO₂ opgenomen.

Daarmee is in deel III meer aandacht gegeven aan de verschillende maatregelen die het kabinet en de decentrale overheden willen nemen om de ambitie bij leefomgeving te realiseren. Niet alle maatregelen zijn overigens opgenomen. Hiervoor wordt verwezen naar de Nota Verkeersemisies. Op het terrein van duurzame mobiliteit is overigens geen sprake van een aanpassing van de ambitie zoals de SER uit deel I had gelezen. Ten opzichte van deel I is de feitelijke inzet hier preciezer geformuleerd.

Informatie gevraagd over strategische milieubeoordeling

Insprekers vragen om informatie over milieueffecten of om een strategische milieubeoordeling voor de Nota Mobiliteit.

De Nota besteedt in hoofdstuk 7 aandacht aan de effecten van verkeer op leefomgeving, milieu en landschap. Het is op dit moment niet verplicht om voor de Nota Mobiliteit een strategische milieubeoordeling in te stellen. Wel worden in een separaat rapport de verschillende beleidsopties naast elkaar gezet. Hierbij worden ook de effecten van deze alternatieve beleidspakketten op leefomgeving en milieu

omschreven. Dit rapport, 'Beleidsalternatieven verkend', zal na de zomer van 2005 worden uitgebracht.

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 maatregelen gericht op modal shift.

In deel III is opgenomen dat het kabinet wil sturen op de effecten. Dit is effectiever dan modaliteitskeuzes proberen te beïnvloeden.

Aanpak geluidsoverlast moet sneller

Verder vragen reacties om het eerder aanpakken van geluidsoverlast en bouwvrije zones.

Voor geluid kunnen gemeenten met behulp van de Interimwet Stad en Milieu lokaal maatwerk leveren. In deel III zijn de innovatieve maatregelen voor geluidreductie opgenomen die het rijk zal toepassen. Er is verder budget gereserveerd om het aantal geluidknelpunten bij weg en spoor, respectievelijk 65 en 70 dB (Lden), aan te pakken.

Landschap en water

Ook wensen insprekers een concretere aanpak van lozingen in het water en om het verbeteren van de landschappelijke, milieutechnische en ecologische kwaliteit van het gebied rondom snelwegen bij capaciteitsuitbreiding.

In de nota staat in paragraaf 7.4 beschreven dat de rijksoverheid bij aanleg of verbreding van infrastructuur gebiedsgericht ontwerpen in samenhang met de omgeving als uitgangspunt neemt. Ook vraagt zij provincies, waterschappen en gemeenten hetzelfde te doen. Daarbij is de watertoets opgenomen in de essentiële onderdelen.

Vraagtekens bij financiële dekking

Een aantal insprekers vrezen dat er onvoldoende financiële middelen kunnen zijn om de ambitie te halen. De NS stelt dat met meer middelen voor het spoor de groei van het treinvervoer groter kan uitvallen.

De Nota Mobiliteit is financieel gedekt. Er zijn voldoende middelen om de ambities op het terrein van bereikbaarheid, veiligheid en de leefkwaliteit te realiseren. Ook voor het spoorvervoer zijn geen extra middelen vrijgemaakt. Er is namelijk nog een sterke groei mogelijk op het bestaande spoor. De verwachte vraagontwikkeling vergt geen aanvullende investeringen ten opzichte van PKB deel I.

Inkomsten uit beprijzing voorbarig

Het is voorbarig om de inkomsten uit beprijzen in te boeken.

In PKB deel III zijn geen inkomsten van beprijzing ingeboekt. Er wordt aangegeven dat een combinatie van een weginvesteringspakket van 14,5 miljard euro en 'anders betalen voor mobiliteit' de ambitie wordt gerealiseerd.

Essentiële onderdelen en plankaarten

De meeste insprekers kunnen zich vinden in de essentiële onderdelen. Enkelen pleiten ervoor de afrekenbaarheid van de essentiële onderdelen te vergroten. Een aantal overheden heeft vraagtekens bij de strekking van de passage uit de nota dat meerkosten van geplande infrastructuur-uitbreidingen voor rekening komen van desbetreffende overheid. Door enkele insprekers wordt concreet ingegaan op de plankaarten, waarbij een aantal verbindingen expliciet genoemd worden.

De essentiële onderdelen zijn in PKB deel III aangescherpt en geconcretiseerd. Daarmee is duidelijker geworden wie waarvoor verantwoordelijk is; dit vergroot de afrekenbaarheid. Zo is voor sociale veiligheid een concreet doel opgenomen. De passage over het veroorzakersprincipe is verduidelijkt en de noodzaak tot overleg is eraan toegevoegd.

Bronvermelding •

Figuren	Bron	Plankaart	Bron
Figuur 1.1	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Ontwikkelingen Verkeer en Vervoer, 2004	Plankaart 1	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2004 Kaartvervaardiging: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Geo-informatie en ICT
Figuur 1.2	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Ontwikkelingen Verkeer en Vervoer, 2004	Plankaart 2	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2004 Kaartvervaardiging: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Geo-informatie en ICT
Figuur 1.3	Ministeries van VROM, LNV, VenW en EZ, Nota Ruimte; Ruimte voor ontwikkeling, 2004	Plankaart 3	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2004 Kaartvervaardiging: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Geo-informatie en ICT
Figuur 1.4	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2005	Plankaart 4	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2004 Kaartvervaardiging: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Geo-informatie en ICT
Figuur 2.1	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Ontwikkelingen Verkeer en Vervoer, 2004		
Figuur 2.2	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Ontwikkelingen Verkeer en Vervoer, 2004		
Figuur 2.3	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, LMS berekeningen, 2004	Tabel	Bron
Figuur 4.1	Europese Commissie, Directoraat-Generaal Energie en Transport, 2003	Tabel 2.1	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, LMS berekeningen, 2005
Figuur 5.1	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 2004	Tabel 3.1	Centraal Bureau voor de Statistiek, Onderzoek Verplaatsingsgedrag, 2004 (bewerkt)
Figuur 5.2	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2004 Kaartvervaardiging: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Geo-informatie en ICT	Tabel 6.1	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Beleidsopties in beeld gebracht, 2004
Figuur 6.1	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Kerncijfers Verkeersveiligheid; uitgave 2004, 2004	Tabel 7.1	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2005
Figuur 6.2	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Kerncijfers Verkeersveiligheid; uitgave 2004, 2004	Tabel 8.1	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2004
Figuur 7.1	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, Optiedocument Verkeersemisies, 2004		
Figuur 7.2	Rijksinstituut voor Gezondheid en Milieu, 2005		

Index •

A

administratieve lasten	11, 22, 30, 42, 68, 78, 79, 81, 128
agrologistiek	16, 19, 21, 122

B

basisnet	92, 93, 94, 108, 131, 149, 150
BDU	10, 20, 23, 53, 88, 113, 115, 120, 121, 126, 143
benuttingsmaatregelen	11, 12, 18, 35, 40, 42, 55, 57, 75, 76, 77, 113, 114, 143, 149
beprijzen	25, 26, 28, 42, 43, 82, 116, 142, 144, 152
bestemmingsplan	18, 20, 120, 122
betrouwbare reistijden	12, 41, 74, 127
Betuwerroute	31, 56, 79, 93, 136, 147
binnenvaart	19, 21, 22, 26, 73, 74, 76, 79, 86, 90, 93, 94, 100, 101, 102, 107, 108, 114, 127, 130, 132, 149
bouwen	20, 27, 40, 42, 43, 53, 59, 76, 108
bronbeleid	13, 18, 31, 94, 99, 101, 106, 131, 132
bus	12, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 58, 59, 61, 65, 125

C

calamiteiten	39, 74, 81, 90, 91, 96
chipkaart	13, 54, 55, 62, 63, 126, 147
communicatie	71, 78, 107
concessie	50, 62
concurrentie	7, 11, 22, 68, 70, 73, 77, 78, 79, 80, 122

D

doelnormen	78
drugssmokkel	68, 91

E

EASA	91
economische kerngebieden	10, 12, 16, 20, 31, 36, 49, 55, 56, 67, 74, 76, 121, 123, 127, 128, 145
emissie-eisen	69, 101
essentiële onderdelen	3, 18, 24, 119, 120, 122, 143, 148, 150, 151, 152
Eurocontrol	68, 69, 91
Europa	7, 11, 16, 30, 31, 57, 58, 67, 68, 69, 70, 77, 78, 79, 87, 123, 125, 127, 144, 145
externe veiligheid	71, 80, 81, 91, 92, 94, 96, 128, 130, 131, 147

F

fiets	12, 19, 42, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 59, 60, 63, 64, 126, 146, 148
fiscale	77

G

gebiedsgerichte aanpak	18, 39, 60, 92, 121
gedrag	17, 85, 87, 88, 100, 101, 103, 107, 129, 149
gelijk internationaal speelveld	128
geluid	13, 53, 80, 103, 105, 106, 112, 128, 132, 151
gemeente	52, 104, 126, 128
gevaarlijke stoffen	7, 11, 12, 13, 17, 23, 80, 81, 89, 90, 92, 93, 94, 95, 96, 108, 127, 128, 131, 143, 149, 150
greenports	10, 12, 16, 20, 21, 22, 55, 56, 58, 123, 125, 127, 145
groepsrisico	92, 93, 94, 130

H

handhaving	22, 24, 28, 78, 79, 80, 86, 87, 88, 92, 93, 104, 130, 150
haven	10, 17, 31, 58, 73, 78, 79, 90, 96, 125, 138, 148
herstelplan spoor	57
hoofdrailnet	12, 47, 49, 50, 51, 52, 55, 58, 60, 62, 125, 130
hoofdverbindingssassen	10, 11, 12, 20, 22, 35, 38, 47, 55, 56, 75, 76, 121, 123, 124, 125, 127, 145, 147, 148
hoofdwegennet	31, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 43, 71, 88, 103, 124, 132, 134, 143
HSL	57, 71, 113, 114
HST	57

I

ICAO	13, 91, 95, 101
ICT	24, 32, 43, 65, 79, 81, 90, 124, 154
IMO	13, 78, 96, 101, 132
incidentmanagement	11, 35, 40
infrastructuurbeheerders	19, 52, 92, 94, 120
innovatie	5, 13, 16, 19, 23, 24, 71, 76, 77, 78, 82, 89, 101, 104, 105, 107, 122, 123, 124, 128, 144
inspectie	96

K

kennisinstellingen	10, 19, 24, 42, 81, 82, 122, 124
ketenbenadering	13, 93, 94
klimaat	68, 77, 78, 104, 151
KLM	68, 70, 148
knooppunt	21, 43, 51, 79, 103

L

landschap	17, 39, 106, 108, 121, 132, 151
level playing field	11, 31, 127
liberalisering	16, 56, 68, 69, 77
lucht	12, 13, 68, 70, 71, 78, 85, 86, 91, 100, 103, 112, 129, 132, 149, 151
luchthaven	38, 57, 68, 69, 70, 71, 92, 106, 127, 130
luchtruim	67, 68, 69
luchtvaartsector	67, 68, 71, 92, 96, 148
luchtverkeer	68, 69, 91
luchtverkeersleiding	69
LVNL	68, 69

M

mainport	12, 49, 58, 59, 70, 78, 79, 125, 127, 128, 148
mainport Rotterdam	12, 58, 78, 79, 125, 128
mainport Schiphol	49, 59, 70, 127, 148
marktverhoudingen	12, 23, 78, 128
metro	12, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 58, 59, 89, 90, 95, 125
MIT	18, 21, 25, 26, 30, 38, 41, 43, 56, 57, 62, 79, 105, 112, 113, 114, 115, 120, 121, 123, 128, 134, 142, 143, 147

N

netwerkbenadering	10, 37, 96, 124, 125, 146
netwerkqualiteit	68
Nota Ruimte	3, 10, 15, 16, 31, 49, 57, 58, 59, 76, 81, 91, 115, 121, 122, 123, 128, 136, 154
NS	20, 48, 51, 52, 54, 60, 61, 64, 125, 146, 147, 152

O

OEI-systematiek	39, 120
onderliggende wegennet	35, 36, 37, 38, 40, 41, 43, 44, 88, 89, 112, 124, 150
openbaar vervoer	3, 5, 7, 10, 12, 13, 19, 20, 27, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 55, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 71, 96, 121, 125, 126, 130, 144, 146

P

parkeren	52, 88
plaatsgebonden risico	94
Planwet	3, 119, 120
PPS	25, 27, 28, 29, 30, 44, 77, 123, 143, 144
prijnsbeleid	5, 31, 43, 60, 87, 144
ProRail	20, 51, 52, 54, 57, 60, 64, 129, 147
provincie	24, 39, 49, 53, 62, 71, 124, 127, 128, 132, 134
punctualiteit	57, 113, 114, 125

R

rampbestrijding	130
regionale luchthavens	7, 69, 70, 127, 148
reguleren	30, 40
reisinformatie	11, 35, 41, 44, 58, 64, 65
reistijd	5, 11, 19, 20, 25, 36, 37, 38, 39, 43, 48, 49, 50, 53, 56, 59, 74, 87, 114, 121, 124, 126, 136, 146
Rijkswaterstaat	18, 39, 40, 42, 86, 107, 108
robuustheid	39, 116, 124
ruimtelijke ordening	67, 71, 91, 130

S

safety culture	90
Schiphol	7, 10, 16, 20, 22, 30, 38, 49, 57, 59, 67, 68, 69, 70, 71, 76, 92, 95, 96, 106, 127, 131, 134, 148
security	80, 81, 82, 95, 107
short sea shipping	77, 78
sluizen	12, 74, 75, 76, 114
sociale veiligheid	13, 47, 62, 125, 130, 131, 152
stallingen	63, 64
stations	20, 55, 57, 58, 60, 62, 64, 125, 126, 130, 146
stedelijke distributie	19, 22, 40, 122, 143
stedelijke netwerken	10, 12, 18, 20, 22, 36, 47, 48, 49, 50, 53, 55, 56, 59, 60, 121, 122, 123, 125, 145, 146

T

technologie	26, 44, 69, 85, 86, 88, 89, 104, 108, 149
terrorisme	68
toegankelijkheid	40, 54, 95, 96, 125, 126, 146
tol	10, 26, 77
tram	12, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 58, 59, 89, 90, 125, 129
transport	11, 12, 13, 22, 31, 39, 74, 80, 82, 87, 92, 93, 94, 95, 106, 113, 127, 131, 142, 143, 145, 149, 150
triple-A	10, 11, 20, 35, 38, 121, 124, 145, 148

V

vaarwegen	12, 13, 26, 31, 39, 74, 76, 91, 114, 120, 126, 127, 130, 149
veiligheidszone	93, 94, 131
verkeersmanagement	11, 38, 39, 41, 42, 44, 75, 77, 90, 91, 130, 131, 144
verkeersveiligheid	11, 12, 13, 28, 32, 42, 87, 88, 89, 103, 104, 115, 129, 149, 150
vervangingsinvesteringen	57, 75, 114
vervoerders	10, 12, 40, 42, 47, 48, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 60, 61, 62, 89, 90, 93, 104, 122, 125, 126, 146, 147
vervoersconcessie	51, 55, 64, 113, 115, 125
vervoersmanagement	18, 41
vlag	77
vliegtuigen	68, 69, 91, 92, 106
voertuigbeleid	13, 115
voertuigveiligheid	149
voor- en natransport	63, 74, 126, 146

W

waterkwaliteit	106, 107, 114, 132
wegbeheerders	20, 27, 32, 35, 38, 39, 44, 52, 87, 88, 132
wegverkeer	3, 28, 36, 42, 86, 103, 105, 144, 151

Z

zeehaven	10, 55, 80
zeescheepvaart	12, 30, 77, 78, 96, 100, 101, 102, 103, 107, 128, 131, 149
Zuiderzeelijn	30, 57, 112, 115, 136

Colofon

Dit is een publicatie van de rijksoverheid. U kunt de Nota Mobiliteit raadplegen, bestellen en downloaden via www.notamobiliteit.nl. Hier vindt u naast de Nota Mobiliteit deel III: het kabinetsstandpunt, tevens de Nota Mobiliteit deel I: het beleidsvoornemen, de Nota Mobiliteit deel II: resultaten inspraak en advies en de Uitvoeringsagenda.

U kunt de publicatie(s) ook aanvragen bij de Postbus 51
Infolijn: 0800-8051 (gratis).