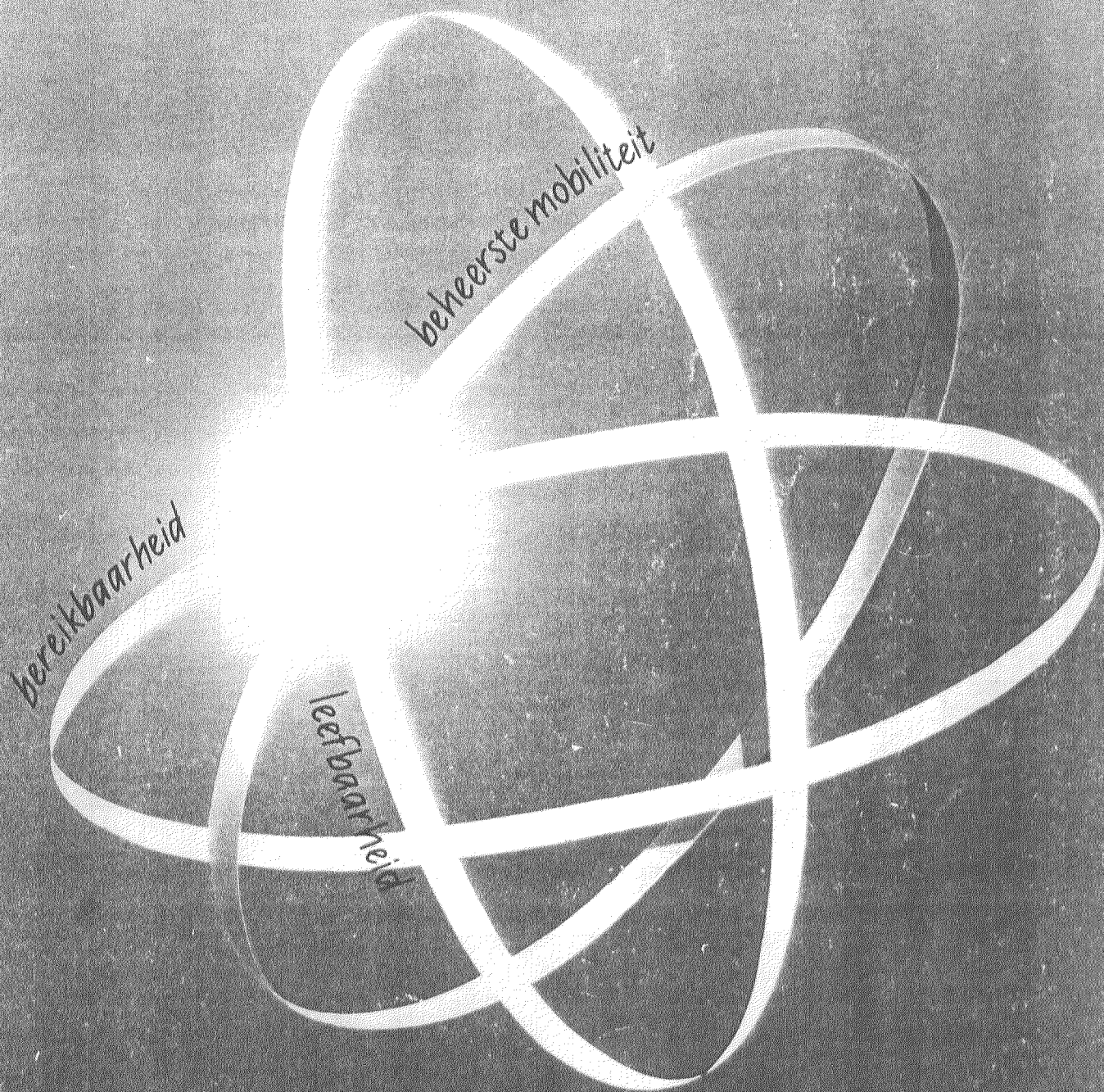


Tweede Strukturschema Verkeer en Vervoer

Z19-c 35 ^{2e}



deel a: beleidsvoorstellen

Vergaderjaar 1988-1989

20 922

Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer

Nr. 1

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitters van de Eerste en Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 30 november 1988

Hierbij zenden wij u het beleidsvoornemen van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Dit beleidsvoornemen zal de procedure van de planologische kernbeslissing doorlopen, zoals is aangegeven in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (Staatsblad 1985, nr. 626).

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
N. Smit-Kroes

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
E. H. T. M. Nijpels





Vergaderjaar 1988-1989

20 922

Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer

Nr. 2

NOTA

INHOUDSOPGAVE

DEEL I DE STRATEGIE	5
Hoofdstuk 1 inleiding	6
Waarom een nieuw structuurschema?	6
Waar gaat de nota over?	6
Wat is de aanpak?	6
Wat is de verdere procedure?	7
Hoofdstuk 2 analyse	8
De belangrijkste problemen en hun achtergronden	8
Hoofdstuk 3 strategie	14
Afweging tussen conflicterende belangen	14
Schrikbeelden	14
Strategie voor het personenverkeer	15
Strategie voor het goederenvervoer	16
Samenhangend beleid bij de aanleg van infrastructuur	17
Hoofdstuk 4 concrete beleidsrichtingen	20
Luik 1: verbetering van de bereikbaarheid	20
Luik 2: geleiding van de mobiliteit	22
Luik 3: verbetering van de leefbaarheid	23
Luik 4: ondersteunende maatregelen	24
Meten is weten	25
Hoofdstuk 5 financiële en macro-economische aspecten	26
Financiële aspecten	26
Macro-economische aspecten	27
DEEL II TOELICHTING OP DE STRATEGIE	29
Hoofdstuk 6 de sporen 1 t/m 23 nader toegelicht	30
Luik 1: verbetering van de bereikbaarheid	30
Luik 2: geleiding van de mobiliteit	54
Luik 3: verbetering van de leefbaarheid	66
Luik 4: ondersteunende maatregelen	80
DEEL III PROJEKTEN TER UITVOERING	91
Luik 1: verbetering van de bereikbaarheid	92
Luik 2: geleiding van de mobiliteit	112
Luik 3: verbetering van de leefbaarheid	122
Luik 4: ondersteunende maatregelen	133
DEEL IV DE KAARTEN	143

PLANOLOGISCHE KERNBESLISSING

HOOFDSTUK 1 ALGEMEEN	183
Inleiding	183
Wat betekent de pkb-status?	183
Wat zijn de «beslissingen van wezenlijk belang»?	184
Planperiode en geldigheidsduur	184
HOOFDSTUK 2 HOOFDLIJNEN VAN BELEID	185
Afweging tussen conflicterende belangen	185
Strategie voor het personenverkeer	185
Strategie voor het goederenvervoer	186
Samenhangend beleid bij de aanleg van infrastructuur	187
Financiële aspecten	188
HOOFDSTUK 3 DE CONCRETE BELEIDSRIJ- TINGEN	190
HOOFDSTUK 4 DE HOOFDINFRASTRUKTUUR- NETTEN	195
Hoofdwegennet	195
Spoorwagennet personenvervoer	196
Spoorwagennet goederenvervoer	197
Hoofdvaarwegennet	197
Status hoofdtransportassen	197
HOOFDSTUK 5 BESLUITVORMINGSPROCEDU- RE PROJECTEN	198
Noodzaak tot zorgvuldige afweging	198
Wanneer is een combinatie van tracé/m.e.r.-procedure nodig?	198
Wanneer is geen procedure nodig?	198
Het verschijnsel projektnota	199
Te behandelen aspecten in een projektnota	199
Wat gebeurt er daarna?	199
BIJLAGE 1	200
De procedure voor de vaststelling van de planologische kernbeslissing	200
KAARTEN MET TOELICHTING	201
INSPRAAKWIJZER	219

NOTA VERKEER EN VERVOER

DEEL I DE STRATEGIE

De nota 'Verkeer en Vervoer tot 2010' bestaat uit vier delen. Dit DEEL I bevat de strategie.

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

Waarom een nieuw strukturaarschema?

Het lange-termijnbeleid voor verkeer en vervoer is vastgelegd in een Strukturaarschema (SVV). Dat stuk dateert van de tweede helft van de jaren zeventig. Sindsdien is er veel gebeurd binnen de «wereld van verkeer en vervoer». De rol van de auto, het openbaar vervoer en het goederenvervoer is volop in discussie. De politieke en economische omstandigheden zijn gewijzigd. De technologische ontwikkelingen gaan snel en de Europese liberalisatie van verkeer en vervoer, met haar nieuwe concurrentieverhoudingen, vindt eind 1992 plaats. Dit alles maakt dat het tijd werd een nieuw stuk te maken. Daarom is in december 1986 besloten een nieuw SVV aan te bieden. Deze nota «Verkeer en Vervoer tot 2010» fungeert in dit verband als toelichting op de tekst van de planologische kernbeslissing. Nota en pkb-tekst tezamen vormen het Tweede Strukturaarschema Verkeer en Vervoer.

Bij de voorbereiding werd duidelijk dat de nota méér moest bieden dan een verzameling infrastructuurplannen, de kern van het geldende SVV. Ook al zullen nog ruimtelijke reserveringen nodig zijn, het accent ligt niet meer op het aanleggen van nieuwe verbindingen. Het gaat steeds meer om het verbeteren van bestaande verbindingen en een geavanceerde beheersing van het verkeer. Er zijn daarom ook veel maatregelen nodig buiten de sfeer van ruimtelijke reserveringen.

Waar gaat de nota over?

De nota behandelt transport en infrastructuur. Hij bevat uitspraken over de rol van de auto en van het openbaar vervoer, de betekenis van het goederenvervoer en het zakelijk personenverkeer, de rol van het langzaam verkeer, het recreatieverkeer, de omvang, kwaliteit en functie van de toekomstige infrastructuur, de noodzakelijke bescherming van het milieu. Deze sektorale beleidsnota is een vervolg op het beleid dat onlangs is gepresenteerd in bijvoorbeeld de nota Ondernemend Vervoer, het Meerjarenplan Verkeersveiligheid en de Wet personenvervoer. Hij treedt in de plaats van de gewijzigde regeringsbeslissing van het Strukturaarschema Vaarwegen. Vergeleken met het Bereikbaarheidsplan Randstad bestrijkt deze nota ook de periode na 1995, behandelt een gebied dat geografisch breder is dan het territorium dat in het Bereikbaarheidsplan aan de orde is en is ook qua inhoud breder dan dat plan. Ook wordt in deze nota veel aandacht besteed aan de internationale relaties.

Dit beleid is in overeenstemming met en op onderdelen een uitwerking van de Vierde nota over de ruimtelijke ordening, die de hoofdlijnen van het nationale ruimtelijke beleid bevat¹. De nota omvat echter de totaliteit van het verkeers- en vervoerbeleid; hij bestrijkt dus zowel de ruimtelijk relevante ontwikkelingen als die welke geen ruimtelijke consequenties hebben. Voor wat de relatie met het milieu betreft zijn in deze nota de in de Notitie Verkeer en Milieu gepresenteerde aanzetten voor beleid geconcretiseerd.

Wat is de aanpak?

Het «oude» Strukturaarschema Verkeer en Vervoer was een poging verkeer en vervoer vanuit vele invalshoeken te benaderen: een zogehete geïntegreerde aanpak. Het heeft ertoe bijgedragen dat mensen die gewoon waren sectoraal te denken hun grenzen hebben verlegd. Die brede benadering is in en ook buiten het departement gebruikelijk geworden. Dat maakt het mogelijk deze nieuwe nota niet alleen te richten op aanscherping van dit samenhangend denken, maar nog een stap verder te gaan. De basis daarvoor vormt de, in de analysefase opgetekene

¹ De Vierde nota over de ruimtelijke ordening bestrijkt een termijn tot 2015. De nota «Verkeer en Vervoer tot 2010» gaat dus over een tijdvak dat 5 jaar minder telt. Dit verschil moet verklaard worden uit de omstandigheid dat alle gehanteerde lange-termijnmodellen de tijdshorizon 2010 hebben.

kritiek op het vorige strukturschema. Die kritiek richtte zich met name op het achterwege blijven van effectieve instrumenten om het beleid in de praktijk gestalte te geven. Na het maken van de nota werd verzuimd over de hele linie acties te formuleren en uit te voeren. Het te voeren beleid was daardoor niet helder, mede doordat er te weinig duidelijke keuzen gemaakt werden. Tenslotte ontbrak er een duidelijk financieel kader.

Maar het operationeel en uitvoeringsgericht maken van een beleidsnota die het hele veld van verkeer en vervoer bestrijkt is verre van eenvoudig. Bedrijven en instellingen die het vervoer organiseren, uitvoeren of bestuderen zijn nogal verdeeld. En verkeer en vervoer heeft maatschappelijk zoveel vertakkingen dat deze sector erg moeilijk vanuit één punt stuurbaar is. De omstandigheden zijn er dus niet naar dat het aanduiden van een richtinggevend perspectief als vanzelf tot een daarop afgestemd doelgericht handelen leidt. De belangrijkste functie van deze nota zal dan ook zijn:

- door middel van boven-sektoraal denken,
- gefragmentariseerde energie opsporen, bundelen en richten,
- op een verkeer en vervoer, dat het juiste evenwicht vindt tussen
- individuele vrijheid, bereikbaarheid en leefbaarheid.

Tot dat doel willen wij een helder beleid formuleren, duidelijke keuzen aan de orde stellen, een op praktisch resultaat gerichte aanpak voorleggen, en een realistisch financieel kader bieden. Dit is gedaan na uitvoerige consultatie van vele betrokkenen buiten en binnen de overheid.

De nota beoogt daarom te zijn: probleemoplossend, toekomstgericht, samenhang bevorderend, actie-gericht, uitgaande van samenwerking, in het besef dat de minister van Verkeer en Waterstaat slechts één van degenen is die richting geven aan dit maatschappelijk proces. Wat dat laatste betreft zijn in 1987 goede ervaringen opgedaan met het Bestuurlijk Overleg Randstad (BOR). Het ging er toen om snel een fundamentele aanpak te vinden voor de oplossing van de verkeersproblematiek van de Randstad op korte termijn. In deze gezamenlijke aanpak van gemeenten, provincies en rijk op een regionale schaal bestaat veel vertrouwen. Vanuit die ervaring wordt in deze nota verder gewerkt.

Wat is de verdere procedure?

Het Tweede Strukturschema Verkeer en Vervoer zal de procedure van de planologische kernbeslissing doorlopen. Na een periode waarin de mogelijkheid tot inspraak wordt geboden, adviezen van verschillende raden worden ingewonnen en overleg wordt gevoerd met andere overheden zet de regering dit beleidsvoornemen om in een regeringsbeslissing, die ter goedkeuring wordt aangeboden aan de Kamer. Voor een uitvoeriger beschrijving van de pkb-procedure wordt verwezen naar de bijlage bij de pkb-tekst.

Parallel aan de inspraakronde in het kader van de pkb-procedure zal een consultatieronde plaatsvinden langs sleutelfiguren uit de wereld van verkeer en vervoer. Te denken valt aan vertegenwoordigers van belangenorganisaties, personen uit het bedrijfsleven en uit de wetenschappelijke wereld. Belangrijkste oogmerk van die consultatieronde is met organisaties en personen die bij de verdere uitwerking en uitvoering van het in deze nota gepresenteerde beleid een belangrijke rol kunnen en moeten spelen daarover afspraken te maken. De resultaten van de consultatie van sleutelfiguren zullen in de vorm van een afsprakencomplex tegelijk met de regeringsbeslissing over de pkb aan de Kamer worden aangeboden.

HOOFDSTUK 2 ANALYSE

Dit hoofdstuk gaat over problemen van verkeer en vervoer: hoe ze heten, waar ze uit voortkomen. Het is een bundeling van kritische kanttekeningen van enkele honderden personen uit de «wereld van verkeer en vervoer» die in de analysefase zijn geraadpleegd. Wie kunnen beter vertellen waar de schoen wringt dan sleutelfiguren en experts uit die wereld? Wij menen er goed aan te doen hún kritische opmerkingen zo goed mogelijk vast te leggen. In hoofdstuk 3 staat tot welke keuzen een en ander heeft geleid.

De belangrijkste problemen en hun achtergronden

- De belangrijkste problemen zijn in vijf rubrieken gerangschikt:
- bereikbaarheid;
 - openbaar personenvervoer;
 - goederenvervoer;
 - leefbaarheid;
 - bijzondere factoren die problemen veroorzaken.

Bereikbaarheid

Het garanderen van een goede bereikbaarheid ten behoeve van tal van maatschappelijke, vooral economische, processen wordt algemeen als een kerntaak van het ministerie van Verkeer en Waterstaat gezien. Men plaatst in dat verband de volgende opmerkingen.

Internationaal: internationaal gezien speelt Nederland een belangrijke rol in het transport van goederen en berichten, waarbij de zee- en luchthavens als knooppunten dienen. De transportsector is goed voor zo'n 7% van ons Nationaal Inkomen ofwel ongeveer 23 miljard (een aandeel dat in dezelfde orde van grootte ligt als dat van de land- en tuinbouwsector).

Al enige jaren leeft echter in brede kring het gevoel dat die transportfunctie bedreigd begint te raken. Dat heeft geleid tot acties van Verkeer en Waterstaat en de bedrijfstakken, onder meer resulterend in de oprichting van de stichting Nederland Distributieland, een organisatie waarin vele betrokkenen samenwerken aan de promotie van onze transportfunctie. De dreiging wordt echter nog steeds als reëel ervaren. Men acht daarom maatregelen nodig die het begrip 'Nederland Distributieland' kracht bijzetten. Blijven die achterwege, dan zou de bereikbaarheid in ons land geleidelijk wel eens achterop kunnen raken vergeleken bij die van de andere Europese landen. De centrale positie van Nederland als toegangspoort voor het Europese achterland is in het geding. De concurrentiekracht van onze zee- en luchthavens berust op achterlandverbindingen voor het spoor-, weg- en watervervoer. De Rotterdamse haven en de luchthaven Schiphol vervullen een specifieke functie als mainport² Twee andere belangrijke transport- en distributieknooppunten, te weten Amsterdam-Noordzeekanaalgebied en Westerscheldezeehavengebied completeren deze mainportfunctie. Bij de achterlandverbindingen spelen niet alleen de soms minder goede bereikbaarheid over de weg, per spoor en voor de binnenscheepvaart een rol, maar ook het tekortschieten van de voorzieningen voor de telecommunicatie.

Een apart probleem in het internationale goederenvervoer binnen Europa vormt sinds vele jaren de grensafhandeling. Als de wachttijd wordt omgerekend in geld, lopen de verliezen in de miljarden guldens. Een probleem dat andere landen uiteraard ook hebben maar dat door de grote rol van Nederland in het internationale vervoer het sterkst door onze vervoerders wordt ervaren.

² Een mainport is een centrale haven in een werelddeel waarop de belangrijkste intercontinentale vervoerstromen zijn gericht en van waaruit verdere distributie over het desbetreffende werelddeel plaats vindt.

Nationaal: op nationale schaal – zo zegt men – spitst de problematiek zich toe op het ontbreken van bepaalde schakels in, en capaciteitsproblemen op het wegennet, slechte aansluitingen op het buitenlandse net; de bereikbaarheid ten opzichte van andere Europese landen is in het geding. Ten aanzien van de spoorwegen wijst men op de relatief lange reistijden op hoofdverbindingen van het net, vaak veroorzaakt door een te beperkte capaciteit van het railnet. Zeer sterk speelt de verkeers- en vervoerproblematiek in de Randstad. De capaciteit van het hoofdwegennet schiet daar in de spits aanmerkelijk te kort. Door het omvangrijke woon-werkverkeer ondervinden het zakelijk verkeer en het goederenvervoer, in het bijzonder naar de belangrijkste zee- en luchthavengebieden, veel schade. Het autosysteem in de Randstad is niet langer betrouwbaar. De kwaliteit van het openbaar vervoer is te laag en de capaciteit te beperkt om verlichting te kunnen brengen. Vooral de capaciteit en samenhang van het openbaar vervoer in de grote stadsgewesten schieten in de spits te kort.

Zonder ingrijpen worden de problemen nog groter. Als de economie zich ontwikkelt volgens het middenscenario van het Centraal Planbureau zal bij ongewijzigd beleid het autopark groeien van thans 5 miljoen tot 7 à 8 miljoen auto's in 2010. Berekeningen met het Landelijk Model leren ons dat dan het autogebruik tussen nu en 2010 met zo'n 70% toeneemt. Het gebruik van het openbaar vervoer zal daarentegen, als de huidige kwaliteit niet aanzienlijk verbetert, ongeveer gelijk blijven. Voortzetting van het huidige beleid zou betekenen dat het openbaar vervoer zal afkalven en de wegen steeds meer verstopt raken, niet alleen in de Randstad maar ook rond de grote steden daarbuiten. Wat de vaarwegen betreft is er sprake van onderhoudsachterstand en het uitblijven van verbeteringen.

Rekreatieverkeer: met name in de weekends blijft de verkeersdruk over de weg onder invloed van het toenemend rekreatief en toeristisch verkeer groeien. Het openbaar vervoer vervult in het rekreatieverkeer thans een ondergeschikte rol. De matige ontsluiting door openbaar vervoer van recreatiegebieden zowel in de nabijheid van de woonomgeving als ook op langere afstand is hieraan mede debet. De recreatie(toer)vaart ondervindt problemen van brug- en sluisbediening en beroepsvaart. Daarnaast wordt de recreatie(toer)vaart geconfronteerd met het afsluiten van recreatievaarwegen.

Openbaar vervoer

Vele geraadpleegden hebben hun ernstige zorg over het openbaar vervoer geuit, waarbij de volgende punten aan de orde kwamen:

Kwaliteit en imago: in te veel gevallen wordt het openbaar vervoer niet als een redelijk alternatief voor de auto ervaren. Vaak ziet men alleen al in de reistijd voldoende reden het openbaar vervoer te negeren. Ook de betrouwbaarheid van het systeem speelt een rol, bijvoorbeeld bij het overstappen. Een en ander werkt vooral door in de grote stadsgewesten en naar de recreatiegebieden. Men stelt dat openbaar vervoer daar onvoldoende of niet tijdig is meegegroeid met de ruimtelijke ontwikkelingen. Het is mede daardoor niet in staat op een wervende manier grote groepen reizigers te trekken.

Samenwerking: voor een deel voert men de tekortkomingen van het openbaar vervoer terug op een gebrek aan samenwerking binnen de bedrijfstak, mede veroorzaakt door het ongelijksoortige en verbrokkelde karakter van de bestuurlijke verbanden in die sektor. De openbaar-vervoerbedrijven richten zich primair op segmenten in de markt en niet op het beheersen en uitbreiden van de totale markt. In dit licht ziet men het initiatief van de bedrijven tot meer samenwerking (SAMOVE) als een

belangrijke, eerste, stap voorwaarts. Voorts is gewezen op een te grote detailbemoeyenis van verschillende overheden, onder meer in steden met eigen openbaar vervoer, met de uitvoering. Daar vindt, zegt men, al te zeer vermenging plaats van beleids- en uitvoeringsaspecten. De te geringe samenwerking binnen de bedrijfstak leidt er volgens de geraadpleegden toe dat het openbaar vervoer geen eenheid en geen kwaliteit uitstraalt. Het komt niet over als een geolied systeem. Een soort van ketenbenadering ontbreekt. Reizigersinformatie wordt slechts per deelsysteem geboden.

Maatwerk: men betreurt de geringe aandacht voor het leveren van maatwerk. Men heeft er moeite mee te begrijpen waarom het materieel soms overvol, soms vrijwel leeg rijdt. Men voorziet grotere problemen nu het verplaatsingspatroon bezig is diffuser te worden. Ten aanzien van de landelijke gebieden werd gewezen op de onvoldoende bereikbaarheid per openbaar vervoer. Bepaald ongelukkig acht men het onbenut laten van de mogelijke rol van de kleinschaliger vervoerssystemen zoals onder meer de taxi. Zeker waar taxi's voor dunne vervoerstromen een belangrijke aanvulling kunnen bieden op het openbaar vervoer. Men denkt daarbij zowel aan dunbevolkte gebieden als aan stille tijden in steden. Ook wat dit betreft wijst men op een gebrek aan samenwerking, zowel binnen de taxibranche als tussen taxi- en openbaar-vervoerbedrijven.

Goederenvervoer

Binnenvaart: in de binnenvaart ziet men overcapaciteit aan de aanbodzijde en lage rendementen. Dat dreigt erger te worden. Traditionele lading als veevoer, zand en grind zullen geleidelijk in betekenis afnemen. Daar staat tegenover dat er enkele groeimarkten zijn: o.a. kolen. Ook van de containerisering kan de binnenvaart, met name in het internationale vervoer, een belangrijk aandeel krijgen. Dat zal echter weinig uithalen als binnen die bedrijfstak alles bij het oude blijft. Zij die dat betogen wijzen op te geringe organisatorische samenhang, op te weinig bereidheid het vervoer over het binnenwater aan te merken als een zaak die alle betrokkenen gezamenlijk aangaat en op de nog steeds groeiende overcapaciteit. Volgens velen ontbreekt het aan voldoende stimulansen voor het gecombineerd weg-watervervoer. Voorts is er onvoldoende politieke duidelijkheid over de investeringen in de vaarwegen. Dat geldt zowel de rijks- als de niet-rijksvaarwegen. De rol van de overheid bij de vrachtverdeling op de beurs blijft een punt van discussie. Tenslotte vormt de recreatievaart op de belangrijkste vaarwegen niet zelden een belemmerende faktor voor de beroepsvaart.

Railvervoer: men onderkent dat er de laatste jaren veel ten goede is veranderd bij het NS-goederenvervoer. Een commerciëlere houding, het sluiten van marginale stations, een veelbelovende aanpak van het gecombineerd weg-railvervoer en afspraken over de hogere asdruk van 22,5 ton op de belangrijkste internationale routes, het zijn evenzovele pluspunten. Niettemin is een aantal problemen nog niet opgelost. In de probleemverkenning werd vooral gewezen op een gebrek aan goede afstemming en samenwerking tussen de Europese spoorwegmaatschappijen en de overheden over tariefstelling, infrastructuur en informatievoorziening. Afgezien van het post- en pakketvervoer van de PTT is het goederenvervoer per trein vooral internationaal vervoer. De rol van het railvervoer in het achterlandtransport is echter zwak. Voor de internationale concurrentiepositie van Rotterdam is dat slecht. Dat zit ten dele in de beperkte capaciteit op de verbinding Rotterdam-Venlo.

Wegvervoer: het goederenvervoer over de weg heeft sinds jaar en dag met overcapaciteit te kampen. Daarnaast blijft het moeilijk de regels te

handhaven die voor deze sektor zijn gesteld. De grensafhandeling vergt thans nog tijd, geld en ongemak. Daarnaast zijn er de algemene problemen zoals het achterblijven van de ontwikkeling van datatransmissiesystemen en de geautomatiseerde grensafhandeling. Informatiesystemen zijn van groot belang voor de beheersing en geleiding van goederenstromen. Vervoer wordt steeds meer onderdeel van productieprocessen. Het is daarom voor verladers en vervoerders van groot belang het vervoer zo beheersbaar mogelijk te maken. De gesprekspartners in de analysefase laten er geen twijfel over bestaan dat de rijksoverheid onvoldoende actief is betrokken bij de informatisering van het transport. Een heel ander punt, tenslotte, is dat het milieubeleid van andere landen het wegvervoer steeds sterker raakt.

Leefbaarheid

Zeer indringend heeft de «buitenwacht» aandacht gevraagd voor de kwaliteit van het milieu en de verkeersveiligheid. Opmerkelijk was dat zowel «vriend als vijand van de auto» onderstreepten dat reeds met de huidige automobilititeit de grenzen van een aanvaardbare milieubelasting worden overschreden. Aandachtspunten zijn:

Verkeersonveiligheid: verkeer en vervoer heeft schaduwzijden. Nog steeds vallen er jaarlijks veel slachtoffers. Men stelt dat daar nog meer aan moet worden gedaan.

Luchtverontreiniging: verzuring brengt jaarlijks voor vele honderden miljoenen guldens schade toe aan gewassen, bossen, gebouwen en materialen. Voorts tast zij de gezondheid aan. Het wegverkeer veroorzaakt 18% van de zure neerslag in Nederland. De helft daarvan is afkomstig van het eigen wegverkeer, de andere helft van het buitenlandse. De fotochemische luchtverontreiniging komt voor ongeveer de helft van het wegverkeer.

Daarnaast komt bij de verbranding van fossiele brandstoffen kooldioxide (CO₂) vrij. Het toenemen van deze stof in de atmosfeer is mede-oorzakelijk voor het «broeikasereffekt», met gevolgen voor het klimaat en het niveau van de zeespiegel. Het verkeer draagt hieraan voor 15% bij.

Energieverbruik: momenteel is het verkeer bijna volledig (circa 99%) afhankelijk van olie als basis voor de motorbrandstoffen. Dat leidt op termijn tot uitputting van de eindige olievoorraden. Een sterke afhankelijkheid van dit geïmporteerde produkt is bovendien om prijspolitieke en geopolitieke redenen ongewenst.

Geluidhinder: men maakt duidelijk dat er een grens moet worden gesteld aan het toenemen van de geluidhinder. We hebben er recht op in woning, bedrijf en natuur gevrijwaard te zijn tegen verkeerslawaai.

Woon- en leefmilieu: iedereen wil graag wonen op een plaats van waaruit hij vele bestemmingen kan bereiken. In de onmiddellijke omgeving van de woning moet het verkeer echter bij voorkeur in het geheel niet merkbaar zijn. Voor het verzoenen van deze tegenstrijdige wensen is nog veel aandacht en creativiteit nodig.

Kwaliteit landelijk gebied: door aanleg van verkeersinfrastructuur worden leefgebieden van diersoorten verkleind, de leefruimte van planten en dieren beperkt en de visuele kwaliteit van het landschap aangetast. Agrarische gebieden worden eveneens aangetast en doorsneden, hetgeen tot een minder efficiënte uitoefening van de landbouw leidt.

Bijzondere factoren

Opvallend was dat er bij de inventarisatie van verkeers- en vervoerproblemen zeer veel opmerkingen loskwamen over onderwerpen die niet rechtstreeks betrekking hebben op het openbaar vervoer, het goederenvervoer en de leefbaarheid, maar daar wel nauw verband mee houden.

Financiële structuur: met klem is gewezen op de omstandigheid dat de financiële structuur van het verkeers- en vervoersysteem onduidelijk en verkokerd is. Voorts is er onvoldoende evenredigheid in de toerekening van de kosten bij weg-, rail- en watertransport. Deze vervoerwijzen worden niet op gelijke wijze aangeslagen in de kosten van de infrastructuur. De maatschappelijke kosten en baten van verkeer en vervoer worden onvoldoende zichtbaar gemaakt. Er bestaat geen zelfregulerend marktmechanisme op basis van beginselen als: «de gebruiker betaalt, de beslisser bepaalt». Tenslotte is men algemeen van mening dat thans onvoldoende rijksmiddelen aangewend worden om het groeiende bereikbaarheidsprobleem het hoofd te kunnen bieden.

Regels en handhaving: men vindt de regelgeving in het verkeer en vervoer onvoldoende doorzichtig en eenduidig. Er zijn teveel regels, er is te weinig verband tussen die regels waardoor ze vaak conflicteren, ze zitten vaak hecht verankerd in een subsector waardoor het zeer moeilijk is tot versoering en deregulering over te gaan. Voorts is naar voren gekomen dat veel regels moeilijk te handhaven zijn. Oorzaken daarvan zijn overdaad en veelsoortigheid van de regels. Maar ook is er sprake van een groot aantal met de handhaving belaste instanties en een gebrek aan samenhang en afstemming tussen die instanties.

Bestuurlijk instrumentarium: in de analysefase bleek ook dat velen het bestuurlijk instrumentarium ontoereikend achten om een samenhangend nationaal verkeers- en vervoerbeleid te voeren. De mede-overheden beschikken veelal niet over een verkeers- en vervoerbeleid dat voldoende is afgestemd op, en doorwerkt in, het beleid van diezelfde overheden ten aanzien van andere sectoren en facetten, waaronder de ruimtelijke ordening, het vestigingsbeleid voor bedrijven en de keuze van woningbouwlocaties.

Institutionele structuur: als een niet gering probleem wordt gezien dat de institutionele structuur van de verkeers- en vervoersector niet in staat blijkt zich als eenheid te manifesteren. Dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld de sector landbouw en visserij en het facet milieu. Dit zou niet alleen liggen aan het uiteenlopen van belangen binnen de vervoerwereld, maar ook aan een gebrek aan samenhang binnen de rijksoverheid. Men doelt hier op de diversiteit van belangen bij Economische Zaken, Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Verkeer en Waterstaat. Coördinatie tussen de departementen wordt als een zwakke schakel ervaren. Er is daarnaast opgemerkt dat er ook binnen Verkeer en Waterstaat te weinig coördinatie is, en dat de afstemming van het beleid met dat van de lagere overheden ook voor verbetering vatbaar is.

Technologie en informatica: de technologie en de informatica zullen belangrijke gevolgen hebben voor het vervoer van personen en goederen. Indringend was de oproep van velen aan Verkeer en Waterstaat om zich actief te tonen bij ontwikkelingen op het gebied van de beheersing van de goederenstromen, de technologie van het weg-voertuigstelsel, het elektronisch berichtenverkeer, de standaardisatie, de telematica in relatie tot verkeer en vervoer en onderwerpen als telewinkelen, telebankieren, telewerken.

Verankering in de samenleving: uit de analysefase komt naar voren dat er onvoldoende systematisch en resultaatgericht gewerkt is aan de verankering en inbedding van verkeer en vervoer in onze samenleving. Wat ontbreekt, of nog onvoldoende is ontwikkeld, is een mediabeleid, een klantgerichte benadering (zonder overigens iedereen te vriend te kunnen houden), de bewustwording van de maatschappelijke betekenis van verkeer en vervoer, de internationale uitstraling (ver buiten Europa) van ons verkeers- en vervoersysteem. Naast de institutionele verbrokkeldheid wordt dit gezien als een tweede reden waarom verkeer en vervoer onder politieke verdrukking te lijden heeft.

Ruimtelijke ordening: men signaleert dat de ruimtelijke spreidingspatronen van wonen, werken en voorzieningen een ongunstige tendens vertonen. Sommige vervoerstromen worden steeds omvangrijker, daarnaast ontstaat er een groeiend aantal zeer diffuse vervoerstromen; steeds minder kan met het openbaar vervoer worden afgewikkeld. Sturen op de spreiding van het wonen heeft steeds minder resultaat als niet ook de werkgelegenheid op de juiste plekken terecht komt. Er is sprake van een sterke eenzijdigheid van forensenstromen, met als gevolg slechte benutting van de aanwezige infrastructuur. Het verkeers- en vervoeraspect heeft volgens velen in het ruimtelijk beleid een te geringe rol gespeeld. Dat zou in de toekomst anders moeten.

Inflexibiliteit in de tijd: er is nauwelijks beweging te krijgen in werktijden van organisaties en openingstijden van winkels, private en publieke voorzieningen. Als gevolg daarvan worden verkeers- en vervoervoorzieningen niet efficiënt gebruikt en is er ongelijke verdeling van het verkeers- en vervoeraanbod over de dag en over de week; congestie in de spits en onderbezetting in daluren.

HOOFDSTUK 3 STRATEGIE

Afweging tussen conflicterende belangen

In het vorige hoofdstuk was de «wereld van verkeer en vervoer» aan het woord. In dit hoofdstuk worden de hoofdpunten van het beleid in de komende jaren aangegeven. Het waarborgen van de bereikbaarheid is de kern van dat beleid. Ongehinderde verplaatsingsvrijheid van het zakelijke en het goederenverkeer is van levensbelang voor de sociaal-economische ontwikkeling. Nederland zal als transport- en distributieland aan de top moeten blijven. Slechts dan zal de goederenvervoersektor een maximale bijdrage kunnen leveren aan het nationaal inkomen, de werkgelegenheid en de betalingsbalans, temeer omdat het goederenvervoer ook positief doorwerkt op het vestigingsklimaat.

Het goederenvervoer komt echter volgens de «getuigen» uit het vorige hoofdstuk in de knel, met name in de sterk verstedelijkte gebieden, als we ook alle individuele verplaatsingswensen proberen in te willigen. Onbelemmerd autogebruik zal daar door de verwachte sterke toename van het autobezit steeds meer op gespannen voet met bereikbaarheid komen te staan. Ook het streven naar behoud en verbetering van de leefbaarheid met het oog op een duurzame ontwikkeling stelt grenzen aan het autogebruik. Om het milieu en de verkeersveiligheid te verbeteren moet een rem worden gezet op inwilliging van individuele verplaatsingswensen. Wij willen deze duidelijke signalen niet naast ons neerleggen. We zullen keuzen moeten maken. De eerste majeure keuze is: zo goed mogelijk omgaan met het **spanningsveld** tussen:

Individuele vrijheid, bereikbaarheid en leefbaarheid

Het primaat mag niet liggen bij één van deze drie. Individuele vrijheid is een groot goed. Ingrijpen in de vrijheid van mensen die zich willen verplaatsen of van verladers die goederen willen laten vervoeren, is het laatste instrument dat de regering zou willen hanteren. Anderzijds is een geleiding van de personenautomobiliteit onontkoombaar als we zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid willen garanderen. We moeten evenwichtige oplossingen vinden waarbij recht wordt gedaan aan alle drie de belangen. Alvorens evenwichtige oplossingen te presenteren willen we laten zien tot welke schrikbeelden onevenwichtige oplossingen zouden leiden.

Schrikbeelden

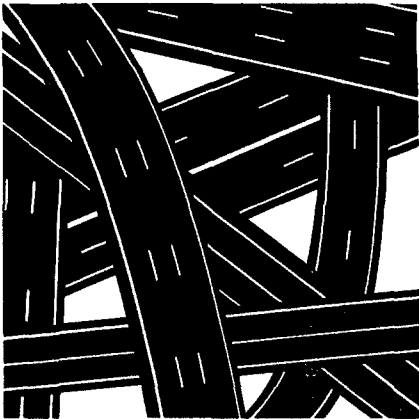
Onevenwichtige oplossing 1: alleen maar wegen aanleggen

Als we de verwachte groei van het autoverkeer louter zouden opvangen door méér wegen aan te leggen, leidt dit tot indrukwekkende kosten: tegen de 30 miljard tot 2010. Dat beslag op de algemene middelen is niet te rechtvaardigen als we daarbij in aanmerking nemen dat ongelimiteerd bouwen onder meer de volgende neveneffecten heeft:

- het slokt kostbare ruimte op en versnipperd het landschap;
- het remt verzuring en fotochemische luchtverontreiniging onvoldoende;
- de geluidhinder neemt toe;
- het tast het woonmilieu aan;
- de steden kunnen het verkeer niet verwerken;
- het strijdt met het toekomstbeeld van de Vierde nota over de ruimtelijke ordening.

Onevenwichtige oplossing 2: het wegverkeer «wegbelasten»

We zouden om de milieuwaarden te beschermen er voor kunnen kiezen om op basis van het beginsel dat de vervuiler betaalt het bezit en/of het gebruik van de auto fors te belasten. Als we dat zouden doen zonder onderscheid naar noodzakelijk en vermijdbaar verkeer, dan zouden we in



de valkuil raken van het «wegbelasten» van het wegverkeer. Dat zou ernstige gevolgen hebben voor onze economie in het bijzonder voor de transportsector en we zouden ons isoleren van de rest van Europa.

Onevenwichtige oplossing 3: de huidige situatie laten voortduren

In die situatie zouden we met congestie moeten leren leven. De omvang van de vertragingen op het hoofdwegennet zou groeien van 33 miljoen uren thans tot het drie- à viervoudige in 2010 (wachtijdskosten tot zo'n 3 miljard). In feite werkt de congestie dan als reguleringsinstrument. Dit is onaanvaardbaar. Voor de vervoerbedrijfstaking en het zakelijk verkeer zou dat tot steeds hogere kostenposten leiden. Maar in het licht van het wegvallen van de grenzen in 1992 moet juist alles op alles worden gezet om vrij baan te maken voor ons wegtransport. Congestie is als reguleringsinstrument met name onaanvaardbaar omdat zij geen onderscheid maakt tussen bijvoorbeeld woon-werkverkeer en economisch belangrijk verkeer.

Hoofdpijnen van het beleid

De hoofdpijnen van het beleid zijn neergelegd in de strategieën voor het personenverkeer en het goederenvervoer. Zij vormen de tweede majeure keuze in deze nota. Het beleid wordt gekenmerkt door de centrale plaats die de geleiding van de personenmobiliteit inneemt. Zonder het afremmen van de groei van het niet-zakelijke personenverkeer per auto lukt het niet om én de bereikbaarheid over de weg voor het zakelijke personenverkeer en het goederenverkeer te verzekeren én tegelijkertijd de leefbaarheid te verbeteren.

Bij het verbeteren van de bereikbaarheid over de weg en het water ligt de nadruk op het garanderen van een goede bereikbaarheid voor het zakelijk personenverkeer en het goederenverkeer. De bereikbaarheid voor andere verplaatsingsmotieven waaronder het recreatieverkeer zal zoveel mogelijk worden verzekerd door het bieden van een goed alternatief per openbaar vervoer. De bereikbaarheid voor de recreatie(toer)vaart zal op het hoofdvaarwegennet alleen kunnen worden gegarandeerd voor zover het goederenvervoer te water daardoor niet in de knel komt.

Strategie voor het personenverkeer

Verbetering van de bereikbaarheid over de weg

Prioriteit voor het zakelijk verkeer: Het zakelijk verkeer zal een vlotte doorstroming worden geboden, door vermijdbaar autogebruik, met name in het woon-werkverkeer in de sterk verstedelijkte gebieden te ontmoedigen, door een betere benutting van de infrastructuur en door selectieve uitbreiding van het wegennet. De kans op congestie op het hoofdwegennet zal aanzienlijk worden verkleind, ervan uitgaande dat de maatregelen ter geleiding van de mobiliteit het beoogde effect hebben.

Er komen hoofdtransportassen: Binnen het hoofdwegennet zal er een onderscheid komen tussen «gewone» assen en hoofdtransportassen. Deze laatste, voor het zakelijk verkeer zo belangrijke verbindingen, krijgen voorrang bij het oplossen van de knelpunten. Bovendien worden deze verbindingen met voorrang uitgerust met informatiesystemen ten behoeve van de automobilist en voorzien van geavanceerde geleidings-systemen. Tevens zal scheiding van lange- en korte-afstandsverkeer met voorrang plaatsvinden op de hoofdtransportassen.

Verbetering van de bereikbaarheid per openbaar vervoer

Hoger aandeel openbaar vervoer in verstedelijkte gebieden: Om het openbaar vervoer met name in de spitsuren een groter aandeel te geven

zal in en om de stedelijke knooppunten een samenhangend netwerk van hoogwaardige verbindingen tot stand komen, waarvan trein en snelbus, en in de grote agglomeraties ook metro en sneltram deel uitmaken. Deze verbindingen zullen primair gericht zijn op het interlokale woon-werkverkeer naar de belangrijkste werkgebieden, en zullen zich kenmerken door een hoge betrouwbaarheid en snelheid. Hiervoor moeten zowel nieuwe verbindingen worden gerealiseerd als bestaande infrastructuur worden aangepast of uitgebreid. Buiten de steden zullen goede overstapmogelijkheden worden geschapen voor de overstap van de auto naar het openbaar vervoer (transferia).

Er komen hoofdtransportassen: Op deze assen maken aanpassingen aan de infrastructuur een ongestoorde afwikkeling van treinen mogelijk alsmede snelheden tot 160 à 200 km/u. Door de aanpassingen aan de infrastructuur kan het korte- en lange-afstandsvervoer onafhankelijk van elkaar worden afgewikkeld.

Nederland wordt aangesloten op het Europese hoge-snelheidsnet: Om – mede met het oog op de Europese eenwording in 1992 – niet geïsoleerd te raken zal Nederland aangesloten moeten worden op het in ontwikkeling zijnde Europese net van hoge-snelheidslijnen.

Geleiding van de mobiliteit

Door een pakket van maatregelen dat in het bijzonder is gericht op het terugdringen van het woon-werkverkeer per auto zal in de sterk verstedelijkte gebieden de groei van het autoverkeer in sterke mate worden beperkt. De belangrijkste maatregelen zijn: concentratie van wonen en werken in het algemeen en bij knooppunten van openbaar vervoer in het bijzonder, een sterke verbetering van het openbaar vervoer, een naar plaats en tijd gedifferentieerde kostenverhoging van het personenautogebruik en een stringente parkeerbeleid.

Verbetering van de leefbaarheid

De met de mobiliteitsgeleidende maatregelen beoogde afremming van de groei van het autoverkeer draagt in belangrijke mate bij tot een verbetering van de leefbaarheid in al zijn hoedanigheden. Het grote probleem van de verzuring maar ook de geluidhinder, de verkeersonveiligheid en de stedelijke milieuproblemen kunnen niet opgelost worden zonder vergaande verbeteringen aan het voertuig. Tot slot zijn maatregelen op het infrastrukturele vlak nodig om de leefbaarheid op het gewenste niveau te brengen. Voor het verbeteren van het stedelijk leefmilieu op lokaal niveau wordt daarenboven een stringenter parkeerbeleid voorgesteld, evenals bevordering van het fietsgebruik. Met behulp van rijksbijdragen voor het oplossen van knelpunten in de stedelijke hoofd-wegen-infrastructuur wordt het autoverkeer op hoofdadars geconcentreerd, waardoor de door die hoofdadars omsloten gebieden verkeerssluw kunnen worden.

Strategie voor het goederenvervoer

Verbetering van de bereikbaarheid over weg, rail en water

Gevarieerd en hoogwaardig pakket vervoermogelijkheden: Wil Nederland de rol als distributieland ook in de toekomst ten volle blijven vervullen dan zal – zoals is aangegeven in de nota «Ondernemend Vervoer» – de bereikbaarheid van de economische centra voor het goederenvervoer over de weg, per rail en over water optimaal moeten zijn. Als distributieland is het immers nodig een gevarieerd en hoogwaardig pakket van vervoer-

mogelijkheden aan te bieden. Een belangrijk onderdeel van dit pakket zal voorts worden gevormd door goede voorzieningen voor transportinformatie.

Prioriteit voor het goederenvervoer op het hoofdwegennet: Onder verwijzing naar hetgeen gezegd is over het zakelijk verkeer bij de strategie voor het personenverkeer zal ook voor het goederenvervoer over de weg worden gezorgd voor een vlotte doorstroming.

Versterking van de positie van het goederenvervoer per spoor: Het railvervoer wordt aantrekkelijker gemaakt door verhoging van de snelheid, verbetering van de regelmaat en door betere uitwisselingsmogelijkheden. Het railnet voldoet daardoor aan de eisen gesteld door «just-in-time transport».

Versterking positie goederenvervoer te water op het hoofdvaarwegennet: Het vervoer te water wordt aantrekkelijker gemaakt door in te spelen op de schaalvergroting in het vervoer en door de betrouwbaarheid van het vaarwegsysteem te vergroten. In het verleden zijn achterstanden opgelopen door bezuinigingen op de vaarwegen. De strategie is er op gericht deze in de periode tot 1995 in te halen. De huidige kwaliteit van de verkeersafwikkeling, gekoppeld aan het begrip «veilige en vlotte vaart», zal in grote lijnen worden gecontinueerd. Waar mogelijk vindt verbetering van dit kwaliteitsniveau plaats. Ook het net van hoofdvaarwegen is door bovenstaande verbeteringen geschikt voor «just-in-time transport».

Er komen hoofdtransportassen: De verbindingen van de belangrijkste zee- en luchthavengebieden met het achterland worden aangewezen als hoofdtransportassen. Op deze assen wordt de hoogste kwaliteit geboden. Knelpunten worden daar met voorrang aangepakt. Bij deze havengebieden aanvaardt het rijk medeverantwoordelijkheid voor voorwaartse waterwegverbindingen en de in de Noordzee te onderhouden geulen.

Verbetering van de leefbaarheid

Door het aantrekkelijker maken van het goederenvervoer per spoor en over water worden bruikbare alternatieven voor het goederenvervoer over de weg geboden. Veracht wordt dat daardoor de groei van het vrachtvervoer over de weg beperkt kan worden. Overspannen verwachtingen mag men hier echter niet van hebben. Het zal om tonnage-verschuivingen van enkele procenten gaan en dan met name in het containervervoer. Te zamen met maatregelen ter stimulering van een grotere efficiency van het vrachtautogebruik zal echter een noemenswaardige beperking van de groei van het aantal vrachtautokilometers kunnen worden bereikt.

De verbetering van de leefbaarheid zal vooral bereikt worden door technische verbeteringen aan het voertuig. Om de verzuring terug te dringen zal alles op alles moeten worden gezet om de dieselmotor schoon te krijgen. Aangezien we op dit moment nog niet over technieken beschikken om de uitworp van verontreinigende stoffen door de dieselmotor in voldoende mate terug te dringen zal onderzoek op dit gebied krachtig worden gestimuleerd.

Samenhangend beleid bij de aanleg van infrastructuur

Om de samenhang in het infrastructuurbeleid tot en met de uitvoeringsbeslissing te verzekeren, worden beslissingen over aanleg en verbetering van belangrijke infrastructuur genomen na uitvoering van projektstudies zoals bedoeld in hoofdstuk 5 van de pkb. Deze projektstudies worden breed opgezet, zowel wat betreft de probleemstelling, de in beschouwing te nemen alternatieven als het studiegebied. In die studies

vindt o.m. een toetsing plaats aan het geleidingsinstrumentarium en aan milieukwaliteitseisen en worden de voor- en nadelen van wegprojecten en openbaar-vervoerprojecten afgewogen.

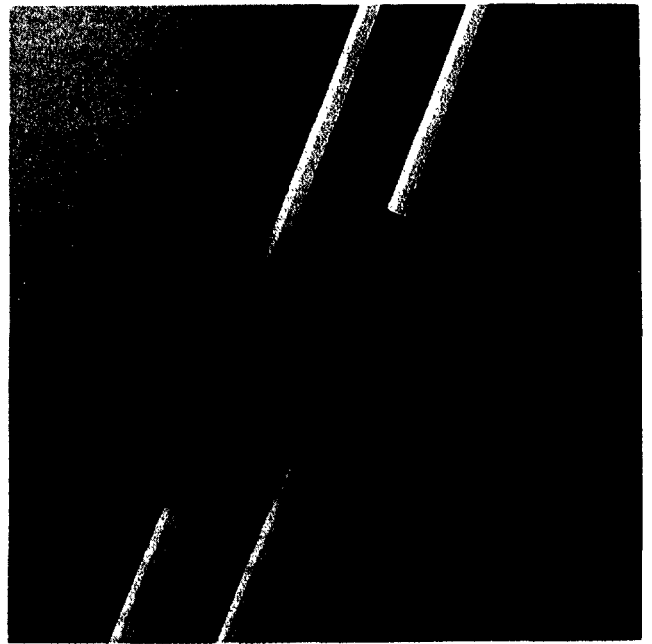
In een Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT), waarin het Meerjarenprogramma Personenvervoer (MPP) en dat van scheepvaartwegen (MPSW) zullen opgaan, zal de planning voor de afzonderlijke infrastruktuurnetten in onderlinge samenhang worden vastgesteld.

Rijksbeheer van hoofdinfrastructuur

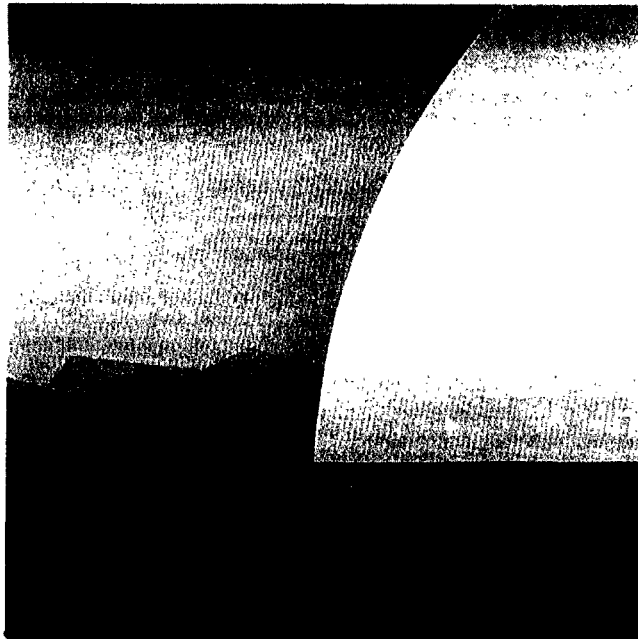
Verkeer en Waterstaat streeft naar een situatie waarbij het rijk de hoofdwegen- en hoofdvaarwegeninfrastructuur beheert, de provincies de infrastructuur van regionale betekenis voor hun rekening nemen en de overige overheden de resterende infrastructuur. De huidige situatie wijkt sterk van de gewenste situatie af. De Stuurgroep Herziening Wegenbeheer onderzoekt op welke wijze deze gewenste beheerssituatie kan worden bereikt. De Stuurgroep Decentralisatie Vaarwegbeheer gaat minder ver. Hij overlegt met de provincies, gemeenten en waterschappen over de overdracht van niet-hoofdvaarwegen in beheer van het rijk aan die lagere rechtsgemeenschappen. Deel IV bevat de hoofdnetten voor wegen en vaarwegen waarvoor het rijk beheerverantwoordelijkheid aanvaardt. Met deze aanwijzing is in feite de procedure voor herziening van het Rijkswegenplan niet meer noodzakelijk. In tegenstelling tot het hoofdwegen- en vaarwegennet ligt het eigendom en beheer van het landelijk spoorwegennet bij de NV Nederlandse Spoorwegen. Omdat de minister van Verkeer en Waterstaat zich verantwoordelijk voelt voor een goede structuur en kwaliteit van dit net stelt deze middelen beschikbaar voor de aanleg van infrastructuur. Dit laatste geldt ook voor infrastructuur ten behoeve van openbaar busverkeer en voor railwegen voor het vervoer per metro en (snel)tram. Het beheer van deze railwegen ligt bij de gemeenten en in een enkel geval bij een vervoerbedrijf.



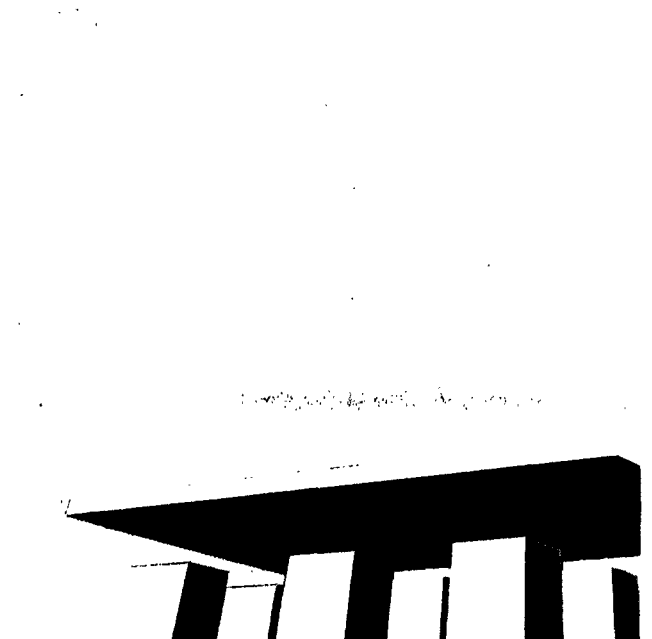
Verbetering van de bereikbaarheid



Geleiding van de mobiliteit



Verbetering van de leefbaarheid



Ondersteunende maatregelen

HOOFDSTUK 4 CONCRETE BELEIDSRICHTINGEN

Inleiding

De strategieën voor het personen- en het goederenvervoer worden gerealiseerd door concrete beleidsrichtingen. Per beleidsrichting zijn streefbeelden geformuleerd. De streefbeelden geven een toestand weer die we uiterlijk in 2010 bereikt willen hebben. Daarom zijn ze waar mogelijk gekwantificeerd. Op die manier is de voortgang van het beleid verifieerbaar. De voortgang zal periodiek worden bewaakt. Eventueel noodzakelijke bijstellingen of aanscherping van onderdelen van de streefbeelden zal worden aangegeven in het jaarlijkse Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT).

De beleidsrichtingen zijn gegroepeerd volgens een vierluik van invalshoeken. Deze vier invalshoeken zijn nevengeschiedt en hangen nadrukkelijk samen; meer of minder inspanningen binnen één luik beïnvloeden het succes van de andere luiken. Geleiding van de mobiliteit (Luik 2) is daar van groot belang: zonder het afremmen van de groei van het niet-zakelijk personenverkeer per auto lukt het niet om en de bereikbaarheid over de weg voor het zakelijke personenverkeer en het goederenverkeer te verzekeren en tegelijkertijd de leefbaarheid te verbeteren. Om deze invalshoeken voor de hoofdlijnen van het beleid te realiseren is een pakket ondersteunende maatregelen nodig (Luik 4). Daartoe moet gewerkt worden aan: een nieuw financieel stelsel, hechte bestuurlijk samenwerking, verbetering van regels en consequente handhaving daarvan, een homogene institutionele structuur, een stevige verankering van de sector verkeer en vervoer in de samenleving, intensivering van de internationale betrekkingen, bundeling van het fundamenteel onderzoek

Luik 1: verbetering van de bereikbaarheid

Algemeen streefbeeld Luik 1

Voor het handhaven en versterken van de positie van Nederland als vervoer- en distributieland is bij rail, weg en water een hoogwaardig netwerk van (internationale) verbindingen nodig. De bijdrage van de vervoersector kan dan bij een groeiend Nationaal Inkomen gehandhaafd blijven op minstens 7%. De bereikbaarheid voor personen vereist goede verbindingen in de stedenring, met stedelijke knooppunten elders in Nederland, en met het buitenland. Ook het recreatief en toeristisch verkeer over land en water vraagt om adequate verbindingen. Tenslotte dienen de, in de Vierde nota over de ruimtelijke ordening aangegeven ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt en ondersteund te worden.

- Spoor 1 : verbetering van de bereikbaarheid voor het zakelijk personenverkeer en het goederenvervoer over de weg.
- Streefbeeld : – het hoofdwegennet zorgt voor min of meer rechtstreekse verbindingen tussen 40 centra van ons land en met het buitenland;
- het hoofdwegennet is grofmazig;
 - de kans op congestie per wegvak is kleiner dan 2%; dit betekent dat files globaal met 2/3 zijn afgenomen;
 - op de hoofdtransportassen zullen waar nodig met voorrang geavanceerde verkeersgeleidingssystemen en scheiding van lange- en korte-afstandsverkeer tot stand worden gebracht.
- Spoor 2 : verbetering van de bereikbaarheid per openbaar vervoer.
- Streefbeeld : – het spoorwegennet geeft een snelle verbinding tussen de belangrijkste steden in ons land en met het buitenland;
- het aantal treinen dat meer dan 5 minuten is vertraagd zal zijn teruggedrongen van ruim 5% naar 2%;

- op de hoofdtransportassen rijden betrouwbare en comfortabele treinen met maximumsnelheden tot 160 à 200 km per uur;
- het stadsgewestelijk vervoer is aanzienlijk verbeterd qua snelheid, aansluiting en capaciteit;
- de reistijd binnen een stadsgewest naar de belangrijke werkgelegenheidsconcentraties bedraagt in beginsel nooit meer dan 45 minuten;
- de samenhang tussen het NS-, stads- en streekvervoer is verzekerd;
- in het landelijk gebied en in stille uren zal aan de behoefte aangepast openbaar vervoer worden aangeboden.

Spoor 3 : verbetering van de bereikbaarheid voor het goederenvervoer per spoor.

- Streefbeeld** :
- het spoorwegnet geeft een goede verbinding tussen de belangrijkste zeehavengebieden en het achterland;
 - het Nederlandse net is volledig geïntegreerd in het Europese net;
 - het spoorwegnet voor goederenvervoer voldoet aan de eisen gesteld door «just-in-time» transport;
 - op de hoofdtransportassen is ook overdag voor het containervervoer en het gecombineerd weg-railvervoer voldoende frequent goederenvervoer per rail mogelijk;
 - de hoofdtransportassen zijn voorts geschikt voor asdrucken tot 22,5 ton.

Spoor 4 : verbetering van de bereikbaarheid over water.

- Streefbeeld** :
- het hoofdvaarwegennet verbindt de vanuit goederenvervoer belangrijkste landsdelen met elkaar en met het buitenland, en geeft o.a. vorm aan de grote achterwaartse verbindingen van onze belangrijkste zeehavens;
 - het hoofdvaarwegennet is geschikt voor ten minste 1- of 2-baks duwvaart, afhankelijk van de vervoerbehoefte;
 - de betrouwbaarheid van dit systeem is afgestemd op «just-in-time» transport;
 - de hoofdtransportas Rotterdam-Duitsland is geschikt voor 6-baks duwvaart; de overige hoofdtransportassen zijn geschikt voor 4-baks duwvaart;
 - vaarwegbeheerders hebben zodanige afspraken gemaakt dat er een adequaat recreatietoerwaartnet beschikbaar is;
 - ter ontlasting van de hoofdtransportassen zijn waar nodig alternatieve routes voor de recreatievaart gecreëerd en verder ontwikkeld;
 - er is voor voorzieningen ten behoeve van de recreatievaart een additioneel financieringssysteem ontwikkeld op basis van het profijtbeginsel.

Spoor 5 : verbetering van de bereikbaarheid van de lucht- en zeehavengebieden.

- Streefbeeld** :
- de mainports Rotterdam en Schiphol en de zeehavengebieden Amsterdam-Noordzeekanaalgebied en Westerscheldezeehavengebied beschikken over een gevarieerd pakket hoogwaardige vervoermogelijkheden; voor deze gebieden geldt dat van de achterlandverbindingen over de weg, per rail, en over water er minimaal twee zijn aangewezen als hoofdtransportassen;
 - in samenwerking met de havenbeheerders is er voor gezorgd dat de zeetoegangswegen naar Rotterdam,

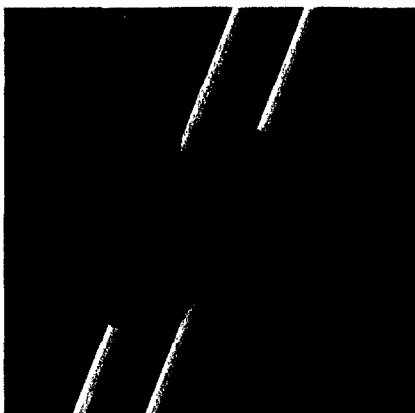
- Amsterdam-Noordzeekanaalgebied en Westerschelde-zeehavengebied het vereiste kwaliteitsniveau hebben;
- door telematica zijn de vervoertakken volledig berekend op hun bijdrage aan het logistieke proces;
 - de bereikbaarheid van Schiphol per openbaar vervoer is zodanig vergroot dat 40% van de Schipholwerkers en van de luchtreizigers met het openbaar vervoer reist;
 - alle regionale lucht- en zeehavens zijn tenminste aan het hoofdwegennet aangetakt.

Spoor 6 : verbetering van de uitwisseling tussen de verschillende vervoerwijzen.

Streefbeeld : - er is een net van terminals voor gecombineerd vervoer dat toegesneden is op de vervoerbehoefte;
 - de laadeenheden zijn gestandaardiseerd;
 - op strategische punten zijn er overstappunten voor personenvervoer.

Spoor 7 : verbetering van de telematica-infrastructuur.

Streefbeeld : - voor goederenvervoerbeheersing is een samenhangend informatiestructuur beschikbaar;
 - voor de geleiding van het verkeer zijn geavanceerde systemen op de autosnelwegen beschikbaar waardoor de verwerkingscapaciteit met 30% is toegenomen;
 - ten behoeve van reizigers per auto en per openbaar vervoer zijn gemakkelijk toegankelijke reizigersinformatiesystemen beschikbaar.



Luik 2: geleiding van de mobiliteit

Algemeen streefbeeld Luik 2

Bij geleiding van de mobiliteit van personenauto's ligt het accent op die plaatsen en die tijden waar ingrijpen noodzakelijk is. De maatregelen richten zich met name op het ontmoedigen van vermijdbaar autogebruik, o.a. door het aanbieden van een goed alternatief. Uitgaande van deze keuzen richten de sporen en hun streefbeelden zich in het bijzonder op het terugdringen van het woon-werkverkeer per auto in de stedelijke agglomeraties. Het gebruik van de personenauto in de spits zal in de ster verstedelijkte gebieden in 2010 i.p.v. met de verwachte 70% met niet méér dan 30% gegroeid zijn, vergeleken met de situatie in 1986. In de stadsgewesten verdubbelt in de spits het aantal reizigerskilometers per openbaar vervoer van het interlokale woon-werkverkeer naar de belangrijkste werkgebieden. Het aantal reizigerskilometers in het lange-afstands vervoer per trein neemt met 50% toe.

Spoor 8 : concentratie van wonen, rekreëren en voorzieningen.

Streefbeeld : - door concentratie van woon- en werklocaties bij halteplaatsen van openbaar vervoer is het woon-werkverkeer per auto in de verstedelijkte gebieden in de spits 5% tot 10% lager dan bij ongewijzigd beleid;
 - op knooppunten van openbaar vervoer zijn arbeidsinter-sieve werkgelegenheids- en publieksvoorzieningen geconcentreerd, overeenkomstig de in de Vierde nota aangegeven bereikbaarheidsprofielen;
 - nieuwe recreatiepunten, met zeer veel bezoekers, worden gevestigd op goed door het openbaar vervoer ontsloten lokaties.

Spoor 9 : het afvlakken van de verkeers- en vervoersspitsen.

Streefbeeld : - de dagelijkse spitsen zijn met 5% afgevlakt door tele-ontwikkelingen, méér flexibele werk- en openingstijden en carpooling;

- de recreatiespitsen zijn afgevlakt door attractief openbaar vervoer op maat en moderne informatiesystemen.

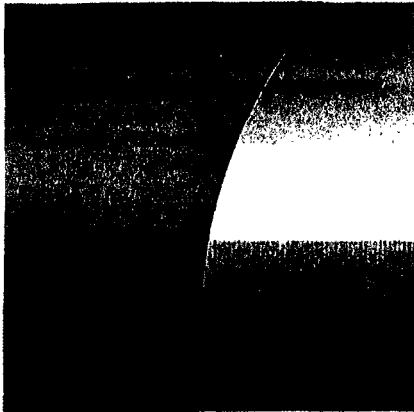
Spoor 10 : het voeren van een prijsbeleid.

Streefbeeld : in de sterk verstedelijkte gebieden is het spitsverkeer per auto ten opzichte van ongewijzigd beleid met 20% verminderd door een samenhangend pakket bestaande uit verbetering van het openbaar vervoer (spoor 2) en een prijsbeleid. Het prijsbeleid omvat de volgende maatregelen:

- invoering van tarieven voor het gebruik van delen van het wegennet: rekening rijden;
- een marktgericht tarief- en kaartstelsel voor het openbaar vervoer;
- een stringent parkeerbeleid;
- aanpassing van het fiscale regime.

Spoor 11 : gedragsbeïnvloeding.

Streefbeeld : verkeersdeelnemers zijn zich bewust van de maatschappelijke aspecten van hun keuzen en gedrag op verkeers- en vervoergebied door middel van voorlichting en educatie.



Luik 3: verbetering van de leefbaarheid

Algemeen streefbeeld Luik 3

De uitstoot van het autoverkeer aan NO_x en koolwaterstoffen zal in 2010 beduidend lager zijn dan in 1986. De toename van het autoverkeer zal niet leiden tot een toename van de geluidhinder. Bij aanleg en rekonstruktie van infrastructuur zijn voorzieningen getroffen om versnippering van natuur en landschap te beperken en te compenseren. Door concentratie van het verkeer op hoofdaders, zowel in stedelijke als in landelijke gebieden, worden het stedelijk leefmilieu en het landschap verbeterd. Het aantal verkeersslachtoffers en verkeersdoden is in 2010 aanzienlijk lager. Efficiëncymaatregelen en versterking van de positie van rail- en watervoer zorgen ervoor dat het vrachtverkeer over de weg ten minste 10% lager is dan bij ongeremde groei. De totale personenautomobiliteit in Nederland is als gevolg van mobiliteitsgeleidende maatregelen ten minste 10% lager dan bij ongeremde groei.

Spoor 12 : terugdringing van luchtverontreiniging.

Streefbeeld :

- de door het autoverkeer uitgestoten hoeveelheid NO_x en koolwaterstoffen is in 2010 75% lager dan in 1986;
- bij personenauto's is in 2010 de uitstoot van NO_x en van koolwaterstoffen per gereden kilometer respectievelijk 80 en 90% minder dan in 1986;
- bij vrachtauto's en autobussen is de uitstoot van deze stoffen per gereden kilometer 75% minder dan in 1986;
- door efficiëncymaatregelen van het vrachtverkeer wordt de groei van het aantal vrachtautobewegingen beperkt.

Spoor 13 : terugdringing van het verbruik van fossiele brandstoffen.

Streefbeeld : het verbruik van fossiele brandstoffen en de uitworp van CO₂ – voornaamste oorzaak van het zogenaemde broeikas-effect – door het verkeer zullen ondanks de groei van het autoverkeer niet toenemen.

Spoor 14 : terugdringing van de geluidhinder.

Streefbeeld :

- de geluidhinder zal ondanks de toename van het autoverkeer niet toenemen;
- de geluidproductie van vrachtauto's en autobussen is teruggebracht tot ten hoogste 75 dB(A), van personenauto's tot ten hoogste 70 dB(A) per voertuig;

- op het hoofdwegennet worden wegdekken toegepast die de geluidproduktie drukken;
- nieuw NS-materieel zal 5 tot 10 dB(A) stiller zijn.

Spoor 15 : terugdringing van de verkeersonveiligheid.

- Streefbeeld** :
- het aantal verkeersdoden is in 2010 50% lager dan in 1986; het aantal gewonden is 40% lager;
 - door nieuwe elektronische mogelijkheden is de auto va 2010 aanzienlijk veiliger;
 - de veiligheid van autosnelwegen is 30% hoger door introductie van nieuwe verkeersbeheersingssystemen;
 - concentratie van het verkeer op minder maar veiliger verkeersaders;
 - het verkeersgedrag van weggebruikers is verbeterd.

Spoor 16 : beperking ruimtebeslag wegen en tegengaan versnipperin in het landelijk gebied.

- Streefbeeld** :
- ruimtebeslag van wegen wordt beperkt door verkeers-beheersingssystemen;
 - verdere versnippering van het landelijk gebied is voorkomen door:
 - terughoudendheid bij de planning van nieuwe verbindingen;
 - voorzover nieuwe verbindingen toch noodzakelijk zijn een goede landschappelijke inpassing en compenseren de maatregelen;
 - funktiewijziging van door nieuwe rijkswegen ontlaste wegverbindingen.

Spoor 17 : verbetering van het stedelijk leefmilieu.

- Streefbeeld** : woon- en leefmilieu zijn verbeterd door:
- vermindering groei autoverkeer in het stedelijk gebied; in de binnensteden zo mogelijk een afname van het autoverkeer;
 - concentratie van het verkeer op hoofdadars;
 - bevordering van het fietsgebruik;
 - parkeermaatregelen.

Deze 17 sporen beogen duidelijke keuzen aan te geven en tevens recht te doen aan een evenwichtige benadering van het spanningsveld tussen individuele vrijheid – bereikbaarheid – leefbaarheid. De kans dat dit gehaald wordt is echter bepaald gering als er niets wordt gedaan met de bijzondere factoren, genoemd in hoofdstuk 2. Factoren die structurele belemmeringen vormen voor baanbrekende initiatieven op het punt van verkeer en vervoer. Daarom als vierde hoofdbeleidsrichting het volgende:

Luik 4: ondersteunende maatregelen

Algemeen streefbeeld

De belemmeringen die het succes van de sporen 1 t/m 17 in de weg staan, zijn verholpen.

Spoor 18 : financiering verkeer en vervoer.

- Streefbeeld** :
- er is een samenhang in de financiering voor weg- en railinfrastructuur;
 - het profijtbeginsel wordt versterkt toegepast.

Spoor 19 : ontwikkeling bestuurlijk instrumentarium voor samenhangend verkeers- en vervoerbeleid.

Streefbeeld : – het MPP en het MPSW gaan op in een Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT); daarin wordt jaarlijks de planning voor de afzonderlijke infrastructuurnetten in onderlinge samenhang vastgesteld;
– het land is opgedeeld in een aantal vervoerregio's; per regio hebben de bestuursorganen afspraken gemaakt over het daar te voeren verkeers- en vervoerbeleid.

Spoor 20 : verbetering en consequente handhaving van het verkeers- en vervoerregelsysteem.

Streefbeeld : – minder nuttige en overbodige regels zijn geschrapt; de wetgeving is waar mogelijk geharmoniseerd;
– de handhaafbaarheid van de voorschriften is sterk verbeterd;
– de handhaving vindt gecoördineerd plaats op basis van een duidelijk beleid en met inzet van een gecoördineerd apparaat.

Spoor 21 : bevordering samenhang en samenwerking tussen de instituties van verkeer en vervoer.

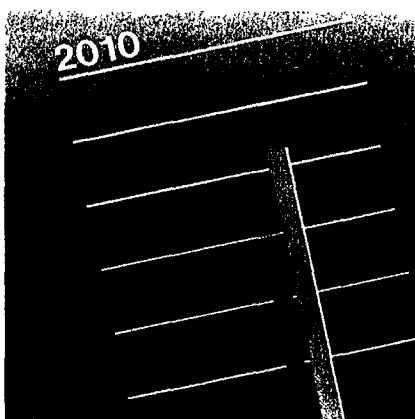
Streefbeeld : – organisaties van vervoerders hebben de krachten gebundeld;
– het samenspel tussen de vervoerders, de vakbonden en de verladers is sterk verbeterd;
– ook in het openbaar vervoer zijn de krachten gebundeld en er wordt samengewerkt met taxi- en touringcardrijven.

Spoor 22 : stimulering nieuwe marktmogelijkheden voor de verkeers- en vervoerbedrijfstakingen.

Streefbeeld : – Verkeer en Waterstaat steunt het Nederlandse bedrijfsleven in het aanboren van nieuwe marktmogelijkheden;
– het departement beschikt over een geolied apparaat ten behoeve van de internationale expansie van Nederlandse bedrijven;
– overheid en bedrijfsleven hebben een antwoord gevonden op «1992».

Spoor 23 : bundeling van het fundamenteel en strategisch onderzoek terzake van transport en infrastructuur.

Streefbeeld : – het fundamentele en strategische onderzoek is gebundeld en versterkt;
– er is een hechte samenwerking ontstaan met externe onderzoekactiviteiten.



Meten is weten

De streefbeelden geven een toestand weer die we uiterlijk in 2010 bereikt willen hebben en zijn daarom waar mogelijk meetbaar gemaakt. Door periodiek «de thermometer» te hanteren wordt de voortgang verifieerbaar. Zonder meten kunnen we niet weten of we goed bezig zijn. Er doen zich altijd situaties voor die koersafwijkingen kunnen veroorzaken en dan tot bijstelling van streefbeelden of maatregelen nopen. Bijvoorbeeld: als blijkt dat de milieustreefbeelden niet gehaald worden zullen we ons moeten beraden op aanscherping van de geleiding van de mobiliteit.

De periodieke metingen zullen verantwoord worden in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT).

HOOFDSTUK 5 FINANCIËLE en MACRO-ECONOMISCHE ASPEKTEN

Financiële aspecten

In de tabel staat wat het uitvoeren van dit beleid kost. Bij het opstellen van de tabel zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- de bedragen voor de wegen zijn exclusief de vijf tunnels; deze worden gefinancierd uit de opbrengsten van rekening rijden, zonodig voorafgegaan door een andere vorm van gebruikersbijdrage; de bouwkosten van die tunnels (De Noord, Wijkertunnel, 2e Coentunnel, 2e Beneluxtunnel, Blankenburgtunnel) bedragen incl. aansluitende wegen circa 1,8 miljard;
- de rijksbijdrage ten bedrage van 3,4 miljard per jaar in de exploitatie van het openbaar vervoer zal ondanks de in deze nota beoogde zeer forse toename van het openbaar-vervoergebruik niet toenemen;
- de kosten van eventuele aanleg van de hoge-snelheidslijn zijn niet in de tabel begrepen.

Gemiddeld per jaar benodigde, beschikbare en extra in te zetten middelen in de periode 1988 tot en met 2010 in miljoenen guldens (prijspeil 1988)

	Nodig	Beschikbaar*	Extra in te zetten**
Aanleg wegen	830	830	-
Onderhoud wegen	870	870	-
Aanleg openbaar-vervoerinfrastructuur	539	311	228
Aanleg vaarwegen	130	130	-
Onderhoud vaarwegen	309	309	-
Bijdrage aan lagere overheden voor vaarwegen	26	26	-
Aanpassing infrastructuur goederenrail	26	2	24
Stimuleringsmaatregelen	30	0	30
Bijdrage stedelijke verkeersvoorzieningen	78	39	39
Studie/ontwikkeling	52	48	4
Totaal	2890	2565	325

* op basis van extrapolatie van de huidige meerjarencijfers

** extra middelen komen vrij vanaf 1990

Er is dus gemiddeld over de hele planperiode 325 miljoen per jaar extra nodig voor de uitvoering van dit beleid.

Het kabinet heeft besloten vanaf 1990 per jaar maximaal 325 miljoen extra voor de uitvoering van het in dit structuurschema gepresenteerde beleid ter beschikking te stellen.

Voor de wegensektor is het benodigde bedrag grosso modo gelijk aan het, binnen het geëxtrapoleerde Rijkswegenfonds, beschikbare bedrag. Op korte termijn is er evenwel een tekort als gevolg van in het recente verleden opgelopen achterstand, op langere termijn ligt het benodigde bedrag enigszins onder het nu geraamde beschikbare bedrag.

De extra beschikbare gelden komen voor een belangrijk deel ten goede aan versterking van het openbaar vervoer. In de komende twee decennia zal in totaal 12,4 miljard worden geïnvesteerd in de openbaar-vervoerinfrastructuur. Indien geen externe financiering voor aanleg van nieuwe infrastructuur voor de hogesnelheidslijn wordt gevonden zullen de verbeteringen van de infrastructuur alleen worden uitgevoerd voorzover ze passen in het investeringsprogramma van het SVV. Ook in dat geval is evenwel een doorgaande verbinding Parijs-Amsterdam met TGV-treinen mogelijk die aanzienlijk sneller is dan de huidige. Uitgangspunt is dat de

extra kosten van TGV-materieel tenminste worden goedge maakt door de extra inkomsten uit het verbeterde internationaal produkt.

Voor de vaarwegen is om de achterstand in te halen tot 1995 meer nodig dan de gemiddeld benodigde 130 miljoen. Later kan dit weer minder zijn.

Voorts zijn de bijdragen aan de stedelijke verkeersvoorzieningen nagenoeg verdubbeld.

Macro-economische aspecten

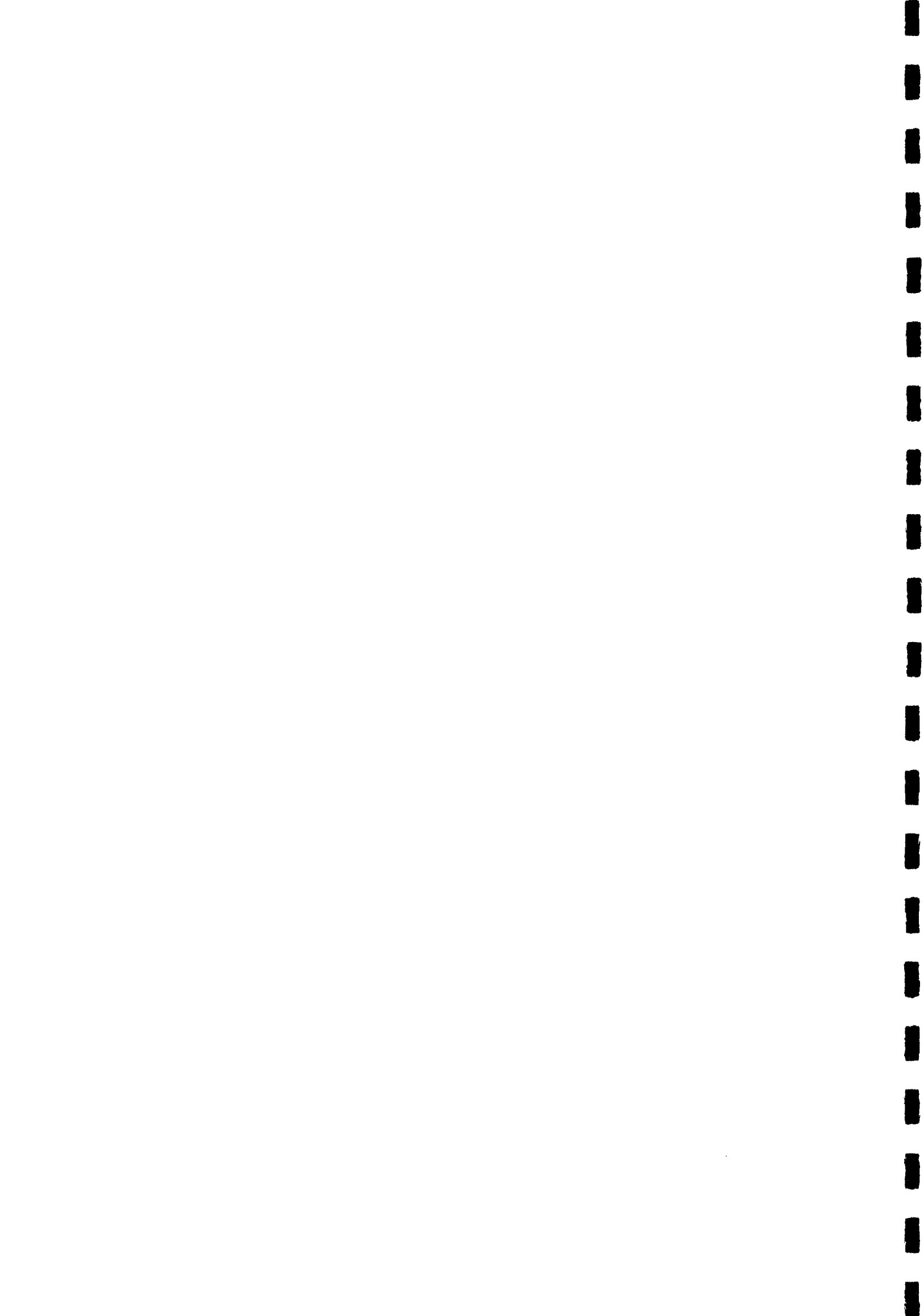
Omvang en kwaliteit van de infrastructuur vormen een belangrijk onderdeel van de voorwaarden die het economisch potentieel van een land bepalen. Het verband tussen beide grootheden valt evenwel niet exact aan te geven; het effect speelt op langere termijn. Het belang van een goede infrastructuur wordt echter alom erkend. Investerings in aanleg en onderhoud van infrastrukturele voorzieningen maakten vooral in de na-oorlogse periode tot het midden van de jaren zeventig een relatief omvangrijk deel uit van de overheidsuitgaven.

In de periode 1955-1974 bedroegen de totale investeringen door de overheid 8 à 10% van de overheidsuitgaven. Om diverse redenen (begrotingstekort, gewijzigd stadium in economische ontwikkeling, etc.) is dat in latere jaren teruggelopen, tot ongeveer 2.7%. In nominale bedragen betekent dat: van 14,4 miljard in 1970 naar 9,4 miljard in 1985. Thans ligt het jaarlijks, niveau dus 5 miljard lager dan 15 jaar geleden. Ook reëel is er sprake van een forse daling. Overigens zij opgemerkt dat onder overheidsinvesteringen ook hele andere investeringen dan die in de verkeersinfrastructuur vallen, bijvoorbeeld scholen. De verzadigingsverschijnselen in laatstgenoemde sektor verklaren voor een deel de teruggelopen overheidsinvesteringen.

De investeringen in de verkeers- en vervoerinfrastructuur maken deel uit van die in de zogeheten GWW-sektor: grond-, weg- en waterbouw. In deze sektor is vergeleken met de periode 1955-1974 sprake van bijna een halvering van het investeringsniveau. Nu is het niveau op zichzelf geen criterium. Investerings dienen adequaat te zijn in het licht van het doel die met de betreffende voorziening wordt gediend. Zo zijn de investeringen in deze sektor met het gereedkomen van de Oosterschelde werken aanzienlijk gedaald. Desondanks wordt er de laatste jaren van diverse zijden voor gepleit dat het niveau verhoogd wordt van die investeringen die van eminent belang geacht kunnen worden voor de economische groei en de groei van de werkgelegenheid.

In 1987 en 1988 verschenen publicaties van ondermeer de Sociaal Economische Raad, van de commissies Oele en Le Blanc, van het Nederlands Economisch Instituut, van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid, de Voorlopige raad voor verkeer en waterstaat en van de Raad van Advies voor de Ruimtelijke Ordening. Ze pleiten alle voor verhoogde (overheids)investeringen. Het belangrijkste argument is dat we anders onze economische positie in de wereld verliezen en technologisch achterop raken. Juist in een periode van economische en technologische verschuivingen (o.a. Europa 1992) worden extra inspanningen gevraagd voor de infrastructuur.

Het in de nota verwoorde beleid heeft vanaf 1990 structureel een extra werkgelegenheidseffect van circa 3000 mensjaren nog los van de spin-off die dit heeft voor de economische ontwikkeling. Op langere termijn is dit hoger wegens toenemende prioriteit voor instandhouding van de voorzieningen. Omdat dit beleid de intentie heeft fundamenteel, breed, samenhangend en anticiperend te zijn is extra geld nodig, zowel voor aanleg, als voor onderhoud. Uitgaande van de signalen van de genoemde adviesinstanties is dat goed besteed.



DEEL II TOELICHTING OP DE STRATEGIE

Dit DEEL II geeft een nadere toelichting op en onderbouwt de keuzen die in DEEL I zijn gemaakt.

HOOFDSTUK 6 DE SPOREN 1 t/m 23 NADER TOEGELICHT



- Luik 1** : verbetering van de bereikbaarheid
- Spoor 1** : verbetering van de bereikbaarheid voor het zakelijk verkeer en het goederenvervoer over de weg.
- Streefbeeld:**
- het hoofdwegennet zorgt voor min of meer rechtstreekse verbindingen tussen 40 centra van ons land en met het buitenland;
 - het hoofdwegennet is grofmazig;
 - de kans op congestie per wegvak is kleiner dan 2%; dit betekent dat files globaal met 2/3 zijn afgenomen;
 - op de hoofdtransportassen zullen waar nodig met voorrang geavanceerde verkeersgeleidingssystemen en scheiding van lange- en korte-afstandsverkeer tot stand worden gebracht.

De structuur van het hoofdwegennet

Algemeen

De structuur van het net is grofmazig. Dit blijkt uit de volgende aanpak. Aan het vorige Struktuurschema Verkeer en Vervoer, het Struktuurschema Zeehavens en de Struktuurschema's Stedelijke Gebieden zijn circa 40 economische en bestuurlijke centra ontleend die min of meer direct op het hoofdwegennet moeten worden aangesloten. Door deze centra te voorzien van een onderlinge directe verbinding is de basisstructuur van het hoofdwegennet gevormd. Bij het bepalen daarvan is als struktuurbepalend criterium gehanteerd dat de zogeheten omrijfactor in beginsel kleiner moet zijn dan 1,4 maal de kortste verbinding tussen twee centra. Een tweede struktuurbepalend criterium is dat vanuit het landelijk gebied het hoofdwegennet binnen 15 minuten bereikt kan worden. Dit correspondeert met een hemelsbrede afstand van circa 10 km. De genoemde criteria hebben niet gefungeerd als harde randvoorwaarden waaraan in alle gevallen strak moet worden vastgehouden. Indien er andere zwaarwegende belangen aanwezig waren, zijn concessies gedaan aan deze randvoorwaarden. Grote en waardevolle natuurgebieden zijn zoveel mogelijk ontzien. Zo zijn bijvoorbeeld geen nieuwe wegverbindingen door grote natuurgebieden zoals de Biesbosch en de Veluwe geprojecteerd.

Op basis van de struktuurbepalende criteria is ten opzichte van het vorige SVV een aantal verbindingen aan het hoofdwegennet toegevoegd en een aantal andere afgevoerd door schrapping dan wel door overdracht. Per saldo is de lengte van het hoofdwegennet ongeveer gelijk gebleven. Het merendeel van de nieuwe verbindingen sluit aan bij reeds bestaande weginfrastructuur of reeds vastgestelde tracés.

Hoofdtransportassen

De hoofdtransportassen verbinden de in de Vierde nota over de ruimtelijke ordening genoemde stedelijke knooppunten en de twee mainports Rotterdam en Schiphol met elkaar en met het achterland. Daarnaast zijn de zeehavengebieden Amsterdam-Noordzeekanaalgebied en Westerscheldegebied aangesloten op de hoofdtransportassen. Een indicatie van het gewicht van een dergelijke as: een hoog aandeel zakelijk verkeer en minimaal transport van 1 miljoen ton goederen per jaar van en naar de mainports. De hoofdtransportassen hebben prioriteit bij het oplossen van knelpunten. Bovendien worden daar met voorrang betere informatiesystemen voor de automobilist, geavanceerde geleidingssystemen, alsmede een scheiding van lange- en korte-afstandsverkeer tot stand gebracht. Binnen deze hoofdtransportassen wordt vervolgens prioriteit gegeven aan de route Rotterdam-Den Haag-Amsterdam-Utrecht die in de Vierde nota is aangeduid als doorstroomroute en aan de achterlandverbindingen van de mainports Rotterdam en Schiphol.

Keuzen terzake van het hoofdwegennet

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling: 2% norm

Het vaststellen van het wegtype en het aantal rijstroken voor een verbinding in het hoofdwegennet geschiedt op basis van een kwaliteitseis voor de afwikkeling van het verkeer. Kwaliteitseisen dienen echter in een redelijke verhouding te staan tot de kosten. Deze bestaan uit de directe kosten van aanleg en onderhoud en de indirecte kosten: milieulasten, onveiligheid en oponthoud. Bij een moeizame afwikkeling van het verkeer zijn de kosten van aanleg en onderhoud lager maar nemen de in geld uit te drukken indirecte kosten, met name de vertragingkosten en de kosten van verkeersonveiligheid, snel toe. Van de honderden wegvakken in het hoofdwegennet zijn de meeste congestievrij. Maar op de ergste knelpunten loopt die congestie soms op tot circa 20%. Over het hele net genomen is de som van de directe en indirecte kosten het laagst bij een kwaliteitsnorm van 2%. Bij deze kwaliteitsnorm is de vertraging die automobilisten ondervinden van zeer beperkte omvang. Al naar gelang van de plaatselijke omstandigheden, zoals de samenstelling van het verkeer, de bouwkosten, mobiliteitsregulerende maatregelen, kan het optimum verschillen. In de praktijk wordt *per projekt* bepaald welk optimum voor de lokale situatie geldt. Door de 2%-norm te nemen worden de jaarlijkse wachttijdskosten van circa 700 miljoen gulden teruggebracht tot circa 100 miljoen. De omvang van de files zal, globaal gesproken, op 1/3 van het niveau 1988 uitkomen, ervan uitgaande dat de geleidingsmaatregelen het beoogde effect opleveren. Het zal niet meevallen dit kwaliteitsniveau te halen. Veel keus is er echter niet als we internationaal concurrerend willen blijven.

Prioriteit voor het goederenvervoer en het zakelijk verkeer

Het is al gezegd: het goederenvervoer en het zakelijk verkeer hebben voorrang. Dat zal de weggebruiker op drie manieren merken.

- de regulerende maatregelen richten zich met name op het woon-werkverkeer. De verbetering van de doorstroming komt dan primair ten goede aan het verkeer dat zo'n belangrijke economische functie heeft;
- toch zal de vlotte doorstroming van dit verkeer op sommige punten in het net bedreigd worden, en wel daar waar een sterke menging optreedt van het korte- en lange-afstandsverkeer. In zulke situaties zullen beide verkeerssoorten fysiek worden gescheiden;
- menging vindt in het bijzonder plaats op de randwegen in de grote stadsgewesten. Waar scheiding van korte- en lange-afstandsverkeer op de randwegen fysiek onmogelijk is, zijn nieuwe randwegen opgenomen. Deze zijn in eerste instantie bedoeld voor het economisch belangrijke lange-afstandsverkeer. Ze zullen dan ook minder aansluitingen hebben dan de huidige randwegen in de verstedelijkte gebieden.

Realisering van het wegennet

Forse investeringen nodig

Ondanks de beoogde mobiliteitsgeleiding zal het autoverkeer nog aanzienlijk groeien. Om die groei op te vangen en om de huidige capaciteitsachterstand (congestie) weg te nemen is nog een behoorlijke vergroting van de wegcapaciteit noodzakelijk. Ten dele kan de capaciteit worden vergroot door een betere benutting van de infrastructuur. Daarnaast is fysieke uitbreiding nodig in de vorm van verbredingen en aanleg van nieuwe verbindingen. Een beperkt aantal nieuwe verbindingen is tenslotte nodig omdat thans tussen een aantal van de 40 genoemde centra een adequate verbinding ontbreekt. Al met al zijn nog forse investeringen nodig. Zoals gezegd zou tot 2010 ongeveer 30 miljard nodig zijn bij een beleid dat zich alleen op het aanleggen van wegen zou richten. Op dat bedrag kan door de mobiliteitsgeleidende maatregelen ongeveer een derde deel worden bespaard. Bij het voorgestelde «mobili-

teitspakket» zal er tot 2010 zo'n 19,1 miljard in de wegen geïnvesteerd moeten worden, exclusief de privaat te financieren vijf tunnels. Als overgangsmaatregelen bij het bouwen zal op korte termijn bij een aantal knelpunten in het hoofdwegennet een herindeling van het dwarsprofiel plaatsvinden (tijdelijk vluchtstrookgebruik, tidal flow = het afwisselend in twee richtingen gebruiken van rijstroken). DEEL IV geeft in een kaartbeeld aan welke aanpassingen in de infrastructuur nodig zijn, rekening houdend met de resultaten van de mobiliteitsgeleiding.

Sterke aandacht voor onderhoud wegen

Voor werkzaamheden op rijkswegen wordt sinds enkele jaren de stelregel gehanteerd: «geen files ten gevolge van werk in uitvoering». Dit heeft er toe geleid dat in drukke regio's het onderhoudswerk naar het weekeinde, de nacht of de zomervakantie is verplaatst. Aan die stelregel wordt onverkort vastgehouden. Daarnaast zal onderzoek worden verricht naar wegkonstrukties die een lange levensduur hebben en zo min mogelijk onderhoud vergen. Door nieuwe wegverbindingen, maar vooral door de toename van rijstroken (in kilometers met ongeveer 40%) zullen de kosten van onderhoud sterk toenemen. Bovendien zullen de kosten stijgen door de toepassing van duurdere konstrukties en technieken (o.a. open-asfalt-beton) en kortere werkperiodes voor de aannemers (bij het oprekken van de spitsen). Verwacht wordt dat de onderhoudskosten zullen stijgen van 650 miljoen per jaar thans, tot 1 miljard gulden per jaar in 2010. Terzijde wordt nog opgemerkt dat het rijk ook zeer veel niet-hoofdwegen onderhoudt. Het voornemen bestaat deze over te dragen aan de lagere overheden. Een en ander wordt pas duidelijk als de Stuurgroep Sanering Wegbeheer rapport heeft uitgebracht.

Ontwikkelingstrajekt wegenprojekten

Voor het oplossen van de knelpunten en het aanleggen van ontbrekend schakels geldt de volgende prioriteitsvolgorde:

1. de doorstroomroute zoals aangeduid in de Vierde nota en de achterlandverbindingen van de mainports Rotterdam en Schiphol en projekten van het Bereikbaarheidsplan Randstad;
2. overige hoofdtransportassen tussen de stedelijke knooppunten van de stedenring en de knooppunten daarbuiten;
3. overige verbindingen;
4. verbindingen die volgens de huidige inzichten pas aan het eind van de planperiode nodig zullen zijn. Het gaat om A8 Zaanstad-Beverwijk, A24 Vlaardingen (A20)-Rotterdam (A13) en Rotterdam (A16)-Nieuwerker (A20), A59 Oss-Cuyk, A59 Zevenbergen-Langeweg en ombouw tot autosnelweg van de N37 Holsloot-Duitse grens.

De uiteindelijke prioriteitsafweging vindt plaats in het kader van het MIT.



- Luik 1** : verbetering van de bereikbaarheid.
Spoor 2 : verbetering van de bereikbaarheid per openbaar vervoer.
Streefbeeld:
- het spoorwegnet geeft een snelle verbinding tussen de belangrijkste steden in ons land en met het buitenland;
 - het aantal treinen dat meer dan 5 minuten is vertraagd, zal zijn teruggedrongen van ruim 5% naar 2%;
 - op de hoofdtransportassen rijden betrouwbare en comfortabele treinen met maximumsnelheden tot 160 à 200 km per uur;
 - het stadsgewestelijk vervoer is aanzienlijk verbeterd qua snelheid, aansluiting en capaciteit;
 - de reistijd binnen een stadsgewest naar de belangrijke werkgelegenheidsconcentraties bedraagt in beginsel nooit meer dan 45 minuten;
 - de samenhang tussen het NS-, stads- en streekvervoer is verzekerd;
 - in het landelijk gebied en in stille uren zal aan de behoefte aangepast openbaar vervoer worden aangeboden.

Een wervend openbaar vervoer

Algemeen

- In essentie is het beleid terzake van het openbaar vervoer gericht op:
- het bieden van een aantrekkelijk alternatief voor de auto met het oog op de geleiding van de mobiliteit;
 - een grotere bijdrage van het openbaar vervoer aan de ontwikkeling van kansrijke economische centra, in het bijzonder aan de, in de Vierde nota over de ruimtelijke ordening onderscheiden, stedelijke knooppunten;
 - het versterken van de bedrijfstak en van het commercieel aantrekkelijk vervoer door het aantrekken van reizigers op langere afstand;
 - het handhaven van de functie die het openbaar vervoer heeft voor hen die niet, of niet permanent, over een auto beschikken.

De markten voor het openbaar vervoer

Het toenemend autobezit (tot 7 à 8 miljoen in 2010) vraagt van het openbaar vervoer dat het zich veel meer dan tot nu toe op de autobezitters richt. Dus op hun wensen en maatstaven. Echter, niet voor elke verplaatsing kan het openbaar vervoer de autokwaliteit benaderen. Vanuit de markt geredeneerd liggen de beste mogelijkheden bij het woon-werkverkeer in de stadsgewesten en bij reizigers die langere afstanden afleggen. Bij de eerste categorie gaat het om sterk geconcentreerde stromen. Woon-werkreizigers verplaatsen zich vrijwel uitsluitend over korte en middellange afstand. Zij wensen vooral een korte reistijd, en dat betekent: hoge rijsnelheid, stipt op tijd rijden, geen omwegen en dat alles liefst zonder overstappen. Als dat laatste niet kan, moeten er goede aansluitingen zijn bij het overstappen. Verder zijn de eisen van deze reiziger: korte, rechtstreekse routes naar stations en haltes; goede voorzieningen om de fiets te stallen, en de auto te parkeren; één vervoerbewijs voor de hele keten en, bij wat langere afstanden, comfort en de zekerheid van een zitplaats. Andere interessante reizigers zijn degenen met bijvoorbeeld zakelijke motieven voor verplaatsingen over langere afstanden. Voor hen zijn vooral van belang snelle treinen, hoog comfort en goed voor- en natransport. De overige gebruikers van het openbaar vervoer zullen uiteraard meeprofiteren. Voor hen zullen evenwel geen speciale voorzieningen worden getroffen. Het bestaande beleid blijft daar van toepassing. Het bieden van mogelijkheden voor het reserveren van een taxi of huurauto kan een belangrijke toevoeging in het servicepakket vormen.

Naar verwachting zal de gerichte opwaardering van het openbaar-voersysteem overigens ook leiden tot een groter gebruik van het streekvervoer en de regionale lijnen van de NS. Vooral wie niet of niet permanent over een auto beschikt heeft hier belang bij.

Een nieuw openbaar-voersysteem

Het NS-net

Voor de langere afstanden zijn er circa twintig jaar terug intercitytreinen gekomen. Het intercitysysteem is echter in de loop der jaren verwaterd, zodat er vaak geen duidelijk onderscheid meer bestaat tussen een intercity en een stoptrein. Hoewel beide soorten treinen een eigen functie moeten vervullen, komt die niet meer uit de verf. Er zal dus weer een duidelijke funktiescheiding komen, en wel tussen drie soorten treindienste: snelle Eurocity/Intercitytreinen, interregionale treinen en regionale/agglomeratie-treinen. Het in juni 1988 door NS gepresenteerde plan «Rail 21» gaat in hoofdlijnen van een dergelijk systeem uit.



Drietreinensysteem

Het stads- en streeknet

In en buiten de steden is over het algemeen een goed openbaar-voersysteem aanwezig. Wel ontbreekt het op een aantal belangrijke stadsgewestelijke vervoerrelaties aan voldoende hoogwaardig openbaar vervoer. Ook in de landelijke gebieden bestaan er problemen.

Deze overwegingen leiden naar een netwerk van vijf deelsystemen:

- A: een systeem voor de langere afstand en de internationale verbindingen;
- B: een systeem voor verbindingen tussen de regio's;
- C: stadsgewestelijke systemen;

D: de lokale en regionale netten voor de oppervlakte-ontsluiting, verder te noemen: het basisnet;

E: aanvullend, vraagafhankelijk openbaar vervoer en taxivervoer waar, gelet op de vervoerstromen redelijkerwijs geen openbaar vervoer kan worden geboden, of waar een «deur tot deur» kwaliteit wordt verlangd.

Ad A: de hoofdtransportassen: het railnet voor de langere afstanden en internationale verbindingen

Op de hoofdtransportassen rijden EC/IC-treinen die zorgen voor het internationale vervoer en voor het vervoer tussen de stedelijke knooppunten uit de Vierde nota en enkele andere steden van ons land. Het gaat om circa 20 steden. EC staat voor Eurocity-treinen, internationale treinen die aan een hoge standaard van snelheid, comfort en betrouwbaarheid voldoen. De hoofdtransportassen zullen geschikt gemaakt worden voor snelheden tot 160 à 200 km per uur. Onderweg worden geen andere stations aangedaan. De snelle treinverbindingen worden in principe geboden op de hoofdtransportassen. In bepaalde gevallen kunnen op de uiteinden van het net buiten de hoofdtransportassen gelegen steden worden bediend door snelle treinen, als deze over een aanzienlijke afstand gebruik kunnen maken van een hoofdtransportas (bijvoorbeeld Leeuwarden, Heerlen en Nijmegen).

De Eurocityverbindingen vormen een mogelijke stap naar de invoering van hoge-snelheidstreinen (sneller dan 200 km per uur) op enkele trajekten. Zo zal ook een hoge-snelheidsspoorlijn Parijs-Brussel-Amsterdam onderdeel van dit net kunnen gaan uitmaken. Voor een deel van de beoogde Intercityverbindingen zal gebruik worden gemaakt van Eurocity-treinen. Dit zal in elk geval gelden voor de verbinding Amsterdam-Utrecht-Arnhem-West-Duitsland.

Enkele opmerkingen over het internationale treinvervoer lijken hier op hun plaats. Dit is namelijk sterk in ontwikkeling. In verscheidene landen werkt men aan hoge-snelheidslijnen. Deze zullen onderdeel gaan uitmaken van het Eurocitynet. Dat net verbindt 200 Europese steden. Gebleken is dat hogere snelheden van grote invloed zijn op de omvang van het vervoer. Zo groeide het aantal reizigers op de TGV-verbinding Parijs-Lyon met 75%: nu 48 000 per dag. De bezettingsgraad is 73%. Behalve in hoge-snelheidsverbindingen wordt in Europa ook fors geïnvesteerd in snelle spoorverbindingen voor meer gebruikelijke snelheden. In Zwitserland wordt tot 2000 liefst 10 miljard gulden in het spoorwegnet gestoken. Ook Spanje heeft grootse plannen. De regering daar heeft besloten in vier jaar bijna 18 miljard te investeren in de modernisering van het spoorwegnet.

Ad B: het railnet voor het vervoer tussen regio's

Het **interregionet** verzorgt het vervoer van de ene regio naar de andere. Dit zal bestaan uit verbindingen tussen circa 80 stations van steden met meer dan 50 000 inwoners, waaronder voorstadstations. De maximum rijnsnelheden voor dit net liggen tussen de 140 en 160 km per uur. Deze treinen zullen goede aansluitingen bieden met de EC/IC-treinen.

Ad C: het stadsgewestelijke net van hoogwaardige rail- en buslijnen

Om het openbaar vervoer met name in de spitsuren een groter aandeel te geven zal in en om de stedelijke knooppunten een samenhangend netwerk van hoogwaardige verbindingen tot stand komen, waarvan trein en snelbus, en in de grote agglomeraties ook metro en sneltram deel uitmaken. Deze verbindingen zullen primair gericht zijn op het interlokale woon-werkverkeer naar de belangrijkste werkgebieden, en zullen zich kenmerken door een hoge betrouwbaarheid en snelheid. In een stadsgewest kan met een systeem van deze hoofdaders de reistijd in het woon-werkverkeer naar alle belangrijke bestemmingsgebieden tot 45 minuten worden beperkt. Om dat te realiseren is natuurlijk ook een goede aansluiting tussen dit hoofdnet en het basisnet nodig.

De omvang van de vervoerstromen en de bestaande infrastructuur zijn in de stadsgewesten uitgangspunten bij de keuze tussen investeren in rail of bus. Daarnaast wordt rekening gehouden met specifieke pluspunten van rail- of weggebonden openbaar vervoer. Zo neemt railvervoer relatief weinig plaats in bij een grote vervoerprestatie. Voorts kan de aanwezigheid van railvervoer een structurerend element zijn in de stedelijke ontwikkeling. Vervoer per bus is daarentegen goedkoop. Het kan flexibel inspelen op diffuse vervoerstromen. Bij groeiende vervoerstromen kan een gefaseerd aanpak wenselijk blijken: eerst voorzien in weggebonden openbaar vervoer, dan doorstromingsmaatregelen, vervolgens stukje bij beetje een eigen baan toewijzen en tenslotte eventueel de aanleg van rails.

Als men dit alles optelt kan het stadsgewestelijk hoofdnet bestaan uit

- het NS-net: door de verdergaande funktiescheiding in het NS-net kunnen regio/agglotrein in de grotere agglomeraties een belangrijke rol vervullen;

- metro: de twee grootste stadsgewesten beschikken over enkele metrolijnen. Alleen dáár kan een beperkte uitbreiding worden overwogen. Veelal zal echter de voorkeur uitgaan naar het meer flexibele systeem van de sneltram;

- sneltram: voordeel daarvan is dat deze binnen de steden van het stedelijk railnet gebruik kan maken en buiten de steden op een eigen baan een hoge snelheid kan ontwikkelen. Om de gedachten te bepalen: buiten de steden moet een maximumsnelheid van 100 km/u en binnen de steden een gemiddelde snelheid van minstens 30 km/u kunnen worden bereikt. Ook moet de sneltram bij voorkeur de standaardbreedte van 2,65 m hebben;

- snelbus: met bussen kan men hoogwaardige verbindingen bieden tussen minder grote vervoerstromen. Voorwaarde is wel dat op een of andere wijze een vrije doorgang gegarandeerd kan worden.

Ad D: het basisnet van bus- en raillijnen

Het basisnet blijft een belangrijke rol spelen. Dit net van railvoertuigen en bussen wordt primair gekenmerkt door veel verbindingen en oppervlakte-ontsluiting. We hebben het dan over delen van het regionale NS-net, over grote delen van het streekvervoer en over het vervoer in de steden dat geen deel uit maakt van de stadsgewestelijke hoofdstructuur. Het net heeft een aanvullende rol in het voor- en natransport van het nationale systeem en de stadsgewestelijke hoofdnetten. Met name met het oog op deze aanvullende rol zullen lokale lijnen betrouwbaarder en sneller moeten worden dan thans het geval is.

Door het toenemende autobezit, de vergrijzing en het verder afnemen van de bevolkingsgroei kan de markt voor het openbaar vervoer in landelijke gebieden teruglopen. Daardoor komt het voorzieningsniveau onder druk te staan. Zo dreigt voor sommige groepen mensen vervoerarmoede. Het blijft daarom van belang dat in samenwerking met de vervoerbedrijven creatief naar nieuwe mogelijkheden wordt gezocht opdat ook in de landelijke gebieden een basisnet in stand blijft en de bereikbaarheid wordt gehandhaafd. Behalve aan een goed samenspel tussen streekbus, buurtbus en taxi kan hierbij gedacht worden aan combinaties met in het gebied bestaande vervoerstromen (leerlingenvoer, invalidenvervoer, ouderenbusjes e.d.). Het bovenstaande is vooral van belang in die gebieden waar onderverzorging dreigt.

Ook in de stedelijke gebieden is in sommige situaties maatwerk vereist. Met name in de stille uren. Dan is het traditionele openbaar vervoer te grootschalig. Vervoerbedrijven en alle betrokken overheden dienen zich te zetten voor creatieve oplossingen.

Ad E: taxivervoer

De taxi neemt in het totale personenvervoer nog steeds een zeer bescheiden plaats in. Al dan niet in combinatie met het openbaar vervoer.

dient de taxi zijn aandeel te vergroten. De toenemende verkeersproblemen en de beperkte geldmiddelen rechtvaardigen deze wens. Te denken valt aan gecombineerd trein-taxivervoer en aan de mogelijkheid een taxi te bestellen vanuit trein, bus of tram. In West-Duitsland is dit een goede formule gebleken. Ook kan de taxi onder omstandigheden een nuttige rol vervullen in het openbaar vervoer zelf. Het openbaar vervoer moet uitgevoerd worden, afhankelijk van de vraag, door het bedrijf dat daar het meest toe geschikt is.

Financiële aspecten van het nieuwe openbaar vervoer

Investeringsen

De forse taakstelling voor het openbaar vervoer vergt een ingrijpende verbetering van de infrastructuur. Daartoe zal het rijk de komende twee decennia 12,4 miljard vrijmaken; circa 8 miljard daarvan wordt geïnvesteerd in het spoorwegnet. Deze middelen zijn nodig om snelle verbindingen te realiseren en, vooral in de Randstad, onafhankelijk van elkaar drie treinsoorten te laten rijden. Ook moeten achterstallige investeringen worden gedaan. Voorts wordt, los van de investeringen in het NS-net, circa 4 miljard gulden uitgetrokken om het stadsgewestelijk openbaar vervoer op het gewenste niveau te brengen; zo'n 400 miljoen is nodig voor de voortzetting van het beleid terzake van de infrastructuur in middelgrote en kleinere steden en voor het streekvervoer.

Exploitatie openbaar vervoer

Het streefbeeld voor het openbaar vervoer is niet haalbaar als het gepaard zou gaan met een evenredige stijging van de exploitatietekorten. Berekeningen maken aannemelijk dat nieuwe of sterk verbeterde voorzieningen in, van en naar de grote steden geëxploiteerd kunnen worden zonder dat sprake is van een substantiële verhoging van de huidige meerjarencijfers voor deze steden. Naar thans bestaande inzichten zal de verhoging na aanleg en verbetering uitkomen op 5 à 8%.

Dit laat zich verklaren uit het feit dat snellere verbindingen kunnen leiden tot een relatief geringere inzet van materieel en personeel. Bovendien zal men grotere eenheden inzetten.

Bij de berekeningen is ervan uitgegaan dat de noodzakelijke investeringen in infrastructuur à fonds perdu worden gedaan. Verder zijn als voorwaarden gehanteerd dat de nieuwe en te verbeteren voorzieningen snel zijn, dat de daarvoor noodzakelijke investeringen worden gedaan, dat een hoge bezettingsgraad wordt gehaald en dat duidelijke afspraken worden gemaakt over de geleiding van de mobiliteit (Luik 2).

Overigens is, uitgaande van een verhoging van de variabele kosten van het autorijden, met inachtneming van het streven naar wijziging van de modal-split ten gunste van het openbaar vervoer ook enige verhoging van openbaar-vervoertarieven denkbaar. Daarmee is het mogelijk de rijksbijdrage aan de exploitatietekorten op het huidige niveau te houden. Tenslotte is denkbaar dat het aanbod beter op de vraag wordt afgestemd door met de beschikbare middelen te schuiven. Dit kan wel eens betekenen dat het voorzieningenniveau op de ene plaats minder wordt om het elders te kunnen verbeteren.

Ontwikkelingstrajekt openbaar-vervoerprojecten

Met betrekking tot het spoorwegnet zullen allereerst de projecten worden aangepakt die thans reeds leiden tot capaciteits/kwaliteitsproblemen.

Vervolgens zal de capaciteit van het spoorwegnet aangepast moeten worden aan de sterke vervoersgroei en de kwaliteitsverbetering die in deze nota wordt voorgestaan. In concreto betekent dit het scheppen van capaciteit voor het drietreinensysteem. Als sluitstuk zullen maatregelen worden getroffen, die de snelheidsverhoging op de hoofdtransportassen (160 à 200 km per uur) mogelijk maken.

Het drietreinen-systeem wordt bij voorrang ingevoerd in de Randstad en op de verbindingen van en naar de Randstad. De eerste prioriteit ligt hierbij op de aanpassing van de Oude Lijn met uitlopers Amsterdam-Den Haag-Rotterdam. Vervolgens wordt de Randstad-driehoek voltooid (Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Utrecht-Amsterdam) waarbij ook de aanpak van de verbindingen Randstad-Noorden en Randstad-Zuiden een eerste aanzet kan krijgen (bijv. bocht Harderwijk, Boxtel-Eindhoven). De prioriteit op de as Rotterdam-Venlo wordt mede bepaald door het goederenvervoer.

Voorzover de hoofdtransportassen dan nog niet aangepast zijn komen deze vervolgens aan de orde (bijv. hoofdtransportas Utrecht-Arnhem-grens).

Als sluitstuk moeten de resterende aanpassingen plaats vinden ten behoeve van het rijden met de hogere snelheden (aanpassing beveiliging etc.).

In de stedelijke knooppunten worden de betrokken overheden gevraagd na te gaan welke (infrastructurele) maatregelen mogelijk zijn om veel meer reizigers sneller en stipter te kunnen vervoeren.

Bij haar prioriteitenbepaling zal de rijksoverheid zich in belangrijke mate laten leiden door de verhoging van de betrouwbaarheid en de snelheid van de bestaande verbindingen, de doortrekking van bestaande infrastructuur en het scheppen van hoogwaardige en snelle nieuwe verbindingen die een alternatief bieden voor woon-werkverkeer per auto. De urgentie wordt derhalve medebepaald door de mate waarin wordt bijgedragen aan de geleiding van de mobiliteit.



Luik 1 : verbetering van de bereikbaarheid.
Spoor 3 : verbetering van de bereikbaarheid voor het goederenvervoer per rail.

Streefbeeld: – het spoorwegnet geeft een goede verbinding tussen de belangrijkste zeehavengebieden en het achterland;
– het Nederlandse net is volledig geïntegreerd in het Europese net;
– het spoorwegnet voor goederenvervoer voldoet aan de eisen gesteld door «just-in-time» transport;
– op de hoofdtransportassen is ook overdag voor het containervervoer en het gecombineerd weg-railvervoer voldoende frequent goederenvervoer per rail mogelijk;
– de hoofdtransportassen zijn voorts geschikt voor asdrukken tot 22,5 ton.

Afstemming op Europese ontwikkelingen

Nederland zal een naadloze aansluiting moeten realiseren op het Europese railnet, wil het de verladers concurrerend goederenvervoer per rail kunnen aanbieden. Daar komt bij dat de belangrijkste handelspartners binnen Europa om milieuredenen een hoge prioriteit toekennen aan het goederenvervoer per rail. Nederland mag niet het risico lopen dat de zeehavens de aansluiting op het Europese spoorwegnet missen. Door verbetering van het produkt «railvervoer» dient de keuze voor railvervoer aantrekkelijker te worden. Op deze wijze wordt tevens een bijdrage geleverd aan een vermindering van de milieuproblematiek van het wegverkeer.

De structuur van het hoofdrailnet

Algemeen

Het hoofdrailnet voor goederen heeft de volgende kenmerken:

- het geeft een goede verbinding tussen de belangrijkste zeehavens en het achterland;
- het sluit aan op en is onderdeel van de Europese spoorweginfrastructuur;
- het verbindt de zeehavens met de belangrijkste industriële centra van het land;
- het valt waar mogelijk samen met het railnet voor het reizigersvervoer.

Hoofdtransportassen

De hoofdtransportassen verbinden het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied en de mainport Rotterdam met het Europese achterland. Via deze assen wordt nu of in de toekomst jaarlijks 2 miljoen ton goederen vervoerd. Deze assen zijn geschikt gemaakt voor asdrukken tot 22,5 ton. Voorts is op deze verbindingen een zodanige capaciteit aanwezig dat ook overdag een regelmatig vervoer van containers en gecombineerd vervoer mogelijk is.

Versterking van de positie van het goederenvervoer per rail

Aanleg van snelle verbindingen en invoering van snelle goederentreinen

Een grotere snelheid en betrouwbaarheid kunnen het railvervoer aantrekkelijker maken. Goederenvervoer maakt nu gebruik van gaatjes in de dienstregeling van het personenvervoer. De capaciteit van de hoofdtransportassen zal zodanig verruimd worden, dat op deze lijnen een frequent en snel container- en gecombineerd vervoer kan plaatsvinden. Snelle bloktreinen zullen tussen de Nederlandse havens en het Europese achterland rijden. Uitbreiding van de infrastructuur is duur. Daarom heeft een betere benutting van de bestaande infrastructuur de voorkeur. De

mogelijkheden daartoe nemen aanzienlijk toe als een aantal goederentreinen even snel kan rijden als de personentrein. De goederentreinen kunnen dan beter worden ingevoegd. Aangezien het aanpassen van goederentreinen betrekkelijk weinig kost lijkt dit een mogelijkheid de kwaliteit van het vervoer op een betaalbare manier op te voeren.

Verbetering en uitbreiding van de infrastructuur

De verbindingen van het Rotterdamse havengebied met het Duitse achterland zullen zonder aanpassingen niet aan de eisen van de komende jaren voldoen. Verbeteren en uitbreiden zijn daarom noodzakelijk. Daarbij geldt dat verbeteringen aan het spoorweginet ook profijt opleveren voor het reizigersvervoer. Op de lijn van Rotterdam naar het Duitse achterland via Venlo zal ten behoeve van het goederenvervoer een aantal projecten worden uitgevoerd, dat pas op langere termijn voor het reizigersvervoer noodzakelijk zou zijn. Ook zullen specifieke investeringen voor het goederenvervoer op de rol worden gezet. Daarbij zal met de milieuraanvoorwaarden zoals geluid en risico van vervoer van gevaarlijke stoffen, o.a. bij rangeeremplacementen, rekening worden gehouden. Een weergave van de benodigde infrastructuur treft men aan in het desbetreffende kaartbeeld van DEEL IV.

Financiële aspecten

Kostendekking en tarieven

Met de aanpassing van de infrastructuur is een bedrag gemoeid van globaal 600 miljoen, waarvan 500 miljoen mede ten behoeve van het personenvervoer. Deze investering zal door het rijk moeten worden gedragen. Gezien het belang van goede bereikbaarheid voor het railvervoer met name voor de Rotterdamse haven, en het feit dat het gaat om een vooruitlopen op maatregelen die later noodzakelijk zijn voor het reizigersvervoer, is financiering door de overheid gerechtvaardigd. Dat komt tevens ten goede aan een meer gelijke behandeling van rail en binnenvaart. Het uitgangspunt dat NS-goederenvervoer een commerciële activiteit is wordt hierdoor niet aangetast.



Luik 1 : verbetering van de bereikbaarheid.

Spoor 4 : verbetering van de bereikbaarheid over water.

Streefbeeld: – het hoofdvaarwegennet verbindt de vanuit goederenvervoer belangrijkste landsdelen met elkaar en met het buitenland, en geeft o.a. vorm aan de achterwaartse verbindingen van onze belangrijkste zeehavens;

- het hoofdvaarwegennet is geschikt voor ten minste 1- of 2-baks duwvaart, afhankelijk van de vervoerbehoefte;
- de betrouwbaarheid van dit systeem is afgestemd op «just-in-time» transport;
- de hoofdtransportas Rotterdam-Duitsland is geschikt voor 6-baks duwvaart; de overige hoofdtransportassen zijn geschikt voor 4-baks duwvaart;
- vaarwegbeheerders hebben zodanige afspraken gemaakt dat er een adequaat rekreatietoervaartnet beschikbaar is;
- ter ontlasting van de hoofdtransportassen zijn waar nodig alternatieve routes voor de rekreatievaart gecreëerd en verder ontwikkeld;
- er is voor voorzieningen ten behoeve van de rekreatievaart een additioneel financieringssysteem ontwikkeld op basis van het profijtbeginself.

Profiteren van de geografische positie

Een goed funktionerende scheepvaart blijft voor Nederland volstrekt onmisbaar. Deze vervoertak neemt omvangrijke vervoerstromen voor zijn rekening. Belangrijke verladers hebben hun logistieke concepten gebaseerd op vervoer per schip. Zowel uit vervoeroogpunt als wegens het milieu is er alle reden de positie van het vervoer over water waar mogelijk te versterken. Nederland heeft zijn goede betekenis als doorvoerland vooral te danken aan de internationale vaarwegen. Met name de verbindingen van Amsterdam, Rotterdam en het Westerscheldegebied met Duitsland en België/Frankrijk. Na het gereedkomen van het Rijn-Main-Donaukanaal in 1992 zal de Rijn ook met de Donau verbonden zijn. Daardoor wordt het achterland van onze havens vergroot. Die sterke positie van de Nederlandse scheepvaart op de hoofdtransportassen moeten we kunnen handhaven en zo mogelijk uitbouwen.

De structuur van het hoofdvaarwegennet voor het goederenvervoer

Algemeen

Het hoofdvaarwegennet verbindt de belangrijkste landsdelen met elkaar en met het buitenland en geeft tevens vorm aan achterwaartse verbindingen van onze belangrijkste zeehavens. Het rijk acht zich verantwoordelijk voor het aangepast houden van dit net aan de eisen van de tijd. Via de hoofdvaarwegen worden nu en/of in de toekomst ten minste 5 miljoen ton goederen per jaar vervoerd. Daartoe omvat het hoofdvaarwegennet respectievelijk zeetoegangswegen, doorgaande vaarwegen en daarop aantakende vaarwegen met een regionale ontsluitingsfunctie van zodanige omvang dat deze van nationaal belang kunnen worden geacht.

Hoofdtransportassen

Via hoofdtransportassen wordt per jaar nu en/of in de toekomst ten minste 5 miljoen ton *grensoverschrijdende* goederen van en naar de zeehavens vervoerd. Deze hoofdtransportassen verbinden de mainport Rotterdam en de twee andere belangrijke zeehavengebieden Amsterdam-Noordzeekanaalgebied en Westerscheldegebied met hun voor- en achterland. Op deze assen zal minimaal vier-baks duwvaart mogelijk zijn.

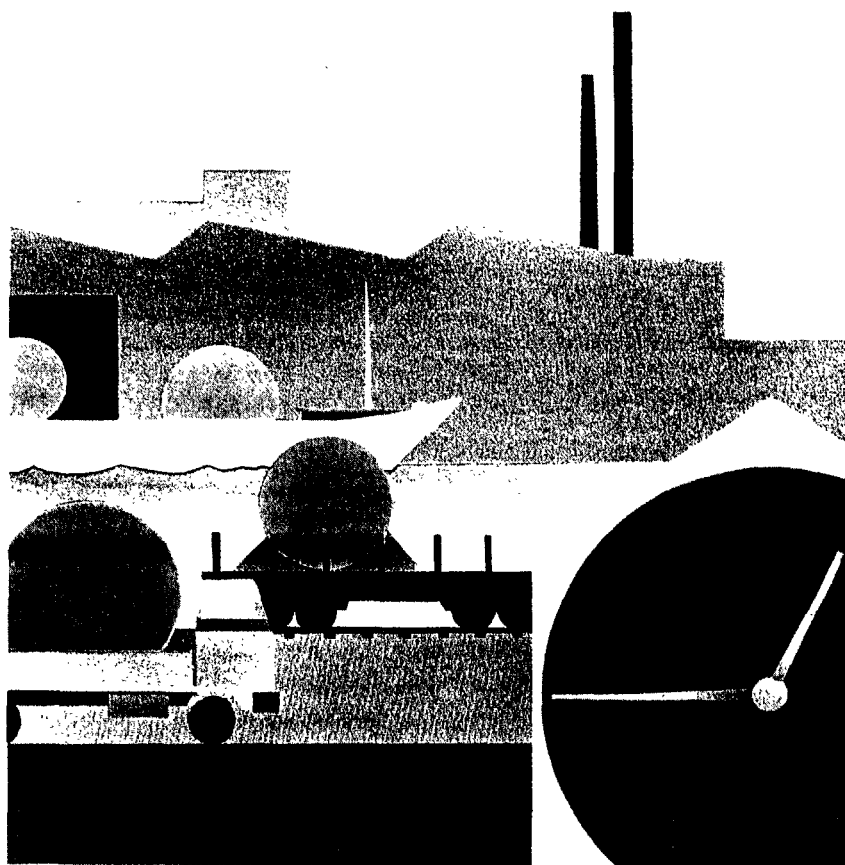
Het betreft hier de verbindingen Rotterdam-Rijn (zes-baks), Rotterdam-Schelde (vier-baks), Amsterdam-Rijn (vier-baks) en Westerscheldegebied Rijn (vier-baks).

Versterking van de positie van het goederenvervoer te water

Wat moet er aan de infrastructuur gebeuren?

Op twee vaarwegen na is het hoofdvaarwegennet tot 2010 qua structuur voltooid. Desondanks zijn er forse investeringen nodig voor de modernisering, verbetering en schaalvergroting van het hoofdvaarwegennet met name tot 1995 vanwege de in het verleden opgelopen achterstand. Daarenboven is het van belang dat de opgelopen achterstand in het onderhoud zo spoedig mogelijk wordt opgeheven.

De huidige kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het hoofdvaarwegennet – gekoppeld aan het begrip «veilige en vlotte vaart» – zal in grote lijnen worden voortgezet. Waar noodzakelijk vindt verbetering van dit kwaliteitsniveau plaats. Deze verbeteringen zijn gericht op het «just-in-time» vervoeren van goederen over water.



«Just in time»

Ontwikkelingstrajekt vaarwegprojecten

Bij de uitvoering van de maatregelen wordt de volgende prioriteitstelling gehanteerd. De hoogste prioriteit ligt bij de hoofdtransportassen. Deze moeten zo zijn ingericht dat ze de binnenvaart in een zo goed mogelijke concurrentiepositie brengen. Het gaat om investeringen die leiden tot schaalvergroting, vervanging en modernisering van verouderde infrastructuurelementen en verhoging van de betrouwbaarheid, het kwaliteitsniveau en de veiligheid. Vervolgens gaat de aandacht uit naar de overige hoofdvaarwegen. Deze kunnen rekenen op aanpassing aan de schaalvergroting als technische vernieuwing nodig is. Tenslotte gaat de aandacht

uit naar de overige rijksvaarwegen die niet tot het hoofdvaarwegennet behoren. Deze vervullen vaak nog een functie in het goederenvervoer. Verloedering van die vaarwegen leidt tot nadelige gevolgen voor bedrijven die voor het vervoer van hun goederen over water afhankelijk zijn. Daarom wordt daar de opgelopen onderhoudsachterstand zoveel mogelijk weggewerkt. Het rijk zal echter geen nieuwe initiatieven nemen om daar tot schaalvergroting te komen.

Vergroting van de betrouwbaarheid en de veiligheid van vervoer over water

Met het aanpassen van de infrastructuur zijn we er echter nog niet. Om de betrouwbaarheid van de hoofdvaarwegennet verder te vergroten zijn extra acties nodig:

- de bediening van de kunstwerken mag geen belemmering vormen voor de afwikkeling van het transport; gestreefd wordt waar mogelijk de overligtijd tot 30 minuten te beperken;
- verkeersbegeleiding zal worden geïntensiveerd;
- op punten waar beroepsvaart en recreatievaart elkaar in de weg zitten, zal het verkeer, met name op de hoofdtransportassen, zo veel mogelijk gescheiden worden afgewikkeld. Uitgangspunt is overigens dat zowel met de beroepsvaart als met de recreatievaart grote economische belangen zijn verbonden;
- er zullen speciaal ten behoeve van het vervoer van gevaarlijke stoffen voldoende ligplaatsen moeten komen.

Ecologische aspecten

Het beleid ten aanzien van de vaarwegen zal mede afgestemd worden op de gewenste ecologische condities. Dit houdt in dat:

- bij verbetering en uitbreiding van het vaarwegennet ecologische karakteristieke kenmerken van oppervlaktewateren (met name rivieren) niet worden aangetast;
- bij de aanleg van nieuwe (gedeelten van) kanalen en bij afsnijding van rivierbochten doorsnijding en versnippering van ecologisch waardevolle gebieden voorkomen zal worden;
- bij werken aan het vaarwegennet en het winterbed van de rivieren de vestigings-, ontwikkelings- en verplaatsingsmogelijkheden voor organismen open gehouden zullen worden en zonodig worden verbeterd. In het bijzonder zal aandacht worden besteed aan handhaving dan wel herstel van migratiemogelijkheden van hogere vissoorten.

Overigens zal op bovengenoemde aspecten in de Derde nota waterhuishouding nader worden ingegaan.

Financiële aspecten vaarwegen voor het goederenvervoer

Voor het wegnemen van de knelpunten in het rijksvaarwegennet en voor maatregelen ten behoeve van schaalvergroting en verbetering van de betrouwbaarheid, is een investering noodzakelijk van ongeveer 3 miljard. Jaarlijks is een onderhoudsbudget nodig van circa 300 miljoen.

Investeringen en onderhoud in de vaarwegen hebben alleen maar zin als deze tijdig plaatsvinden. Anders hoeft het niet meer. Dit betekent, dat het budgetbeleid (voortdurende bezuinigingen) in deze sektor drastisch moet veranderen. Met andere woorden, de gelden die in de meerjarencijfers bestemd zijn voor «aanleg en onderhoud van scheepvaartwegen en havens» moeten daar ook daadwerkelijk aan besteed worden.

Het belang van de recreatie(toer)vaart

Nederland-Waterland

Nederland kent een grote diversiteit in watertypen die van belang zijn voor Nederland als recreatie- en vakantie-land. In het kader van de Vierde

nota worden kansen toegedacht aan de economische ontwikkeling van «Nederland-Waterland». Dit perspectief is met name van toepassing op een aantal grootschalige waterrijke gebieden en op de verbindingen daartussen. Ook voor de ontwikkeling van het internationaal toerisme liggen hier belangrijke mogelijkheden.

Economisch belang van de recreatie(toer)vaart

Met de recreatietoervaart zijn grote economische belangen gemoeid. Nederland heeft een toonaangevende positie bij de bouw en reparatie van zeer luxe jachten, zeiljachten en historische (zeil)schepen.

De beroepsvaart en de recreatie(toer)vaart

Het belang van de hoofdtransportassen voor het beroepsgoederenvervoer over water is evident. Voor de recreatie(toer)vaart hebben deze assen eveneens een belangrijke verbindingsfunctie tussen gebieden in Nederland maar ook tussen Nederland en het buitenland. Knelpunten doen zich met name voor bij het passeren van bruggen en sluisen doch ook tijdens de vaart. Naast het economisch motief (wachtijden) dient tevens het belang van veiligheid op het water hierbij te worden betrokken. Het creëren of verder ontwikkelen van alternatieve routes voor de recreatie(toer)vaart ter ontlasting van de hoofdtransportassen zal waar nodig worden gestimuleerd.

Verbetering onderlinge bereikbaarheid grootschalige recreatiegebieden

Algemeen

Instandhouding en kwaliteitsverbetering staan voorop. In dit verband wordt gedacht aan knelpunten in zowel de bediening van bruggen en sluisen als ook aan knelpunten welke voortvloeien uit te geringe doorvaart hoogte en -diepte. Daarnaast doen zich knelpunten voor ten aanzien van de openbaarheid van het hoofdtoervaartnet (tolgelden en doorvaartheffingen).

In 1985 is namens de ministers van Landbouw en Visserij, van Verkeer en Waterstaat, van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de staatssecretaris van Economische Zaken en namens de provinciale besturen een Beleidsvisie recreatietoervaart in Nederland uitgebracht. Deze visie blijft uitgangspunt voor het te voeren beleid van provincies en het rijk en voor het overleg met andere vaarwegbeheerders. In de Vierde nota is aangegeven dat de planologische doorwerking van de Beleidsvisie recreatietoervaart in Nederland bevorderd zal worden. In de Vierde nota is eveneens opgenomen dat nadere aandacht zal worden besteed aan de doorgaande vaarroutes tussen IJsselmeer en Deltagebied.

Route-akkoorden

Ten aanzien van het beheer van het toervaartnet bestaat een gedeelde verantwoordelijkheid tussen rijk, provincies, gemeenten en waterschapper. Door de minister van Verkeer en Waterstaat zal medewerking worden verleend aan de totstandkoming van route-akkoorden, waarbinnen afspraken worden gemaakt over zaken als bediening, onderhoud, nieuwbouw en financiering. Voor ieder te sluiten route-akkoord dient dan tevens een coördinator te worden aangewezen. Voor de «staande-mast-route» tussen het Deltagebied en het IJsselmeergebied zijn inmiddels afspraken gemaakt over de zondagsbediening.

Financiële aspecten recreatie(toer)vaart

Om de beoogde kwaliteitsverbetering tot stand te kunnen brengen zijn boven de bij het rijk beschikbare middelen extra financiële middelen nodig. Er zal onderzocht worden hoe door toepassing van het profijtbeginselen middelen kunnen worden gecreëerd. Daarbij valt te denken aan pleziervaartuigenbelasting of rekeningvaren.



Luik 1 : verbetering van de bereikbaarheid.

Spoor 5 : verbetering van de bereikbaarheid van de lucht- en zeehavengebieden.

Streefbeeld:

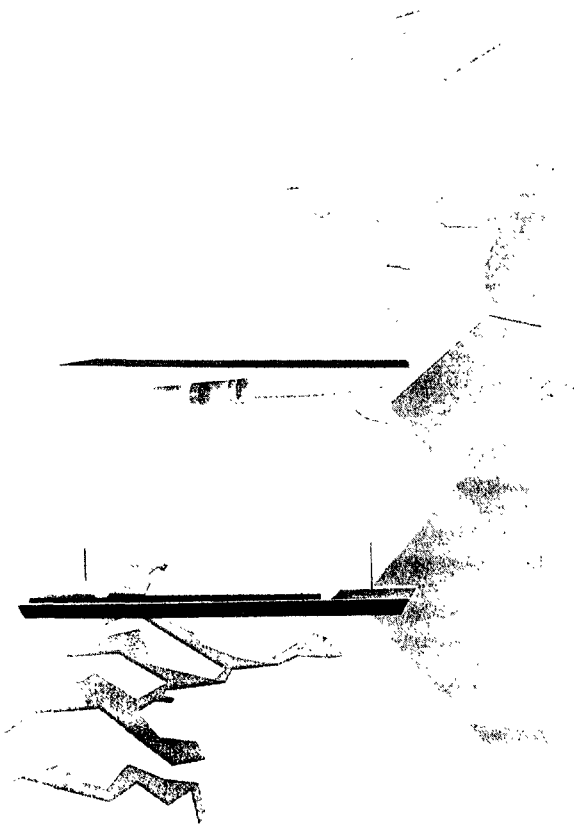
- de mainports Rotterdam en Schiphol en de zeehavengebieden Amsterdam-Noordzeekanaalgebied en Westerscheldezeehavengebied beschikken over een gevarieerd pakket hoogwaardige vervoermogelijkheden; voor deze gebieden geldt dat van de achterlandverbindingen over de weg, per rail, en over water er minimaal twee zijn aangewezen als hoofdtransportassen;
- in samenwerking met de havenbeheerders is er voor gezorgd dat de zeetoegangswegen naar Rotterdam, Amsterdam-Noordzeekanaalgebied en Westerscheldezeehavengebied het vereiste kwaliteitsniveau hebben;
- door telematica zijn de vervoertakken volledig berekend op hun bijdrage aan het logistieke proces;
- de bereikbaarheid van Schiphol per openbaar vervoer is zodanig vergroot dat 40% van de Schipholwerkers en van de luchtreizigers met het openbaar vervoer reist;
- alle regionale lucht- en zeehavens zijn tenminste aan het hoofdwegennet aangetakt.

Mainports en andere belangrijke havengebieden

Kwaliteit achterlandverbindingen en voorwaartse verbindingen

Het rijk aanvaardt een bijzondere verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van de verbindingen van en naar de mainports Rotterdam en Schiphol en naar Amsterdam-Noordzeekanaalgebied en Westerscheldegebied. Voor deze gebieden geldt dat van de achterlandverbindingen over de weg, per rail, en over water er minimaal twee zijn aangewezen als hoofdtransportassen; ze voldoen dus aan de hoogste kwaliteitsnormen. Bij de zeehavengebieden gaat het daarbij ook om medeverantwoordelijkheid voor de verbindingen naar zee met inbegrip van de in de Noordzee te onderhouden geulen.

Uit een marktverkenning blijkt dat circa 80% van het goederentransport tussen Rijnmond en West-Europa zich concentreert op de relatie Rijnmond-Antwerpen, Brussel en Gent en de relatie Rijnmond-Ruhrgebied. Met name voor die trajekten zal aansluitend op initiatieven uit het bedrijfsleven worden onderzocht of door toepassing van nieuwe technologieën een nieuwe generatie achterlandverbindingen gerealiseerd kan worden.



Achterlandverbindingen

Voorwaardenscheppende rol van het rijk

De havengebieden worden door plaatselijke of regionale havenautoriteiten beheerd. Dat wil niet zeggen dat het rijk er geen rol vervult. Aanpassing van de haveninfrastructuur is veelal zo ingrijpend dat het rijk in de voorwaardenscheppende sfeer op planologisch gebied de nodige steun moet bieden. Verkeer en Waterstaat is voorts verantwoordelijk voor de reglementering; die kan overigens, als het om de luchthavens gaat, minder gedetailleerd zijn.

Stimulering telematica-infrastructuur

De Nederlandse havens danken hun positie aan hun strategische ligging en aan het doelbewust benutten daarvan door overheid en bedrijfsleven. De infrastructuur en de bedrijfsmiddelen zijn steeds aangepast aan de eisen van de markt. We staan nu weer voor een nieuwe uitdaging. Hoe spelen we zo snel en zo goed mogelijk in op de opmars van de telematica die binnenkort in het vervoer even onmisbaar zal zijn als de traditionele infrastructuur? In en rond onze havens zijn reeds goede initiatieven in gang gezet, zoals CARGONAUT, INTIS, SAGITTA en ROTTERDAM TELEPORT. Met het bedrijfsleven wordt bezien hoe men zich hierin nog sterker kan maken (zie voorts spoor 7 waar telematica uitvoerig wordt behandeld).

Stimulering van innoverende ontwikkelingen

Verkeer en Waterstaat zal in samenwerking met Economische Zaken innoverende projecten van het bedrijfsleven ondersteunen. Daarbij kan het zowel om een nieuwe generatie achterlandverbindingen gaan als om het aanboren van nieuwe marktmogelijkheden.

Aandacht voor bijzondere situaties

Een bijzondere situatie doet zich voor bij de luchthaven Schiphol. De afnemende bereikbaarheid is zorgelijk. In grotere mate dan bij de Rotterdamse haven slibben de wegen nabij de luchthaven dicht. Het vervoer wordt onbetrouwbaarder. Veel bedrijven in de regio Schiphol hebben daar al mee te kampen. Bedrijven die zich in de regio willen gaan vestigen bedenken zich nog eens. In de nabije toekomst dreigen deze problemen sterk toe te nemen. Dit heeft alles te maken met de onstuimige groei van Schiphol. Volgens de jongste prognoses zal het aantal luchtreizigers omstreeks 2010 meer dan twee keer zo groot zijn als nu. Voorts zullen er in dat jaar circa 55 000 mensen op het luchthaventerrein werken. Daarnaast groeit het vervoer van luchtvracht zeer sterk. Het gaat hierbij vaak om hoogwaardige vracht die stipt op tijd aan- en afgevoerd moet kunnen worden. Als we dan nog bedenken dat de helft van de buitenlandse toeristen via Schiphol binnenkomt, moeten we concluderen dat het tekortschieten van de infrastructuur rond de luchthaven uit den boze is.

Momenteel komt 75% van de luchtreizigers, en 80% van wie op Schiphol werken, met de auto. Als we niets doen zullen tegen 2010 circa 120 000 autoverplaatsingen per dag worden gemaakt naar en van de luchthaven. Dit zal een ingrijpende aanpassing vragen van de hoofdwegen in de omgeving van Schiphol en tot grote parkeerproblemen op het luchthaventerrein leiden. Schiphol werkt ernaar toe dat in 2000 40% van de luchtreizigers het openbaar vervoer kiest voor het voor- en natransport. Het rijk steunt dit streven. Bovendien is het wenselijk dat ook 40% van de Schipholwerkers het openbaar vervoer gaat gebruiken. Dit scheelt in totaal 30 000 autoverplaatsingen per dag. Om dit te bereiken zal de bereikbaarheid per openbaar vervoer aanmerkelijk worden verbeterd. Ook zal in het openbaar vervoer de dienstverlening voor luchtreizigers worden verbeterd.

Regionale lucht- en zeehavens

Kwaliteit achterlandverbindingen en voorwaartse verbindingen

Het rijk aanvaardt een medeverantwoordelijkheid voor de kwaliteit van de verbindingen van de regionale lucht- en zeehavens. Alle regionale havengebieden zijn ten minste aan het hoofdwegennet aangetakt. Het Eemsmondgebied is daarnaast aangesloten op het hoofdvaarwegennet. Voor de regionale zeehavengebieden strekt de medeverantwoordelijkheid van het rijk zich ook uit tot de verbindingen naar zee.

Bijzondere rol van het rijk t.a.v. de regionale luchthavens

De zorg voor Zestienhoven, Maastricht airport, Eelde, Eindhoven en Twente berust primair bij de gemeentelijke en de provinciale overheid. Aangezien enkele regionale luchthavengebieden nog in een ontwikkelingsfase verkeren, waarin geen sluitende exploitatie mogelijk is, wil het rijk gedurende een overbruggingsperiode de onrendabele top voor zijn rekening nemen. Zodra de verkeersontwikkeling een commerciële exploitatie mogelijk maakt, zal het rijk zich terugtrekken. Het streven is er op gericht dat Verkeer en Waterstaat uiterlijk in 2000 zijn financiële steun aan de regionale luchthavens staakt.

Samen sterker

Zee- en luchthavens vormen onmisbare schakels in de vervoerketens. Zij vertegenwoordigen een nationaal belang. Sinds enige tijd neemt bij de havenautoriteiten het besef toe dat onderlinge samenwerking voordelen heeft. In het buitenland zijn voorbeelden van samenwerking te vinden, waarbij soms alle lucht- en zeehavens in een gebied in een «authority» zijn ondergebracht, dan wel tussen luchthavens of zeehavens samenwerkingsvormen zijn ontwikkeld. Verkeer en Waterstaat wil recente initiatieven in deze richting van Nederlandse havenautoriteiten graag ondersteunen.

De activiteiten van de stichting Nederland Distributieland zijn voor bundeling van krachten in dit kader van essentiële betekenis. Gezien de ontwikkeling naar Europese en mondiale distributiesystemen zal het Nederlandse vervoerend bedrijfsleven, inclusief de havens, zich als eenheid moeten presenteren. Daarmee kunnen wij aan grote verladers alle vervoer- en distributiefaciliteiten aanbieden als een totaalpakket. De stichting speelt daarbij een voortrekkersrol.



Luik 1 : verbetering van de bereikbaarheid.

Spoor 6 : verbetering van de uitwisselingspunten tussen de verschillende vervoerwijzen.

Streefbeeld: – er is een net van terminals voor gecombineerd vervoer dat toegesneden is op de vervoerbehoefte;
– de laadeenheden zijn gestandaardiseerd;
– op strategische punten zijn er overstappunten voor personenvervoer.

Goederenvervoer

Versterking van de positie van het vervoer per rail en te water

In de sporen 3 en 4 is de noodzaak gebleken de omstandigheden voor het vervoer per rail en te water te verbeteren. Voor versterking van de positie van het internationale container- en gecombineerd vervoer dienen voldoende terminals beschikbaar te zijn. Op dit moment kennen we de volgende vormen van gecombineerd vervoer:

- gecombineerd weg-railvervoer: vervoer per trein van opleggers, wissellaadbakken, vrachtauto's en containers;
- gecombineerd weg-watervervoer: vervoer per binnenschip van wegvoertuigen en containers.

Op allerlei manieren is geprobeerd het gecombineerd vervoer te bevorderen. De argumenten daarvoor zijn:

- versterking van de positie van Nederland als transport- en distributieland;
- aansluiting op internationale ontwikkelingen;
- transitoproblematiek: vooral de Alpenlanden, Oostenrijk en Zwitserland, verzetten zich wegens de milieueffekten tegen de groei van het transitovervoer over de weg.

Onlangs is een convenant tot stand gekomen voor de verdere ontplooiing van het gecombineerd vervoer per trein van opleggers en wissellaadbakken. Om dit streven te steunen is tot 1992 in totaal 7,5 miljoen beschikbaar. Ook het gecombineerd weg-watervervoer kan belangrijk bijdragen aan versterking van de positie van het vervoer te water, met name in de sfeer van het containervervoer. Dat is echter slechts mogelijk wanneer een en ander is in te passen in de logistieke concepten en wanneer het gecombineerd vervoer ook financieel kan wedijveren met traditioneel vervoer. Vanuit dat besef zal financiële steun van de overheid noodzakelijk zijn. Daarbij zal geen gebruik gemaakt worden van steun aan individuele bedrijven, maar zal met name gestuurd worden door middel van bijdragen aan de bouw van terminals en de ontwikkeling van nieuwe technieken.

Er komen meer overslagpunten: terminals

Een belangrijke positie nemen de overslagpunten in. De overslagpunten zullen op strategische punten moeten staan, zonder daarbij accenten te leggen op een specifieke gecombineerd vervoer-techniek. Gelukkig hoeven we niet bij nul te beginnen. Het gecombineerd vervoer per rail kent reeds een redelijk geëquipeerd net van terminals. Met de aanleg van het Rail Service Centrum Rotterdam ontstaat een net dat in de huidige behoefte voorziet. Voor het gecombineerd weg-watervervoer zijn nog enkele terminals nodig. Van geval tot geval zal in overleg met belanghebbenden worden nagegaan of aanleg gewenst is en financiële ondersteuning nodig is. Om milieuredenen zullen overslagcentra buiten de woongebieden moeten worden gesitueerd. Een beeld van de huidige en nu voorziene terminals vindt men in DEEL IV.

Standaardisatie en nieuwe overslagtechnieken

Men kan de toepassing van gecombineerd vervoer ook vergemakkelijken via de techniek. Daarbij kan gedacht worden aan standaardisatie en aan nieuwe overslagtechnieken. Bij standaardisatie zal het accent gelegd moeten worden op de wissellaadbak, en bij de nieuwe overslagtechniek op binnenvaartoverslag. Met name op deze terreinen is innovatie mogelijk. Verkeer en Waterstaat zal aanhaken op initiatieven van het bedrijfsleven en zo nodig deze ontwikkelingen financieel steunen.

Personenvervoer

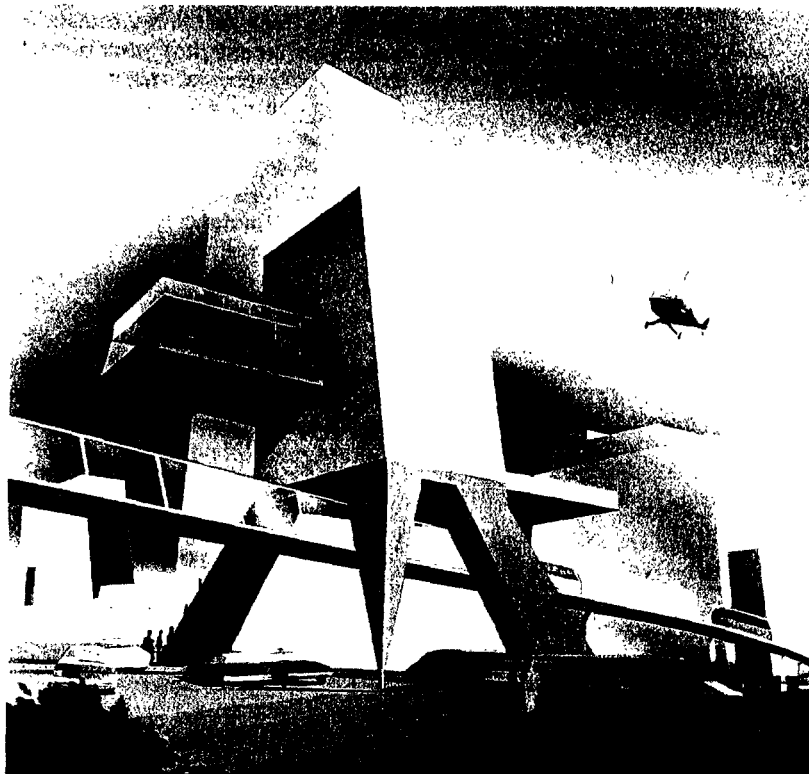
Er komen transferia

Automobilisten moeten meer mogelijkheden krijgen de reis per auto te onderbreken en per openbaar vervoer verder te gaan. Op termijn diene daarvoor rond de grote stadsgewesten uitwisselingspunten, **transferia** te komen. Daar kunnen automobilisten de rijksweg verlaten en hun auto stallen in parkeertorens die als het ware «bovenop» een knooppunt van openbaar vervoer staan. Bij voorkeur daar waar het stadsgewestelijke en het nationale openbaar vervoer samenkomen. Via dit systeem worden steden ontlast van geparkeerde auto's, ontstaat er meer capaciteit op het hoofdwegennet en wordt het openbaar-vervoergebruik bevorderd. Om het gebruik te stimuleren kunnen in deze parkeertorens auto's worden gekeurd en hersteld.

De aanzet tot dit concept bestaat reeds: de P+R-terreinen. Die zijn echter niet alle goed van de grond gekomen. De redenen om dit idee nieuw leven in te blazen zijn:

- bij de meeste stations moet men woekeren met ruimte; dat belet het P+R-concept tot ontwikkeling te komen; met de nieuwe vormgeving wordt dit dilemma opgelost;
- nu het openbaar vervoer aanzienlijk wordt verbeterd gaat daar méér wervende kracht van uit;
- de moderne elektronika biedt méér mogelijkheden voor gerichte reizigersinformatie; zodoende kunnen automobilisten, afhankelijk van de verkeerssituatie, tijdens de reis besluiten met het openbaar vervoer verder te reizen.

DEEL IV bevat een vlekkenplan voor mogelijke terminals.



Transferium



Luik 1 : verbetering van de bereikbaarheid.

Spoor 7 : verbetering van de telematica-infrastructuur.

Streefbeeld: – voor goederenvervoerbeheersing is een samenhangende informatiestructuur beschikbaar;
– voor de geleiding van het verkeer zijn geavanceerde systemen op de autosnelwegen beschikbaar waardoor de verwerkingscapaciteit met 30% is toegenomen;
– ten behoeve van reizigers per auto en per openbaar vervoer zijn gemakkelijk toegankelijke reizigersinformatiesystemen beschikbaar.

Verbetering goederenstroombeheersing

Algemeen

De infrastructuur mag nog zo goed voor elkaar zijn, het zet weinig zoden aan de dijk als administratieve procedures een snelle en betrouwbare afwikkeling van het goederenvervoer in de weg staan. Dit is wat er speelt:

– de administratieve afhandeling van goederen ondervindt vertraging door een falende informatiestroom; het aantal papieren is te groot; de kosten van documentenverwerking belopen 7% van de totale produktwaarde;

– spreiding van het productieproces over regionale vestigingen en de eisen van «just-in-time» transport, vragen tot het laatste moment bijgewerkte informatie over de goederenstromen.

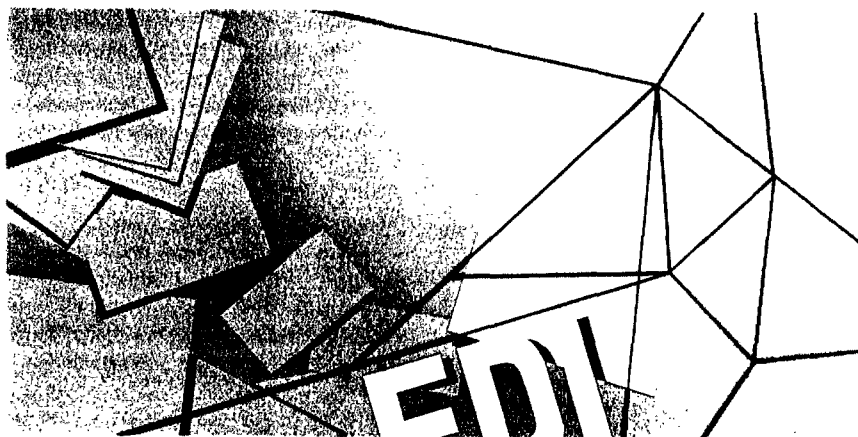
Met twee telematica-invalshoeken moeten we hier een antwoord op vinden.

Automatische informatie-overdracht (EDI)

Toepassing van EDI (Elektronic Data Interchange) is in de toekomst een absolute voorwaarde voor het realiseren van de geplande logistieke en distributieprocessen. EDI vervangt papieren informatie door computercommunicatie. Het maakt de verwerking van intensievere vervoerstromen mogelijk onder condities van grotere efficiency en beheersbaarheid. Voor het realiseren van «just-in-time» transport is communicatie tussen computers onontbeerlijk. EDI, als systeem van automatische informatie-overdracht in het goederenvervoer, zal leiden tot een revolutionaire verandering in dat goederenvervoer³. Voor invoering van EDI is nodig: simplificatie (afschaffing overbodige formulieren en vragen), unificatie (formulieren die op elkaar lijken samenvoegen tot één), standaardisatie (alle formulieren krijgen eenzelfde formaat en lay out), harmonisatie (alle landen gebruiken dezelfde formulieren).

³ Voor meer informatie over EDI wordt kortheidshalve verwezen naar de Case Study Telematica, augustus 1988, V&W/DGV.

Electronic data interchange (EDI)



Elektronisch marktsysteem

Voorts is telematica in dit kader als medium voor snelle en efficiënte afstemming van te vervoeren goederen aan de ene kant, en van ladingruimte aan de andere kant. Ook op dit punt wordt projectmatig ingegaan.

Op deze terreinen ligt een taak voor Verkeer en Waterstaat. Ten aanzien van EDI is die beperkt maar bepaald niet onbelangrijk. De gebruikers zelf zijn verantwoordelijk voor de definitie van standaarden, hard- en softwarekeuzen, communicatietechnieken. Verkeer en Waterstaat schept voorwaarden voor het functioneren van de transportsector en het integreren van nieuwe technologie in die sector. Hierbij zal Verkeer en Waterstaat nadrukkelijk aansluiting zoeken bij het bestaande overheidsbeleid (van met name Economische Zaken) op het gebied van de informatietechnologie. Uit dien hoofde zal Verkeer en Waterstaat ertoe bijdragen

- dat de Nederlandse vervoersector inhaakt op EDI-ontwikkelingen;
- dat de randvoorwaarden waaronder EDI tot ontwikkeling kan komen vervuld worden;
- dat internationale standaards tot stand komen;
- dat de transportsector gereed is voor deze nieuwe uitdaging.

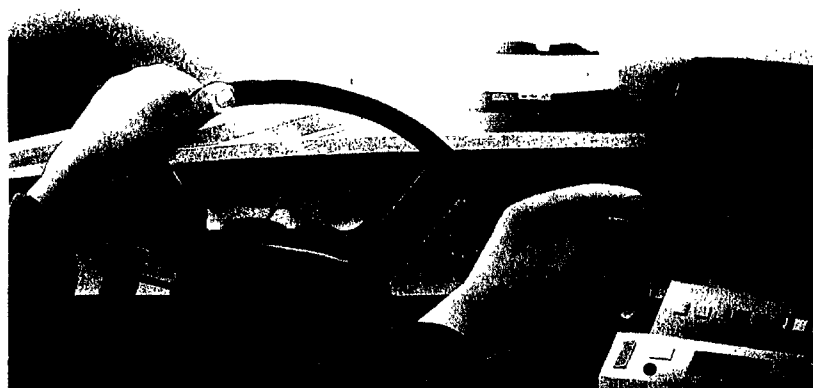
Waar Verkeer en Waterstaat zelf gebruik maakt van informatie uit de transportwereld zal het bereid moeten zijn zelf ook op EDI-niveau te opereren. Verkeer en Waterstaat zal deze taak samen met Economische Zaken en het bedrijfsleven oppakken.

Op het gebied van de elektronische marktsystemen zal Verkeer en Waterstaat ervoor zorgen dat er geen monopolisering van deelmarkten zal optreden.

Verbetering van de verkeersgeleiding

De toepassing van elektronika in het voertuig

De Europese auto-industrie heeft zijn krachten gebundeld in het project PROMETHEUS en gaat na hoe de techniek bij kan dragen tot een andere soort auto die tevens veiliger is. Termen als ABS en radar-afstandhouding klinken ons niet meer vreemd in de oren. Door combinatie van elektronische systemen in het voertuig en langs de weg, lijkt een meer beheersbare en dus ook veiliger verkeersafwikkeling op hoofdwegen mogelijk. Er zal een fundamentele studie worden verricht naar de toepassingsmogelijkheden van de elektronika, waarbij niet alleen gekeken wordt naar wat technisch allemaal kan, maar ook de acceptatie door het publiek en de economische consequenties voor de automobielindustrie aandacht krijgen. De studie zal uitmonden in concrete voorstellen voor de vergroting van de veiligheid.



Elektronica in het voertuig

De toepassing van elektronika op het hoofdwegennet

Op het hoofdwegennet zal een aantal technieken dat de veiligheid dient en voor een betere benutting van de aanwezige infrastructuur zorgt, stapsgewijs worden ingevoerd. Het verkeerssignaleringsstelsel dat nu reeds op een aantal drukke wegvakken dienst doet zal op termijn worden uitgebreid. Door het signaleringsstelsel neemt de kans op massale kop-staartbotsingen bij files, mist en gladheid af. Uit het oogpunt van de kwaliteit en storingsgevoeligheid komen de hoofdtransportassen het eerst in aanmerking voor invoering van het signaleringsstelsel. Daarnaast kan het stelsel ook elders op het hoofdwegennet waar het de moeite loont worden toegepast. Voor het jaar 2000 komt bijna 400 km wegen in aanmerking voor signalering. Hiermee is ongeveer 250 miljoen gemoeid.

De ontwikkeling van elektronische systemen in de auto, zal het op iets langere termijn mogelijk maken op de wegen een automatische radar-afstandsregeling in te voeren. De afstand tussen de voertuigen wordt dan automatisch geregeld waardoor er minder botsingen zullen vóórkomen en er op dezelfde weg per uur aanzienlijk meer auto's kunnen passeren. Als laatste stap – maar dan hebben we het over de hele lange termijn – doemt het beeld op van de volledige voertuiggeleiding. De autobestuurder kan dan op bepaalde verbindingen het werk aan het stelsel overlaten. Hoewel invoering van volledige voertuiggeleiding pas na 2010 aan de orde lijkt zullen studies plaatsvinden om op tijd op deze technieken voorbereid te zijn.

Modernisering reizigersinformatie

Het beschikbaar stellen van een goede infrastructuur en een op de behoefte afgestemd openbaar vervoer is niet genoeg. Met moderne communicatietechnieken, die van jaar tot jaar meer bieden, is een veel beter gebruik van het verkeers- en vervoersstelsel mogelijk.

Reizigersinformatie over openbaar vervoer

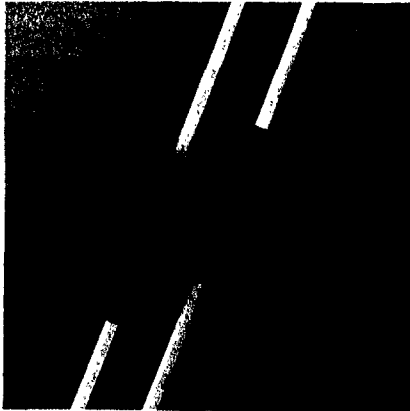
Onmisbaar onderdeel van een samenhangend openbaar vervoer is goede reizigersinformatie. Het gaat daarbij niet alleen om goede informatie **voorafgaand** aan de reis, maar ook om informatie **tijdens** de reis. Reizigersinformatie over openbaar vervoer voorafgaand aan de reis, is momenteel slechts versnipperd te verkrijgen. Elk streekvervoerbedrijf heeft eigen informatiepunten en eigen busboekjes. Sinds kort is er één centraal NS-informatienummer. Door de tekortschietende informatie komt het openbaar vervoer niet als eenheid over. Ongeveer hetzelfde ligt het bij informatie tijdens de reis. Voor zover aanwezig is die bedrijfsgericht. Vaak wordt de reiziger niet op de hoogte gesteld over het aansluitend openbaar vervoer en over vertragingen.

Duidelijke reizigersinformatie is voorwaarde voor een fundamentele verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer. Verkeer en Waterstaat wil op dit gebied stimulerend optreden. De vervolmaking is de taak van het gezamenlijke openbaar-vervoerbedrijfsleven.

Verbetering van reizigersinformatie in het wegverkeer

Voor het wegverkeer bestaan reeds kaarten en radio-verkeersinformatie van een steeds betere kwaliteit. Een aanzienlijke verbetering kan worden bereikt door een betere waarneming en berichtgeving over wat op de wegen speelt. De moderne waarnemings- en communicatietechnieken maken het mogelijk de wegverkeersinformatie op termijn aanzienlijk te verbeteren en de automobilist van zeer actuele informatie te voorzien. Dat kan zowel via de satelliet als via «een draad in de weg». In aansluiting op de verbetering van de ontvangstapparatuur in de auto zal de informatie in de komende jaren worden verbeterd. De betrouwbaarheid en verwerkingscapaciteit van de wegen worden daardoor groter.

Het op ieder moment beschikbaar zijn van betrouwbare informatie over de verkeerssituatie op het wegennet maakt het de vrachtvervoerder mogelijk de route van de vrachtauto's optimaal te plannen en bij te sturen.



Luik 2 : geleiding van de mobiliteit.

Spoor 8 : concentratie van wonen, werken, rekreëren en voorzieningen.

Streefbeeld:

- door concentratie van woon- en werklocaties bij halteplaatsen van openbaar vervoer is het woon-werkverkeer per auto in de verstedelijkte gebieden in de spits 5% tot 10% lager dan bij ongewijzigd beleid;
- op knooppunten van openbaar vervoer zijn arbeidsintensive werkgelegenheids- en publieksvoorzieningen geconcentreerd, overeenkomstig de in de Vierde nota aangegeven bereikbaarheidsprofielen;
- nieuwe recreatiepunten, met zeer veel bezoekers, worden gevestigd op goed door het openbaar vervoer ontsloten locaties.

Concentratie van wonen

Aantal woningen

Tussen 1990 en 2015 worden er in Nederland tussen 1,5 en 1,7 miljoen woningen gebouwd, waarvan tussen 950 000 en 1,1 miljoen in de vier westelijke provincies. Voor een deel is reeds bekend waar dat zal gebeuren, namelijk op plaatsen waar woningen gesloopt worden en op locaties waarover reeds beslissingen zijn genomen. Toch moet voor de uitbreiding van de woningvoorraad na het midden van de jaren '90 in veel gevallen nog een definitieve locatie gekozen worden. Deze keuze is van groot belang voor de mobiliteit. Afstemming op voorzieningen van openbaar vervoer is dan noodzakelijk.

Situering van het wonen

Bij de besluitvorming over grote bouwlocaties wordt ernstig rekening gehouden met de beschikbaarheid van en aansluiting op openbaar vervoer. Grote bouwlocaties binnen en bij het bestaande stedelijke gebied kunnen door het rijk extra worden gesubsidieerd indien er sprake is van hoge verwervingskosten, na toetsing aan een aantal criteria, waaronder de aansluiting op het openbaar vervoer.

Het initiatief voor het ontwikkelen van locaties ligt in ons land bij de lagere overheden. Er zijn procedures voor het toetsen van voorstellen en het beoordelen van subsidie-aanvragen. De regering zal convenanten sluiten met lagere overheden, openbaar-vervoerbedrijven en particuliere instanties. In deze convenanten zal een afstemming plaatsvinden tussen verkeers- en vervoerbeleid aan de ene kant en het beleid ten aanzien van bouwlocaties aan de andere kant.

Concentratie van werken en voorzieningen

Aantal arbeidsplaatsen

Ook het aantal arbeidsplaatsen zal tussen nu en 2010 toenemen. Op basis van het middenscenario van het Centraal Planbureau, en van de differentiatie naar provincie van de Rijksplanologische Dienst, zijn er alleen al in de vier westelijke provincies nog ruim 600 000 arbeidsplaatsen extra te verwachten. Bovendien is er met name in de dienstensektor een sterke herstructurering aan de gang en hebben kantoren en bedrijfsgebouwen een korte economische levensduur. Daardoor is ook bij de locaties van bestaande arbeidsplaatsen de ruimtelijke dynamiek groot. Daarop zal worden ingespeeld. Het is van belang dat een zo groot mogelijk aantal arbeidsplaatsen binnen het bereik van het openbaar vervoer ligt. Uit ervaringscijfers is bekend dat het gebruik van het openbaar vervoer door mensen die in kantoren bij NS-stations werken tientallen procenten groot

is dan elders. Dat ook voorzieningen die veel publiek trekken per openbaar vervoer goed bereikbaar moeten zijn is evident. In de Vierde nota over de ruimtelijke ordening heeft de regering bevestigd dat het beleid gericht is op concentratie van wonen, werken en voorzieningen binnen de stadsgewesten.

Situering van het werken en voorzieningen

In de Vierde nota worden «bereikbaarheidsprofielen» van lokaties gepresenteerd. Door rekening te houden met de wijze van ontsluiting kan een vestigingsbeleid voor bedrijven en voorzieningen worden gevoerd dat tot een zo goed mogelijk gebruik van de infrastructuur leidt. Er zijn globaal drie soorten lokaties te onderscheiden, met elk een eigen bereikbaarheidsprofiel: openbaar-vervoerlokaties (A), gemengde openbaar vervoer-/autolokaties (B) en autolokaties (C).

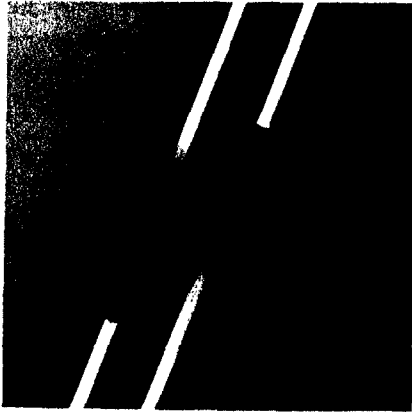
Aktiviteiten met hoge aantallen werkers of bezoekers per hectare, zoals zakelijke dienstverlening, concentraties van hoger onderwijs en culturele voorzieningen komen in aanmerking voor lokaties met profiel A. Voor zakelijke contacten moeten de bereikbaarheid per auto en de parkeermogelijkheden voldoende zijn. Aktiviteiten met relatief lage aantallen werkers en bezoekers per hectare die bovendien goed bereikbaar moeten zijn voor de (vracht)auto komen in aanmerking voor lokaties met profiel C. Te denken valt aan produktie- en distributiebedrijven en sterk geautomatiseerde bedrijven. De goede bereikbaarheid per auto en per openbaar vervoer die profiel B kenmerkt, is belangrijk voor ziekenhuizen, kantoren, onderzoek- en ontwikkelingsaktiviteiten en moderne «kantoorachtige» industrie.

Dit beleid dient volgens de Vierde nota gestalte te krijgen via een stringenter ordening en door voor geschikte verkeers- en vervoervoorzieningen te zorgen. Voordat bereikbaarheidsprofielen worden vastgesteld zal over de kwaliteit en aard van deze lokaties overleg worden gevoerd met het bedrijfsleven. Verkeer en Waterstaat wil vervolgens met Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, lagere overheden, openbaar-vervoerbedrijven en particuliere instanties afspraken maken over de vestiging van bedrijven en voorzieningen op knooppunten van openbaar vervoer. Voor goede infrastructuur zorgen is prima, maar wel eerst afspraken maken. In DEEL IV is voor een aantal stadsgewesten aangegeven aan welke lokaties wordt gedacht, met bijbehorend profiel.

Situering van recreatieve voorzieningen

Tenslotte is voor het verkeer en vervoer ook de lokatie van recreatieve voorzieningen van belang. Nieuwe veel bezoekers trekkende recreatieve voorzieningen zullen worden gesitueerd op lokaties die goed ontsloten zijn door bestaande dan wel geplande openbaar-vervoervoorzieningen.

Bij bestaande voorzieningen zal een zo goed mogelijke ontsluiting met openbaar vervoer en fiets worden geregeld.



Luik 2 : geleiding van de mobiliteit.

Spoor 9 : het afvlakken van de verkeers- en vervoersspitsen.

Streefbeeld: – de dagelijkse spitsen zijn met 5% afgevlakt door tele-ontwikkelingen, méér flexibele werk- en openingstijden en carpooling;
– de recreatiespitsen zijn afgevlakt door attractief openbaar vervoer op maat en moderne informatiesystemen.

Stimulering tele-ontwikkelingen

Telematica kan óók als instrument dienen om de spitsen af te vlakken. Tot dat doel zal Verkeer en Waterstaat actief zijn op de volgende terreinen

Telewerken

Thuis werken met geautomatiseerde apparatuur kan de woon-werkspitsen afvlakken. Telewerken roept zoals de meeste nieuwigheden vragen op. Het idee dat mensen die thuis werken niet gecontroleerd kunnen worden weertstand en het mogelijke gemis aan sociale contacten werkt niet animerend. De beste manier om zicht te krijgen op de consequenties van telewerken is het uitvoeren van een experiment. Verkeer en Waterstaat zal daarom in het eigen departement een proef nemen.

Telebankieren, telewinkelen, televeilen

Andere toepassingen van de telematica die tot vermindering van het fysieke verkeer kunnen leiden zijn telewinkelen, telebankieren, televeilen e.d.. Het stimuleren van de invoering van een systeem als het Franse minitel, waarbij in vele huishoudens een terminal aanwezig is die via de telefoon contact maakt met de computer van bedrijven en instellingen, kan ertoe bijdragen de mobiliteit te drukken. Het departement zal in nauw overleg met degenen die op nationale schaal de ontwikkeling en invoering van een dergelijk systeem ter hand hebben genomen zijn inbreng leveren. Verder zijn in de land- en tuinbouw goede ervaringen opgedaan met het zogeheten «televeilen» waarbij het veilen van aangevoerde producten verloopt via de «klok» van een andere veiling. Een en ander draagt bij aan een beperking van vervoerstromen, alsmede aan kostenbesparing en efficiencyverbetering.

Teleleren

Voorts zal Verkeer en Waterstaat in het voortgezet onderwijs een experiment met teleleren initiëren. Het is de bedoeling aan te tonen dat met afstandonderwijs duizenden middelbare scholieren uit de zo gevaarlijke ochtendspits gehaald kunnen worden zonder de opleiding te schaden.

Openingstijden winkels

«Continu» geopende winkels op stations

Als winkels langer open zouden zijn zou dat onder andere gunstig uitpakken voor het afvlakken van de spitsen. Verkeer en Waterstaat kan op deze weerbarstige problematiek maar weinig invloed uitoefenen. Behalve op plaatsen waar het een «eigen huis» heeft: de stations.

Om het toenemende aantal tweeverdieners, alleenstaanden en éénerd gezinnen de kans te geven hun dagelijkse boodschappen te doen zonder te jagen en te jakkeren om nog net voor zessen in de winkel te zijn, zal, in overleg met de NS en met winkelketens bekeken worden of, op belangrijke stations «continu» geopende winkels kunnen worden gevestigd. Behalve dat mensen hierdoor minder aan de (avond)spits gebonden zijn, gaat er ook een stimulerende werking voor het openbaar vervoer van uit. Onderzocht zal worden of daar ook mogelijkheden van kinderopvang aan gekoppeld kunnen worden.

Aparte rijstroken voor carpooling en bussen

Een maatregel die met name op korte termijn zoden aan de dijk zet is het beschikbaar stellen van aparte rijstroken voor carpooling en voor bussen. Op deze manier zal worden gepoogd het carpoolen nieuw leven in te blazen.

Afvlakking recreatiespitsen

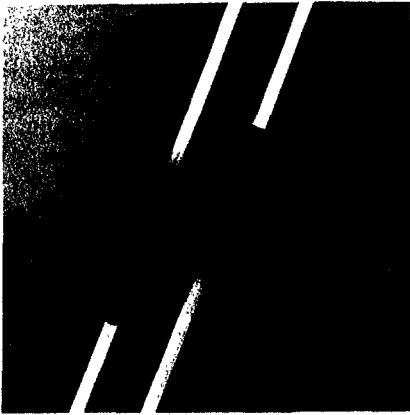
Het massale autoverkeer naar grootschalige recreatievoorzieningen en pretparken leidt tot aanzienlijke files en ergernis, juist op het moment dat men voor zijn plezier onderweg is. Het openbaar vervoer wordt hier meestal niet als een aantrekkelijk alternatief ervaren. Om het gebruik daarvan toch te stimuleren zijn creatieve oplossingen nodig. Aangezien recreatiespitsen maar op een beperkt aantal topdagen optreden moeten de oplossingen ook flexibel zijn. Er worden al initiatieven ontwikkeld zoals de «strandexpress» in Den Haag.

Om het recreatieverkeer in goede banen te leiden en de vervoerwijze-keuze te beïnvloeden is informatie over de bereikbaarheid van recreatie-objekten een eerste vereiste. Toepassing van moderne technieken zoals minitel kan hier uitkomst bieden. Bij de ontwikkeling van de in spoor 7 genoemde reizigersinformatiesystemen zal de geleiding van het recreatieverkeer nadrukkelijk worden meegenomen.

Samen met de betrokken ondernemers en de vervoermaatschappijen zal worden nagegaan:

- op welke wijze de recreatievoorzieningen met attractief openbaar vervoer beter ontsloten kunnen worden;
- hoe de toeloop met dynamische informatiesysteem in zodanige banen kan worden geleid dat recreanten en ondernemers daar genoeg aan beleven.

Door de organisatie van grote, veel publiek trekkende evenementen, wordt het verkeer vaak totaal ontregeld. Het reguliere openbaar vervoer kan ook hier vaak maar een beperkte rol spelen. Met de gemeenten zal overleg plaats vinden over het in het vergunningenbeleid opnemen van voorschriften, die organisatoren van grote evenementen ertoe verplichten voor goed openbaar vervoer zorg te dragen.



Luik 2 : geleiding van de mobiliteit.

Spoor 10 : het voeren van een prijsbeleid.

Streefbeeld: in de sterk verstedelijkte gebiedenis het spitsverkeer per auto ten opzichte vanongewijzigd beleid met 20% verminderd door een samenhangend pakket bestaande uit verbetering van het openbaar vervoer (spoor 2) en een prijsbeleid. Het prijsbeleid omvat de volgende maatregelen:

- invoering van tarieven voor het gebruik van delen van het wegnnet: rekening rijden;
- een marktgericht tarief- en kaartsysteem voor het openbaar vervoer;
- een stringent parkeerbeleid;
- aanpassing van het fiscale regime.

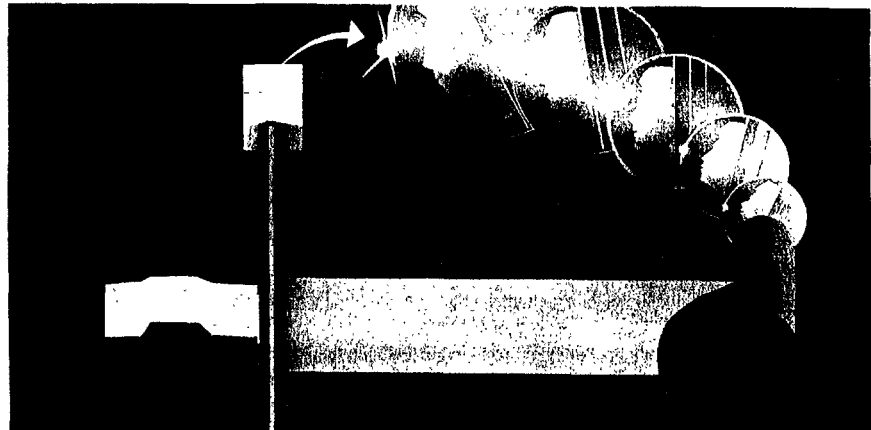
Rekening rijden

Algemeen

Thans vormt de congestie op de weg een prikkel om in het woon-werkverkeer van het openbaar vervoer gebruik te maken. Dit is in een transporthand geen aanvaardbare situatie. Het is voor de economische ontwikkeling veel beter als het prijsmechanisme de rol van de congestie overneemt. De ervaring leert dat alleen de prijs die per kilometer betaald moet worden het gebruik van de auto beïnvloedt. Naarmate de autorit uit zakelijk oogpunt minder belangrijker is, laat men hem eerder achterwege.

Op dit ogenblik komt een verhoging van de brandstofprijs het dichtst in de buurt van een dergelijk systeem van kostentoe rekening. Het is echter een weinig flexibel instrument, waarbij geen onderscheid naar plaats en tijd is te maken. Bovendien leven wij niet op een eiland. Dat maakt dit instrument moeilijk hanteerbaar. Vandaar dat in het kader van het «mobiliteitsscenario randstad» het nieuwe instrument van «rekening rijden» is geïntroduceerd. Ook in de notitie verkeer en milieu is rekening rijden als belangrijk beleidsinstrument genoemd om de groei van het autoverkeer te beteugelen.

Het systeem van rekening rijden is niet alleen flexibel naar plaats en tijdstip, maar ook naar soort voertuig en tarief. Met een hoger tarief in de spitsen kan bijvoorbeeld een betere spreiding van het verkeer over de dag worden bereikt, zodat de infrastructuur efficiënter wordt benut.



Rekening rijden

Tarief rekening rijden

Gedacht wordt aan een tarief waarbij de variabele kosten van het autorijden door het rekening rijden met 50% toenemen. Dat tarief is een afweging tussen de wenselijk geachte mobiliteitsgeleidende effecten aan de ene kant en de verwachte maatschappelijke acceptatie en economische gevolgen aan de andere kant.

Dat tarief maakt het mogelijk om de kosten van rente en aflossing van de privaat gefinancierde tunnels, alsmede de exploitatiekosten van het systeem te dragen. Mocht bij de uitwerking van het systeem blijken dat de opbrengsten groter zijn, dan zal worden overwogen de vaste kosten van het autorijden te verlagen.

Het instrument zal in principe van toepassing zijn op alle wegvoertuigen geregistreerd in Nederland en dus ook op vrachtauto's. Bij de vaststelling van het tarief voor vrachtauto's zal rekening worden gehouden met de internationale aspecten zowel op het gebied van het milieu als ten aanzien van de positie van ons land op vervoergebied.

Een marktgericht tariefbeleid voor het openbaar vervoer

Een weloverwogen tariefbeleid maakt onderdeel uit van een marktgericht openbaar vervoer. Het tarief- en kaartstelsel moet bijdragen aan de vergroting van het marktaandeel van het openbaar vervoer en de versterking van de bedrijfstak. In het tariefbeleid zijn ketenbenadering, marktsegmentering en flexibiliteit sleutelbegrippen.

Er is behoefte aan tarief- en kaartintegratie, zeker binnen de stadsgebieden. Dit is vooral van belang voor de forenzen en korte-afstandsreizigers. Via tariefdifferentiatie zullen de te onderscheiden marktsegmenten op maat worden bediend. Differentiatie kan plaatsvinden naar de leeftijd van de reiziger, de frequentie en lengte van de reis, maar ook naar plaats en tijdstip. Van het in het kader van de nieuw op te zetten advies- en overlegstructuur voor Verkeer en Waterstaat op te richten Overlegorgaan Openbaar Vervoer zal de grootst mogelijke inventiviteit worden gevraagd.

Parkeerbeleid

Driesporenbeleid

Het parkeerbeleid van gemeenten is medebepalend bij het terugdringen van het woon-werkverkeer per auto. Zonder zo'n beleid heeft het verbeteren van het openbaar vervoer geen zin. Daarom moeten we eerst afspraken maken. Met name over het stellen van normen bij bestemmingsplannen, het verbinden van voorwaarden aan bouwvergunningen, het vaststellen van de tarieven bij parkeermeters, het aantal «vrije» parkeerplaatsen e.d., en over de handhaving van het parkeerregime. Het feit dat gemeenten soms een zeer verschillend beleid voeren, zelfs in één regio, is een complicatie. Verkeer en Waterstaat wil de gemeenten helpen problemen op te lossen die een stringent parkeerbeleid in de weg staan. Daarbij wordt gedacht aan gezamenlijke experimenten en aan initiatieven om binnen de regio's afspraken te maken over een samenhangend parkeerbeleid.

Voorts is Verkeer en Waterstaat zich er van bewust, dat de rijksoverheid moet zorgen voor een zodanig instrumentarium, dat de parkeermaatregelen op een effectieve en efficiënte manier kunnen worden gehandhaafd.

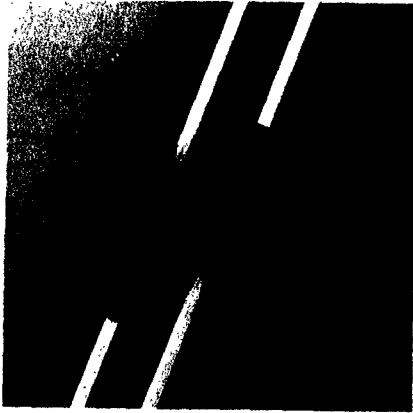
Het beleid van het rijk zal zich derhalve richten op de volgende drie sporen:

- van rijkszijde zorgen voor een (door de gemeenten) hanteerbaar handavingsinstrumentarium;
- afspraken met gemeenten maken over een stringent parkeerbeleid, met name in situaties, waarin het openbaar vervoer verbeterd wordt;

– ondersteuning van de gemeenten bij de ontwikkeling van een parkeerbeleid, dat zich richt op vergroting van het aantal plaatsen waar betaald moet worden, beperking van de mogelijkheden voor «vrij» parkeren bij voorkeur door herinrichting van de wegen en afspraken maken per regio over een gezamenlijk parkeerbeleid. Overigens is het voor een goed functioneren van de stadscentra van belang te zorgen voor voldoende betaalde parkeervoorzieningen voor het economisch belangrijke verkeer.

Het fiscale regime

Uit een aantal studies blijkt dat het fiscale regime onbedoeld tot extra autogebruik prikkelt. In het verlengde van het rapport van de Commissie Oort zal worden gezien hoe met wensen uit het verkeers- en vervoerbeleid rekening kan worden gehouden.



Luik 2 : geleiding van de mobiliteit.

Spoor 11 : gedragsbeïnvloeding.

Streefbeeld: verkeersdeelnemers zijn zich bewust van de maatschappelijke aspecten van hun keuzen en gedrag op verkeers- en vervoergebied door middel van voorlichting en educatie.

Ondersteuning van mobiliteitsgeleidende maatregelen

Voorlichting en publiciteit

De maatregelen in dit luik zijn gericht op een verandering van het verplaatsingsgedrag. Dat houdt in vele gevallen in dat ingesleten gewoonten moeten worden doorbroken. Iemand die gewend is met de auto naar het werk te gaan zal, als hij ineens met de kosten van rekening rijden wordt geconfronteerd niet zonder slag of stoot op het openbaar vervoer overstappen. Veel doorgewinterde automobilisten hebben geen hoge pet op van het openbaar vervoer en voor een deel is dat terecht. In de eerste plaats zal ervoor gezorgd moeten worden dat de aantrekkingskracht van het openbaar vervoer wordt opgevijseld. Minstens even belangrijk is het om de mensen die niet dagelijks gebruik maken van het openbaar vervoer goed te informeren over mogelijkheden en kosten. Het openbaar vervoer moet een goed alternatief zijn en als een goed alternatief verkocht worden. Door de voorgenomen verbetering van het openbaar vervoer zal de kwaliteit ook feitelijk vooruitgaan. In het algemeen kan men zeggen dat allerlei maatregelen pas het volle effect krijgen als ze begeleid worden door gerichte voorlichtings- en publiciteitscampagnes.

Een aanpak op verschillende fronten

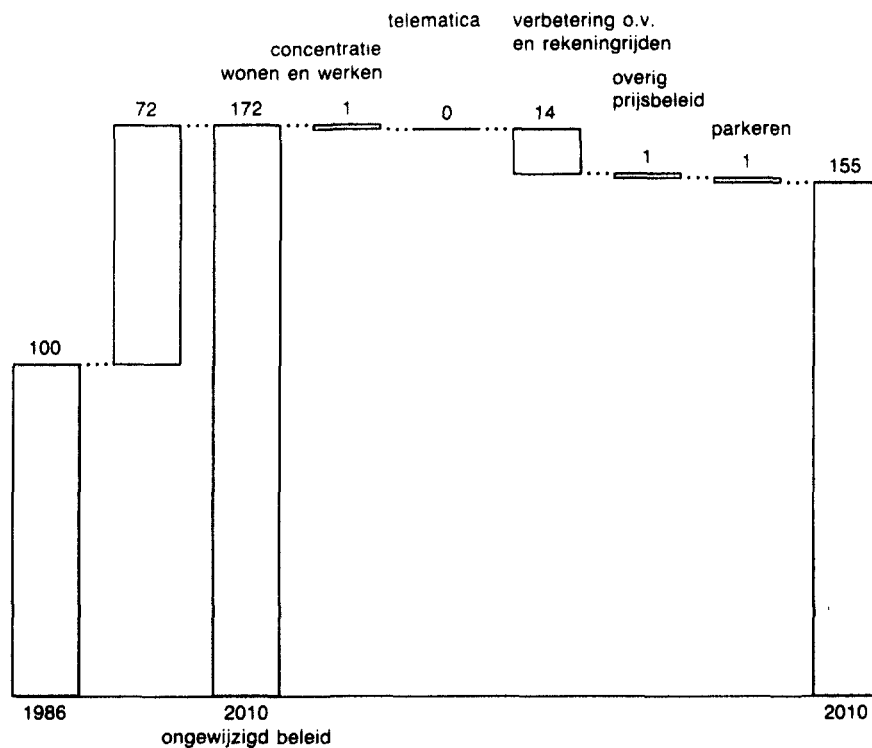
Voorlichting en publiciteit kunnen zich op verschillende fronten richten. In de eerste plaats kan onderscheid worden gemaakt tussen de educatieve aanpak in het onderwijs en overige voorlichtingsacties. Bij de laatste kunnen we mikken op campagnes via de massamedia of op meer directe vormen van beïnvloeding van geselecteerde doelgroepen. Daar bekend is dat boodschappen via de massamedia op zichzelf het gedrag niet blijvend beïnvloeden dienen we ook een meer directe benadering te kiezen. Daar nog weinig bekend is over gedragsbeïnvloeding op het terrein van verkeer en vervoer zal gestart worden met experimenten. Daarna zullen meer structurele campagnes worden opgezet.

Bewustwording

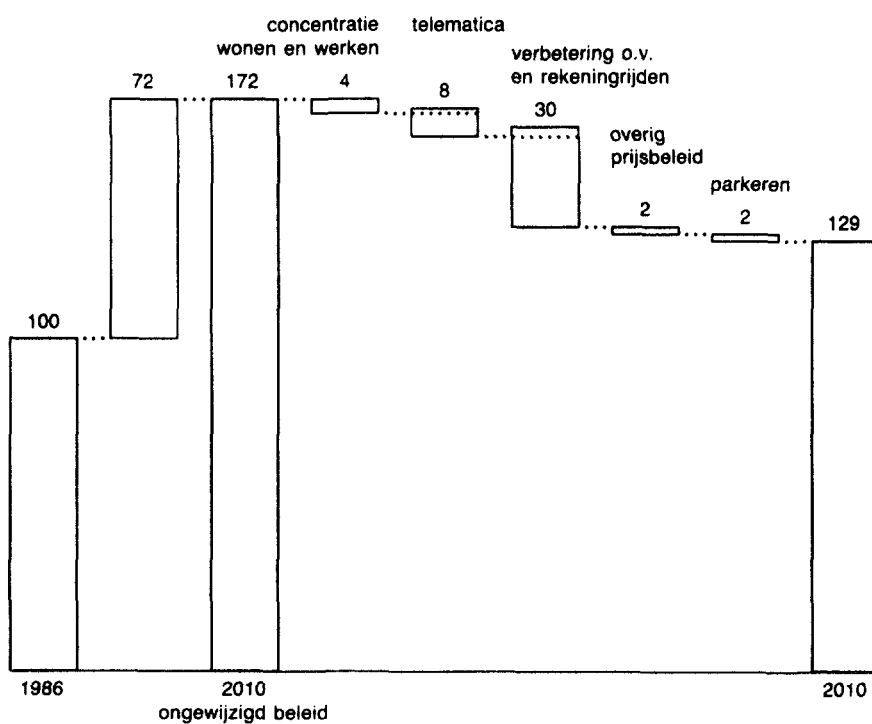
Educatie

Een stapje verder gaat de verkeersdeelnemers beter te laten beseffen wat de gevolgen van ons handelen zijn voor de omgeving. Automobilisten weten vaak niet in hoeverre de auto het leefmilieu bedreigt. Net zo min als men de veiligheidsrisico's altijd goed inschat. Niet alleen het verkeer op zich maar ook de manier van rijden heeft invloed op congestie, overlast en milieu. Het «wegscheuren» bij stoplichten, te snel rijden, te laat remmen zijn evenzovele voorbeelden van rijgedrag dat mede met voorlichting te beïnvloeden is. De overheid zal de burgers geregeld op de negatieve kanten van het autoverkeer moeten wijzen. Dat kan ertoe bijdragen dat de samenleving op een volwassen manier met de mobiliteit leert omgaan. Omdat bij dit bewustwordingsproces veel organisaties en instanties betrokken zijn zouden de Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid, waarvan er begin 1989 in elke provincie een zal zijn, een goede intermediaire rol kunnen vervullen. De recente aktivering van het bedrijfsleven in het kader van het verkeersveiligheidsbeleid kan ook de bewustwording op het terrein van verkeer en vervoer vergroten. De – samen met het bedrijfsleven – voorziene verkeers(veiligheids)markten vormen daarvoor een goede aanzet. Naast deze meer doelgerichte benadering zal in het onderwijs aan de relatie verkeer en milieu op structurele wijze aandacht moeten worden gegeven.

EFFECTEN VAN MAATREGELEN LUIK 2 OP DE AUTOMOBILITEIT IN TOTAAL NEDERLAND

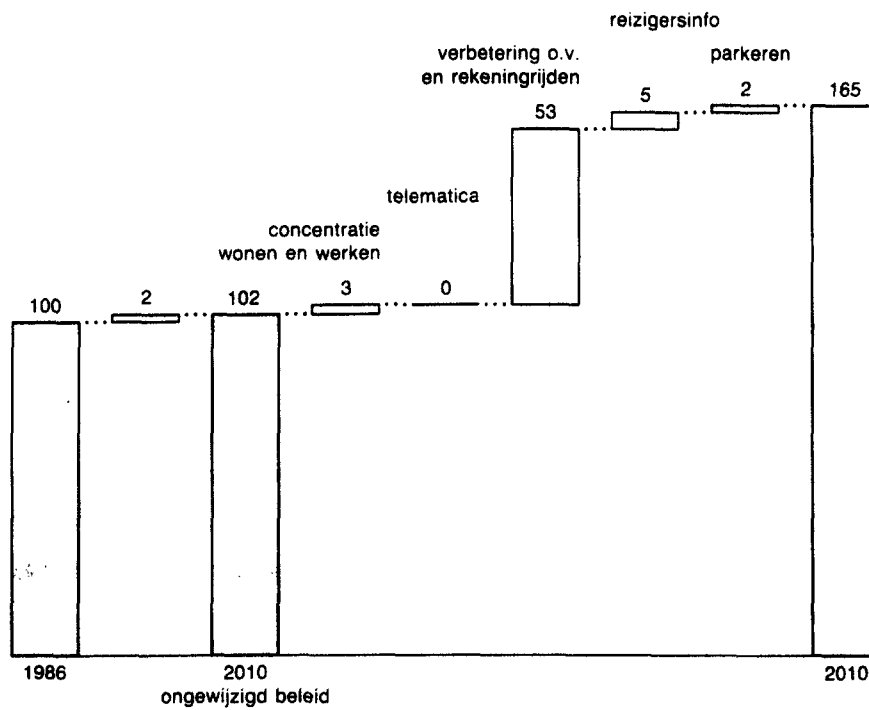


EFFECTEN VAN MAATREGELEN LUIK 2 OP DE AUTOMOBILITEIT IN DE SPITS IN DE VERSTEDELIJKE GEBIEDEN

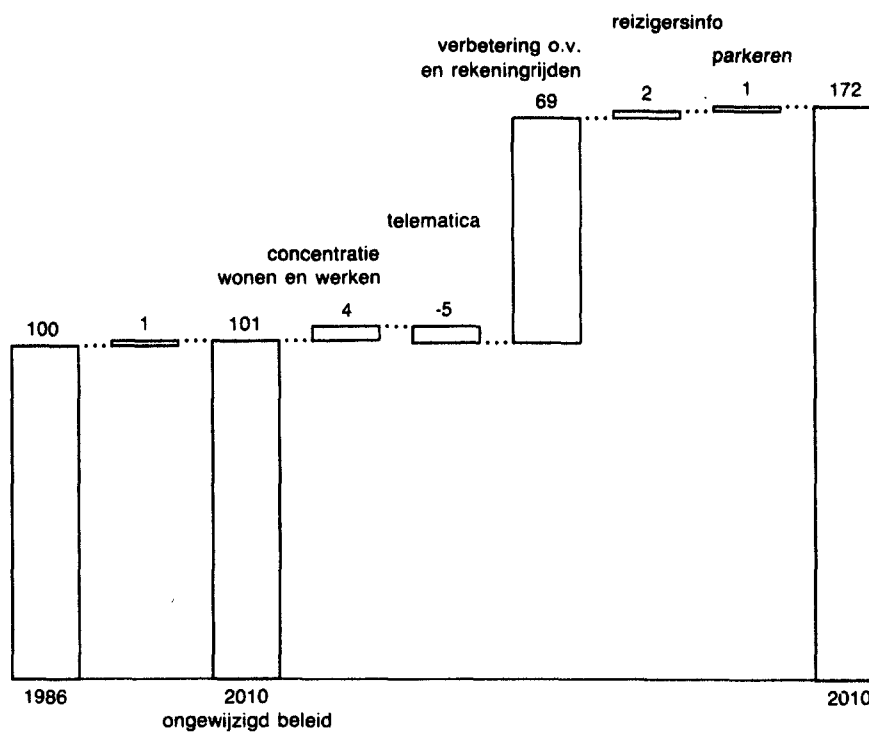


in: reizigerskilometers
bron: HCG, DVK, DGV, PT/SVV

EFFECTEN VAN MAATREGELEN LUIK 2 OP DE OPENBAAR-VERVOERMobiliteit IN TOTAAL NEDERLAND



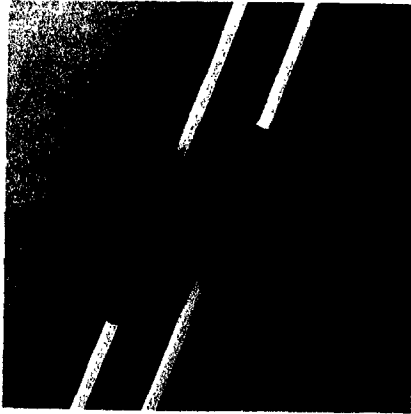
EFFECTEN VAN MAATREGELEN LUIK 2 OP DE OPENBAAR-VERVOERMobiliteit IN DE SPITS IN DE VERSTEDELIJKTE GEBIEDEN



in: reizigerskilometers
bron: HCG, DVK, DGV, PT/SVV

Creativiteit burgers

Wij hebben de wijsheid niet in pacht. Uit de vele, aan de minister van Verkeer en Waterstaat gerichte, brieven blijkt een rijkdom aan ideeën bij burgers om, al dan niet door middel van een prijsbeleid, het autogebruik af te remmen. Onlangs is door particulier initiatief een aantal van die ideeën gebundeld. Het lijkt de moeite waard deze creativiteit te onderzoeken, en te bezien of er ideeën in zitten die zich lenen voor vertaling in concreet beleid. Aanvullend daaraan zal een éénmalig te organiseren landelijke ideeënbus een mogelijkheid bieden tot het garen van uiteenlopende inzichten.

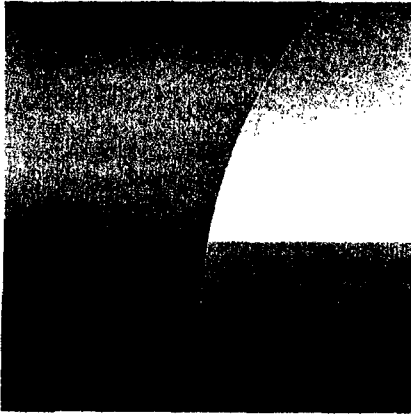


Belangrijkste effecten mobiliteitsgeleidende maatregelen uit Luik 2

Aan het slot van dit luik een samenvattend overzicht van de belangrijkste effecten van de mobiliteitsgeleidende maatregelen. Daarbij zijn uitkomsten voor het gehele land opgeteld om de milieu-effecten te kunnen beoordelen. Daarnaast zijn ze afzonderlijk berekend voor de verstedelijkte gebieden in de spits in verband met de congestieproblematiek. De overzichten tonen het effect van de maatregelen in Luik 2 op het autogebruik en op het openbaar-vervoergebruik. Uit de grafieken blijkt dat het openbaar vervoer in de verstedelijkte gebieden in de spits met zo'n 70% kan toenemen. De in het algemene streefbeeld van Luik 2 genoemde verdubbeling van het interlokale op de economische centra gerichte openbaar vervoer lijkt daarom plausibel. De grafisch weergegeven effecten van de afzonderlijke maatregelen moeten worden gezien als de best mogelijke schattingen van dit moment. Het gaat erom inzicht te geven in de orde van grootte van de bijdrage van elke maatregel. De toename van het aantal reizigers-kilometers bij het openbaar vervoer, door de verbetering van dat vervoer en de invoering van rekening rijden, is deels toe te schrijven aan het groter worden van de verplaatsingsafstanden.

Terzijde nog enkele kanttekeningen. De uitkomst kan plaatselijk sterk verschillen. Daarom zal ook het pakket van de benodigde maatregelen aanzienlijke verschillen te zien geven. In corridors waar het openbaar vervoer al een belangrijk aandeel heeft in het woon-werkverkeer is minder groei voor het openbaar vervoer te behalen dan waar dit nog niet het geval is. In het ene geval kan het effect van een stringent parkeerbeleid, rekening rijden of ruimtelijke concentratie aanzienlijk groter zijn dan in het andere geval.

In grote lijnen blijkt uit de overzichten dat de streefbeelden kunnen worden gehaald. Maar plaatselijk zal men voortdurend alert moeten blijven om het pakket aan te passen als de omstandigheden dit vragen.



Luik 3 : verbetering van de leefbaarheid.

Spoor 12 : terugdringing van luchtverontreiniging.

Streefbeeld: – de door het autoverkeer uitgestoten hoeveelheid NO_x en koolwaterstoffen is in 2010 75% lager dan in 1986;
– bij personenauto's is in 2010 de uitstoot van NO_x en van koolwaterstoffen per gereden kilometer respectievelijk 80 en 90% minder dan in 1986;
– bij vrachtauto's en autobussen is de uitstoot van deze stoffen per gereden kilometer 75% minder dan in 1986
– door efficiencymaatregelen van het vrachtverkeer wordt de groei van het aantal vrachtautobewegingen beperkt.

Verzuring: aanpak op twee fronten

Zoals in het door de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer uitgestippelde beleid is aangegeven zal de verzuring van het milieu en de fotochemische luchtverontreiniging door het wegverkeer op twee fronten moeten worden bestreden. In de eerste plaats dient de auto zo schoon mogelijk te zijn. De technische mogelijkheden zijn met name bij de personenauto veelbelovend. Maar het daadwerkelijk invoeren van de schonere motoren is nog met vele onzekerheden omgeven. Internationale overeenstemming over het stellen van scherpe emissie-eisen is nog ver verwijderd. Voorts duurt het dan nog zo'n 10 jaar voordat het hele autopark «ververst» is.

Naast deze nadruk op eisen wordt, zoals in Luik 2 is behandeld, een beleid ter beperking van het autoverkeer ontwikkeld. Deze twee sporen vullen elkaar aan en zullen beide benut moeten worden om de emissie voldoende terug te dringen. We mogen namelijk niet vergeten dat minder voertuigkilometers rechtstreeks minder emissie tot gevolg hebben.

Front 1: verbetering van het voertuig

De technische mogelijkheden

De technische mogelijkheden zijn bij de auto die op benzine loopt volop aanwezig. Door toepassing van een geregelde driewegkatalysator worden nu al auto's gefabriceerd die 80 à 90% schoner zijn dan de doorsnee vuile auto. Bij de vrachtauto en de autobus ligt de zaak veel lastiger. De techniek om de dieselmotor schoon te krijgen is veel minder ver ontwikkeld dan bij de benzinemotor. Op grond van huidige inzichten zullen vanaf 1993 vrachtauto's die 50% schoner zijn dan de huidige vuile diesels op de weg moeten komen. In 2000 zal het vrachtautopark derhalve maximaal 50% schoner kunnen zijn dan thans. Om 75% vermindering van de uitstoot te bereiken zijn technische doorbraken nodig. Daarvoor is nog veel onderzoek nodig. Samen met de industrie wil het rijk nagaan hoe de ontwikkeling van een zeer schone dieselmotor te versnellen valt.

Het stellen van eisen

Zorgen dat schone auto's technisch mogelijk zijn is een ding, het voor elkaar krijgen dat de mensen zo'n schone auto aanschaffen is heel wat anders. Ook al is het milieubewustzijn bij velen goed ontwikkeld, het houdt meestal niet in dat we bij de aanschaf van een auto bereid zijn daarvoor een fikse bedrag extra te betalen. De toepassing van schone technieken moet dus worden afgedwongen. Het stellen van eisen aan de emissie van NO_x en koolwaterstoffen is een bevoegdheid van de EG. De eisen die men in de VS stelt leveren de «schoonste» toepassingstechniek op. Nederland stelt zich op het standpunt dat die eisen in EG-verband moeten worden overgenomen. De moeilijkheid is dat een aantal EG-partners daar nog weinig voor voelt. Als de EG-besluitvorming over de 2e fase-eisen voor de kleine auto en de hoge snelheidstestcyclus niet tot aanvaardbare emissie-normen leidt zal Nederland gedwongen kunnen zijn om samen met gelijkgezinde lidstaten een afzonderlijke koers te volgen.

Het stimuleren van de aanschaf van schone auto's

Om te bevorderen dat zoveel mogelijk mensen toch een schone auto kopen blijft de fiscale stimuleringsregeling van kracht. De aanpak die daarbij voor ogen staat is om de verlaging van de bijzondere verbruiksbelasting (BVB) van de «schone» auto te differentiëren naar emissie-grenswaarden. Dit betekent dat bezitters van auto's die aan de strengste eisen voldoen het hoogste compensatiebedrag krijgen.

Front 2: geleiding van de mobiliteit

Het personenverkeer

In het vorige luik is uitgebreid ingegaan op de mogelijkheden om het personenautoverkeer te beperken. Met een breed samengesteld pakket van maatregelen lijkt het mogelijk de groei van het autoverkeer vooral in de sterk verstedelijkte gebieden en in de spitsuren sterk af te remmen. De groei blijft daar dan in de spits beperkt tot 30% in plaats van ruim 70%. Voor de verzuring is echter van belang hoe de totale verkeersgroei, dus over de hele dag en in het hele land zich ontwikkelt. De totale groei blijkt met de in Luik 2 beschreven maatregelen zo'n 55% te bedragen in plaats van de verwachte 70% bij ongeremde groei. De verzuring door NOx zal zodoende ongeveer 10% lager zijn dan bij een ongeremde groei.

Het goederenvervoer

Ook voor het vrachtvervoer zijn keuzen gedaan. Mede uit milieuoverwegingen zullen het railnet en het vaarwegennet worden verbeterd. Waar mogelijk zal ook de overgang tussen de vervoerssystemen vergemakkelijkt worden. Vooral aan de overgang van wegvervoer naar rail- en watervervoer wordt extra aandacht besteed. Een andere mogelijkheid om de groei van het vrachtverkeer over de weg aanvaardbaar te beperken is de verbetering van de efficiency. Door toepassing van telematica is het mogelijk de vrachtauto's zeer efficiënt in te zetten. Dit is niet alleen goed voor het milieu maar leidt ook tot een hoger rendement. Een andere vorm van efficiencyverbetering is invoering van een systeem van wissellaadbakken. Doordat de overslag van wissellaadbakken zeer eenvoudig is, wordt het interessanter lading over langere afstanden samen te voegen.

Wordt het streefbeeld verzuring gehaald?

Het personenverkeer

Bij een 80% schoner autopark en landelijk 10% minder autoverkeer dan bij ongeremde groei zal de door personenauto's uitgestoten hoeveelheid NOx in 2010 circa 70% lager zijn dan in 1986⁴. De gewenste 75% wordt dus niet helemaal bereikt.

Het vrachtverkeer

Het streefbeeld kan alleen benaderd worden als de vrachtautomotor op termijn aanzienlijk schoner kan worden dan thans technisch mogelijk is. Echter zelfs bij een 75% schonere vrachtautomotor zal het streefbeeld in 2010 niet geheel kunnen worden gehaald (reductie NOx-uitstoot: 67%).

Relatie tot Nationaal Milieubeleidsplan

Voorjaar 1989 zal het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP) worden uitgebracht en zal de definitieve evaluatie van het verzuringsbeleid worden gepresenteerd. Dat bevat – in samenhang geformuleerd – emissiedoelen voor alle sectoren die verzuring veroorzaken zoals o.m. verkeer en vervoer, industrie, landbouw. Er zullen streefbeelden voor het jaar 2000 worden geformuleerd. Daarbij wordt gestreefd naar reductie van de totale uitstoot van NOx door het verkeer van circa 60%. Voor het vrachtverkeer zal gemikt worden op een reductie van 35%. Om de totale uitstootreductie van 60% te halen zou bij het personenverkeer een

⁴ In een aantal nota's waarin op de verzuring wordt ingegaan is 1980 als referentiejaar genomen. In 1986 was de totale uitwerp van NOx door het autoverkeer nagenoeg gelijk aan die in 1980. De toename van het autoverkeer in deze periode wordt gecompenseerd door het schoner worden van het autopark.

reduktie van 75% moeten worden bereikt. Om dit te realiseren zullen in ieder geval de maatregelen gericht op een snelle invoering van de geregelde driewegkatalysator een zodanig effect moeten hebben, dat in 2000 reeds vrijwel het gehele autopark uit schone auto's bestaat. Voorts moeten de mobiliteitsgeleidende maatregelen hun vruchten afwerpen. De beoogde reductie bij het vrachtverkeer is alleen mogelijk als het vracht-autopark in 2000 zo'n 50% schoner is dan thans en de groei van het vrachtautoverkeer als gevolg van versterking van rail- en watervervoer en van efficiencymaatregelen enigszins is beperkt.

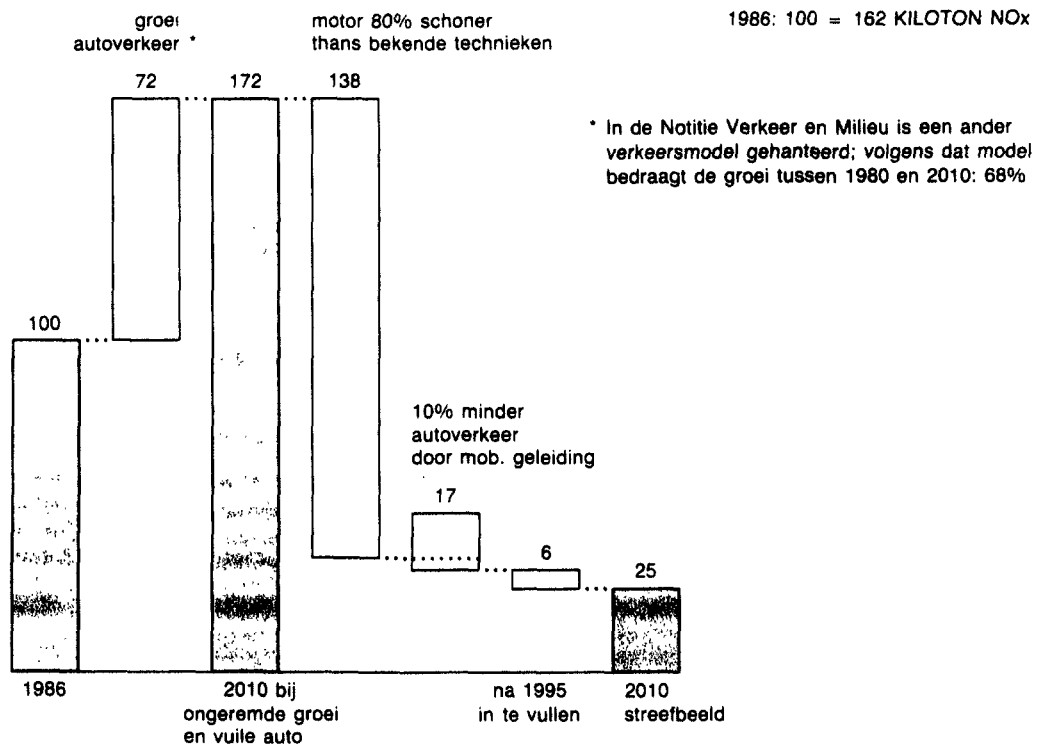
Bij de voorbereiding van dit NMP overlegt Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer met de doelgroep verkeer en vervoer over de mogelijkheden voor een emissiereductie als in het streefbeeld genoemd. De resultaten van dat overleg zullen mede bepalend zijn voor de inhoud van het NMP. Met de doelgroepen zullen – recht doende aan wenselijkheid en haalbaarheid – concrete afspraken worden gemaakt over het traject waarlangs, en de inspanningen waarmee, de beoogde emissiedoelen kunnen worden bereikt. De uitkomsten van dit proces kunnen eveneens doorwerken in de regeringsbeslissing van dit Structuurschema Verkeer en Vervoer.

Omgaan met onzekerheden

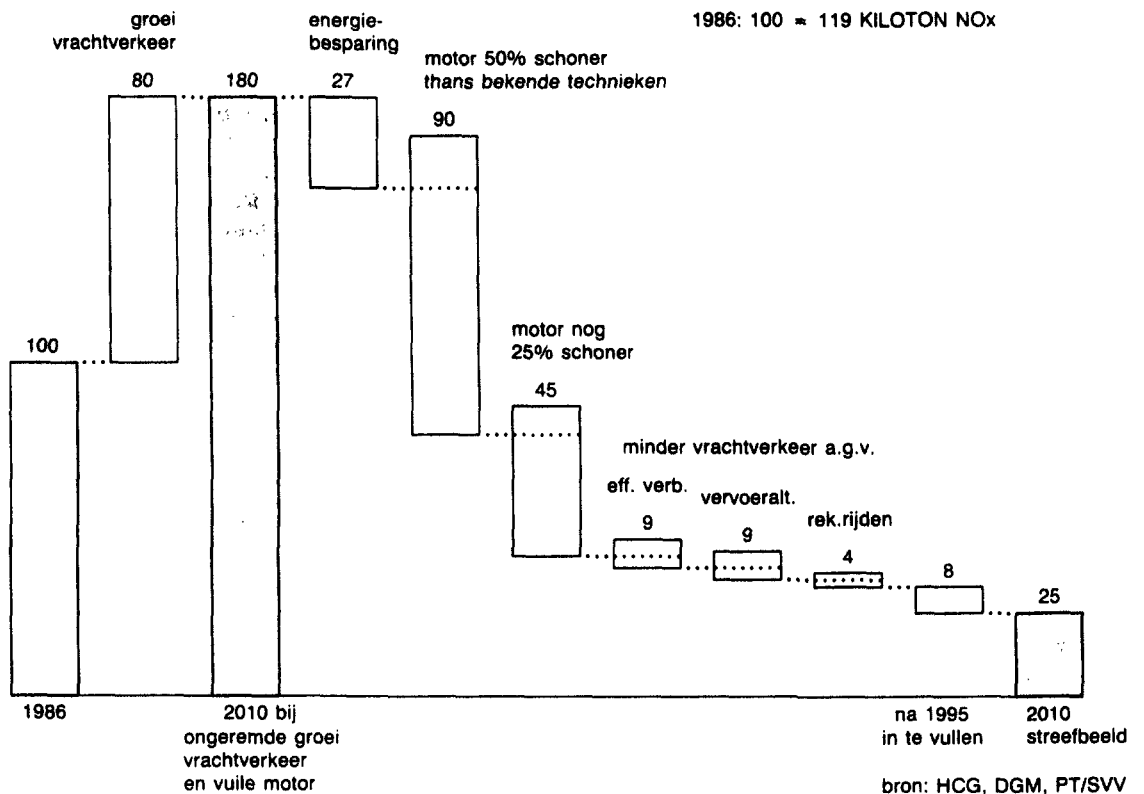
Hoewel met de thans voorziene maatregelen de streefbeelden voor zowel het personenverkeer als voor het goederenvervoer niet worden gehaald, willen we de streefbeelden niet loslaten. We hebben te maken met vele onzekerheden. In de eerste plaats zijn we afhankelijk van de besluitvorming in EG-verband met betrekking tot de emissie-eisen. De geringe voortvarendheid van de EG geeft voorlopig weinig reden tot optimisme. Verder is het op dit moment nog onzeker of de vrachtautomot binnen redelijke termijn aanzienlijk schoner kan worden. Diepgaande studies zijn nodig om hier meer zicht op te krijgen. Met betrekking tot de geleiding van de mobiliteit bestaan er onzekerheden zowel ten aanzien van de uitvoering als over de mogelijke effecten van het rekening rijden. Tot slot moet er op worden gewezen dat de verwachte verkeersontwikkeling is gebaseerd op een economische ontwikkeling volgens het middenscenario van het Centraal Planbureau.

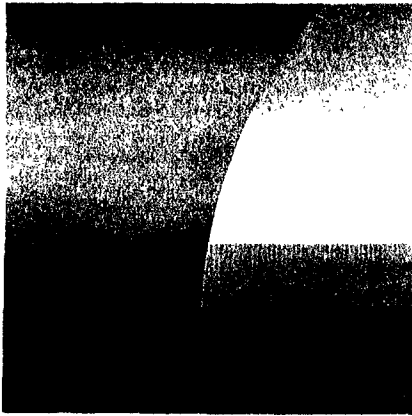
Als door deze onzekerheden de streefbeelden niet worden gehaald zal het instrumentarium moeten worden aangescherpt. Mocht een technisch doorbraak bij de vrachtautomotor niet mogelijk blijken en er geen overeenstemming te bereiken zijn over de aanscherping van de emissie-eisen dan zal vanuit deze problematiek gezien de mobiliteit aanzienlijk sterker moeten worden beperkt dan nu wordt voorgesteld. Dat kent overigens economische en maatschappelijke grenzen. We zullen dus de vinger aan de pols moeten houden. Jaarlijks zullen samen met Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de ontwikkelingen op het gebied van de mobiliteit en het voertuigtechnische spoor worden geëvalueerd. In het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport zal worden aangegeven of en in welke mate de maatregelen van Luik 2 aanscherping behoeven.

EFFECTEN VAN MAATREGELEN OP DE UITSTOOT VAN NOx DOOR DE PERSONENAUTO



EFFECTEN VAN MAATREGELEN OP DE UITSTOOT VAN NOx DOOR DE VRACHTAUTO





- Luik 3** : verbetering van de leefbaarheid.
Spoor 13 : terugdringing van het verbruik van fossiele brandstoffen.
Streefbeeld: het verbruik van fossiele brandstoffen en de uitworp van CO₂ – voornaamste oorzaak van het zogenoemde broeikas effect – door het verkeer zullen ondanks de groei van het autoverkeer niet toenemen.

Broeikas effect en vermindering olie verbruik

De uitstoot van CO₂ – voornaamste oorzaak van het zogenoemde broeikas effect – komt rechtstreeks voort uit de verbranding van fossiele brandstoffen. Terugdringing van het olie verbruik is overigens niet alleen gunstig voor het bestrijden van het broeikas effect; het maakt ons ook minder afhankelijk van olie import. Het streefbeeld is het olie verbruik niet te laten toenemen ondanks de groei van het autoverkeer. Dat zal in de eerste plaats gerealiseerd moeten worden door besparing. Diversificatie kan bij een geschikte keuze van de vervangende brandstof eveneens aan deze reductie bijdragen.

Besparing

De personenauto en het goederenvervoer gebruiken de meeste olie. Daar liggen dus in beginsel de belangrijkste bronnen voor besparing. We moeten dat zoeken in de ontwikkeling van zuiniger voertuigen en in de ontwikkeling van efficiëntere vervoersystemen. De overheid subsidieert reeds onderzoek hiernaar, voornamelijk via de begroting van Economisch Zaken. De verwachting is dat in 2010 de voertuigen (personenauto, vrachtauto) 35% zuiniger zullen zijn dan in 1986. Voorts wordt nog een besparing bereikt van 10% als gevolg van het afremmen van de groei van het autoverkeer door de mobiliteitsgeleidende maatregelen. Daarnaast zal een kleine besparing haalbaar zijn door een verbeterde verkeersafwikkeling, energiezuiniger rijgedrag e.d. Ook in het openbaar vervoer zullen zich wijzigingen voordoen. Door het grotere aantal reizigers zal het energie verbruik toenemen. Ook hier wordt gestreefd naar besparing.

Diversificatie

Behalve door besparing kan het olie verbruik worden vermindert door diversificatie. Hoewel dit met name pas na 2010 een aanzienlijke bijdrage zal kunnen leveren, is het nodig dat in de periode tot 2010 ontwikkelingen in gang worden gezet. Aangezien het terugdringen van de CO₂-uitworp een van de redenen is het oliegebruik terug te dringen, is het aanboren van andere niet-duurzame energiebronnen minder gewenst. Mede gezien de overige milieu-aspekten (geluid, stank en roet, overige luchtverontreiniging) liggen projecten in stedelijke gebieden voor de hand. Verkeer en Waterstaat zal samen met andere departementen en het bedrijfsleven onderzoek verrichten naar de mogelijkheden van elektrische aandrijving van stadsbussen en vrachtauto's in stedelijke gebieden. Voor wat de personenauto betreft zal een onderzoek worden gestart naar de mogelijkheden van een duaal aandrijfsysteem, zodat dergelijke auto's in het stedelijk gebied kunnen overschakelen op een milieuvriendelijke elektromotor.

Wordt het streefbeeld gehaald?

Met het ons thans ter beschikking staande instrumentarium zijn we in staat het olie verbruik ondanks een aanzienlijke toename van het verkeer op het huidige niveau te houden.



Luik 3 : verbetering van de leefbaarheid.

Spoor 14 : terugdringing van de geluidhinder.

- Streefbeeld:**
- de geluidhinder zal ondanks de toename van het autoverkeer niet toenemen;
 - de geluidproductie van vrachtauto's en autobussen is teruggebracht tot ten hoogste 75 dB(A), van personenauto's tot ten hoogste 70 dB(A) per voertuig;
 - op het hoofdwegennet worden wegdekken toegepast die de geluidproductie drukken;
 - nieuw NS-materieel zal 5 tot 10 dB(A) stiller zijn.

Accent op het voorkómen van geluidhinder

Geluidhinder ontstaat door een wisselwerking van voertuig en wegdek. Aan beide componenten is de afgelopen jaren met succes gedokterd. Verdere verbeteringen aan het voertuig en van het wegdek zijn nodig en mogelijk. Hinder door verkeerslawaaï kan ook worden voorkómen door een goede planning van verkeersvoorzieningen. Het rijk steunt de gemeenten als zij het stedelijk wegennet zodanig inrichten dat de overlast minimaal is. Waar het verkeersgeluid de normen overschrijdt, worden geluidwerende voorzieningen aangebracht. Die worden als een noodzakelijk sluitstuk van het beleid gezien. Het accent zal echter vooral liggen op het voorkómen van de geluidhinder.

Verbetering van het voertuig

De technische mogelijkheden

Algemeen wordt aangenomen dat zowel de personenauto als de vrachtauto en de bus nog aanzienlijk stiller kunnen worden. Het stellen van geluideisen is een Europese bevoegdheid. Nederland maakt zich in Brussel sterk de geluideisen af te blijven stemmen op de nieuwste technische mogelijkheden. Om de EG-partners te overtuigen verrichten Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer samen onderzoek dat de haalbaarheid van de Nederlandse wensen aan moet tonen.

De stille en schone bus

Er wordt bijzondere waarde gehecht aan het stiller en ook schoner worden van de stads- en streekbussen. Jaarlijks besteedt Verkeer en Waterstaat miljarden aan het openbaar vervoer. In deze sector willen we iets extra's doen. Er zijn op dit moment technieken bekend, en in ontwikkeling, om bussen extra zuinig, schoon en stijf te maken, vooral ten behoeve van het stadsverkeer. Het departement zal de invoering van een dergelijke bus bevorderen en is bereid de eerstkomende jaren financieel bij te springen.

Stiller treinmaterieel

Er wordt ook een toename van het railverkeer verwacht. Dat vergt aan de bron maatregelen tegen geluidhinder. Onderzocht zal worden hoe nieuw materieel, afhankelijk van het type, 5 tot 10 dB(A) stiller kan zijn dan het huidige.

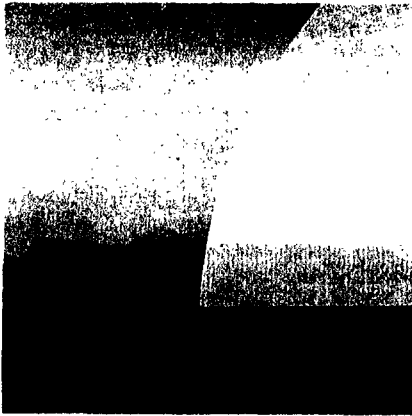
Het wegdek

Op het hoofdwegennet worden stille wegdekken zoals zeer-open-asfaltbeton (ZOAB) toegepast. Bij de lagere overheden zal erop worden aangedrongen op de, bij hen in beheer zijnde, wegen eveneens zoveel mogelijk stille wegdekken toe te passen. De technische mogelijkheden lijken voorsnóg niet uitgeput. Daarom zal onderzoek naar nog stillere

wegkonstrukties worden gestimuleerd. Ook wordt nagegaan of er bij een brede toepassing van stille wegdekken extra winst te behalen valt met op die wegdekken afgestemde autobanden.

Wordt het streefbeeld gehaald?

Met bovengenoemde maatregelen en uitgaande van een beperking van de groei van het autogebruik zoals beschreven in Luik 2, lijkt het aannemelijk – een exacte becijfering is moeilijk te geven – dat de geluidhinder ondanks de groei van het verkeer niet of nauwelijks zal toenemen. Overigens zal de in verhouding sterke beperking van de groei van het autoverkeer in de verstedelijkte gebieden gunstig zijn, omdat de hinder daar het grootst is. Willen we in de steden de geluidhinder echter merkbaar terugdringen dan zijn aanvullende maatregelen vereist. Hiervoor wordt verwezen naar spoor 17.



Luik 3 : verbetering van de leefbaarheid.

Spoor 15 : terugdringing van de verkeersonveiligheid.

Streefbeeld: – het aantal verkeersdoden is in 2010 50% lager dan in 1986; het aantal gewonden is 40% lager;
– door nieuwe elektronische mogelijkheden is de auto van 2010 aanzienlijk veiliger;
– de veiligheid van autosnelwegen is 30% hoger door introductie van nieuwe verkeersbeheersingssystemen;
– concentratie van het verkeer op minder maar veiliger verkeersaders;
– het verkeersgedrag van weggebruikers is verbeterd.

Meerjarenplan Verkeersveiligheid

In het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1987–1991 is het beleid voor de middellange termijn ontvouwd. Belangrijke speerpunten in dat MPV zijn:

- het stimuleren van de gemeenten met premies en informatie en de steun aan regionale organen voor de verkeersveiligheid in elke provincie;
- bewustwordings- en informatiecampagnes, gekoppeld aan daadwerkelijke actie.

In aansluiting op de speerpunten uit het MPV die permanent aandacht vragen gaat deze nota in op enkele punten die sterk met het overige verkeersbeleid samenhangen.

Elektronika in het voertuig en op de weg

De onder spoor 7 beschreven ontwikkelingen, waarbij door een combinatie van elektronische systemen in het voertuig en langs de weg een meer beheerste verkeersafwikkeling plaats vindt, zal een positieve invloed hebben op de verkeersveiligheid. De veiligheid van de met deze systemen uitgeruste voorzieningen zal met zo'n 30% toenemen.

Een bijzondere toepassing van deze systemen is de snelheidsbegrenzer. De handhaving van de maximumsnelheid baart veel zorgen. Recent zijn maatregelen genomen om te zorgen dat de verkeersdeelnemers zich aan de voorgeschreven snelheden houden. Gericht politietoezicht is daarbij belangrijk. Het is echter geen geheim dat politietoezicht, om effectief te zijn, een grote inzet vraagt en dat er ook dan nog automobilisten zijn die gewoon hun gang gaan. Aan de ander kant maakt een snelheidsbegrenzer in de auto natuurlijk inbreuk op de vrijheid van de automobilist. Naast de technische aspecten zullen daarom ook de psychologische kanten van deze zaak in een studie naar de toepassingsmogelijkheden van snelheidsbegrenzers alle aandacht krijgen.

Aanpak verkeersveiligheid op stedelijke wegen en op 80 km-wegen

De onveiligheid op de stedelijke wegen en op de 80-km wegen baart veel zorgen. Samen met de gemeenten hebben we de afgelopen tien jaar experimenteel de kennis opgebouwd om de verkeersonveiligheid op gemeentelijk niveau effectief te bestrijden. Van de gemeenten wordt nu verwacht dat zij de ervaringen in praktijk zullen brengen. De inbreng van Verkeer en Waterstaat zal zijn de gemeenten aan te moedigen tot een planmatige aanpak waarbij het fasemodel van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid goede diensten kan bewijzen. Verkeer en Waterstaat zal samen met de gemeenten stapsgewijs een leidraad voor een aanpak ontwikkelen. Onder meer zullen enkele experimenten met een gebiedsgewijze aanpak van verkeersongevallen worden gehouden.

Het stimuleringsplan «Aktie -25%», dat als experiment voor twee jaar was opgezet heeft de aandacht voor de verkeersveiligheid bij de gemeenten sterk verhoogd. Om die aandacht vast te houden zal als vervolg een stimuleringsregeling worden gecreëerd waarbij gemeenten financiële steun krijgen voor hun bijdrage aan de nationale taakstelling.

Als het om de 80 km-wegen gaat willen we afspraken maken met de andere wegbeheerders om één lijn te kunnen trekken. Het gezamenlijke doel moet zijn het onderliggende wegennet zoveel mogelijk te ontlasten van doorgaand verkeer. Het, in de nieuwe Plattelandswegennota van de minister van Landbouw en Visserij te formuleren beleid zal hiermee in overeenstemming zijn. De belangen van de verkeersveiligheid lopen hier parallel met de belangen van natuur en landschap.

Verkeerseducatie

In het MPV is veel aandacht gegeven aan de verkeersopvoeding. De nadruk ligt daarbij op het gedrag in het verkeer. In het kader van een nota als deze, waarin fundamentele beleidswijzigingen aan de orde zijn dient aandacht te worden gevraagd voor een verbreding van de verkeersopvoeding. Op basisscholen en in het voortgezet onderwijs dienen ook zaken aan de orde te komen als: welk vervoermiddel kies je, is een verplaatsing wel nodig, wat zijn de gevolgen van dagelijks over grote afstand naar het werk pendelen? Het gaat dan niet meer alleen om de verkeersveiligheid maar ook om het milieu. In spoor 11 is hierop reeds ingegaan.

Wordt het streefbeeld gehaald?

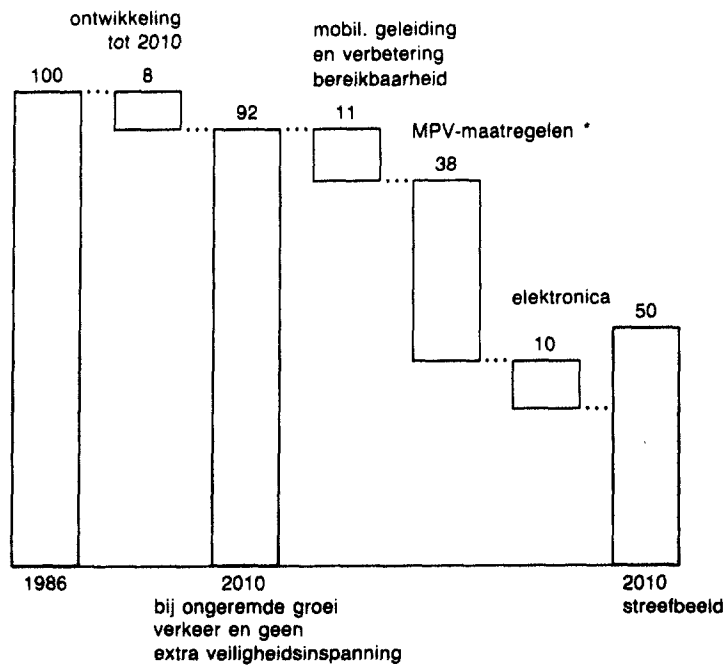
Het aantal doden

Ondanks de forse groei van het autoverkeer tot 2010 zal het aantal doden bij gelijkblijvende inspanningen blijven dalen. Dit komt doordat het in het verleden ingezette beleid in het heden doorwerkt. Het heeft ook te maken met een voortschrijdend leerproces bij de weggebruikers. Het streefbeeld is echter dat het aantal verkeersdoden in 2010 is teruggebracht tot de helft van het cijfer voor 1986. Door de beperking van het autoverkeer volgens Luik 2, het verminderen van de congestie op het hoofdwegennet en de verbetering van het openbaar vervoer zal het aantal doden ten opzichte van 1986 met 11% afnemen. In het MPV aangekondigde nieuwe impulsen op speerpuntgebieden zoals het stimuleren van het gordelgebruik, het terugdringen van het alcoholgebruik in het verkeer, het verlagen van de snelheden op met name 50 en 80 km-wegen en de verkeerseducatie, zullen leiden tot een verdere verlaging met 38%. Door de toepassing van de elektronika in het voertuig en op de weg is op langere termijn nog een extra daling van 10% mogelijk. Als men dat alles optelt blijkt dat het streefbeeld: «-50% in 2010», als alle ramingen kloppen, ruimschoots kan worden gehaald.

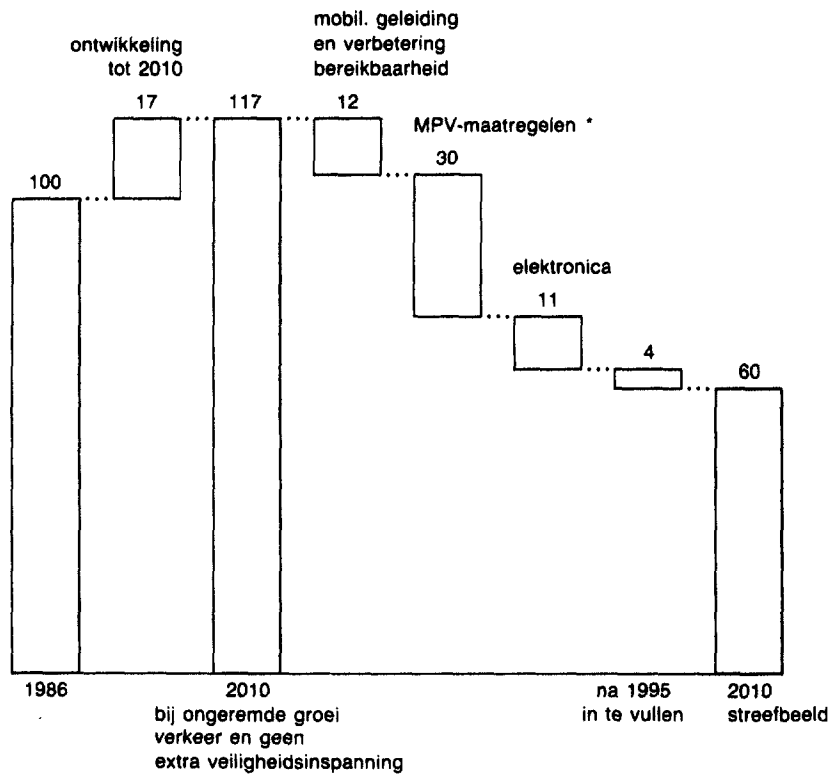
Het aantal gewonden

Bij een ongeremde groei van het autoverkeer en zonder extra aandacht voor verkeersveiligheid, zou het aantal verkeersgewonden in 2010 17% hoger zijn dan in 1986. Door dezelfde extra maatregelen die ook het aantal doden doen verminderen, zal het aantal verkeersgewonden echter vergeleken met 1986 met 36% afnemen. Het streefbeeld: «40% minder gewonden in 2010» wordt dus niet helemaal gehaald. Op dit moment is moeilijk aan te geven welke maatregelen het beste aangescherpt zouden kunnen worden. Het lijkt beter eerst een beter zicht te krijgen op het effect van de nu aangekondigde maatregelen en dan te besluiten hoe verder te gaan. Wel is duidelijk dat er veel aan gelegen is maatregelen op het gebied van de elektronika vóór 2010 uit de studiefase te halen en operationeel te maken.

ONTWIKKELING VAN HET AANTAL VERKEERSDODEN

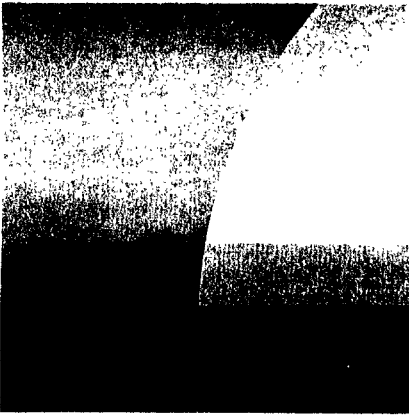


ONTWIKKELING VAN HET AANTAL VERKEERSSLACHTOFFERS



* MPV-maatregelen: - gordels
 - alcohol
 - snelheid
 - educatie

bron: DVV, PT/SVV



- Luik 3** : verbetering van de leefbaarheid.
Spoor 16 : beperking ruimtebeslag wegen en tegengaan versnippering in het landelijk gebied.
- Streefbeeld:**
- ruimtebeslag van wegen wordt beperkt door verkeersbeheersingssystemen;
 - verdere versnippering van het landelijk gebied is voorkomen door:
 - terughoudendheid bij de planning van nieuwe verbindingen;
 - voorzover nieuwe verbindingen toch noodzakelijk zijn een goede landschappelijke inpassing en compenserende maatregelen;
 - funktiewijziging van door nieuwe rijkswegen ontlaste wegverbindingen.

Beperking ruimtegebruik wegen

Door toepassing van elektronika kunnen meer auto's van een weg gebruik maken zonder dat deze verbreed hoeft te worden. Het gaat om technieken die al onder spoor 7 zijn genoemd: de uitbouw van het signaleringssysteem, het afstandhouden met radar en op de hele lange termijn de volledige voertuiggeleiding. Automobilisten rijden met nogal uiteenlopende snelheden en houden ook niet dezelfde afstand tot elkaar aan. Dat maakt het verkeersbeeld tamelijk onrustig. Door de genoemde elektronische maatregelen worden de snelheidsverschillen aanzienlijk minder en bij de laatste systemen wordt de onderlinge afstand volledig beheerst. Dezelfde weg kan dan per uur aanzienlijk meer auto's aan, naar verwachting in 2010 circa 30% meer dan thans. Waar verbreding van de weg praktisch onmogelijk is of grote schade berokkent aan de omgeving zullen dergelijke systemen uitkomst bieden.

Versnippering

Terughoudendheid bij nieuwe verbindingen

Bij de beschrijving van de structuur van het hoofdwegennet in spoor 1 is uiteengezet dat gekozen is voor een grofmazig net, waarbij grote en waardevolle natuurgebieden zoveel mogelijk zijn ontzien. Ten opzichte van het vorige SVV zijn er slechts enkele nieuwe verbindingen toegevoegd. Daar staat tegenover dat een aantal verbindingen uit het vorige SVV in c structuurschema van het hoofdwegennet zijn geschrapt.

Volgens het Structuurschema Natuur- en Landschapsbehoud (SNLB) mogen ruimtelijke ingrepen die het algehele karakter en de samenhang van grote landschapseenheden en natuurgebieden aantasten, niet worden uitgevoerd tenzij uit een zwaarwegende maatschappelijke belangenafweging blijkt dat de voorgenomen ingreep noodzakelijk is.

In DEEL IV is in beeld gebracht welke nieuwe (spoor)wegverbindingen en van autoweg tot autosnelweg omgebouwde wegen zijn geprojecteerd door grote landschapseenheden en natuurgebieden. Deze verbindingen zijn van een zodanig belang voor de verkeersstructuur, dat besloten is ze ook na een globale afweging tegen natuurbelangen vooralsnog te handhaven.

Op projektniveau wordt de bovengenoemde zwaarwegende belangen afweging in de tracé-procedure uitgevoerd, hierbij wordt tevens bekeken of er ook bufferzone's en ecologische verbindingen in het gedir zijn. Voor een uitvoerige beschrijving van de tracé-procedure wordt verwezen naar hoofdstuk 5 van de pkb.

Inpassing en compenserende maatregelen

Als aanleg of ombouw van autoweg tot autosnelweg onvermijdelijk is, zal de schade door mitigerende maatregelen (wildviadukten, dassentun-

nels, geluidwerende voorzieningen e.d.) ter plaatse van de ingreep zo klein mogelijk worden gehouden. Samen met het Ministerie van Landbouw en Visserij wordt onderzocht op welke wijze het bieden van compensatie voor door infrastructuur aangetaste natuurgebieden vormgegeven kan worden.

Afstemming interlokaal wegennet

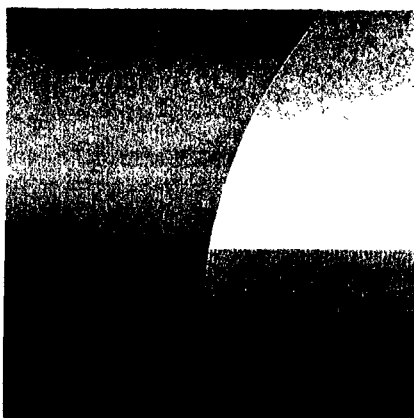
Om versnippering door verkeerswegen tot een minimum te beperken is het zaak het gebruik van alle interlokale wegen in een regio op elkaar af te stemmen. Bij aanleg of uitbreiding van autosnelwegen is het belangrijk het onderliggende net van secundaire en tertiaire wegen zoveel mogelijk te ontlasten. Zelfs in bestaande situaties zou in sommige gevallen winst te behalen zijn. De medewerking van de provincies is daarbij onontbeerlijk. Verkeer en Waterstaat zal voortaan bij aanleg van nieuwe rijkswegen de andere wegbeheerders uitnodigen afspraken te maken over het hele interlokale wegennet. Ook zal de provincies worden gevraagd een aktiever beleid voor afsluiting van wegen of onttrekking van wegen aan de openbaarheid in kwetsbare gebieden te voeren.

Kennisvermeerdering

Bij aanleg van wegen zijn de effecten op natuur en landschap, achteraf gezien, niet altijd goed ingeschat. Door toename van de kennis over het functioneren van ecologische processen is dit nu aanzienlijk beter mogelijk. Het is bijvoorbeeld beter bekend hoe abiotische en fysische factoren invloed hebben en welke omvang natuurgebieden moeten hebben willen bepaalde diersoorten kunnen overleven. Daarnaast is meer kennis beschikbaar over de betekenis die handhaving van een ondoorsneden natuurlijke verbinding heeft voor de ecologische processen. Sinds een aantal jaren wordt van deze kennis gebruik gemaakt bij de aanleg van nieuwe wegen. Dit is tot uitdrukking gekomen in voorzieningen als wildviadukten en dassentunnels. De kennis van samenhangen in de natuur die tot een goede afweging van belangen moet bijdragen dient verder te worden verdiept. Verkeer en Waterstaat zal onderzoek op dat gebied stimuleren.

Wordt het streefbeeld gehaald?

Hoewel een exacte kwantificering moeilijk te geven is, lijkt het bij de geschetste aanpak mogelijk verdergaande versnippering te voorkomen.



Luik 3 : verbetering van de leefbaarheid.

Spoor 17 : verbetering van het stedelijk leefmilieu.

Streefbeeld: woon- en leefmilieu zijn verbeterd door:

- vermindering groei autoverkeer in het stedelijk gebied; in de binnensteden zo mogelijk een afname van het autoverkeer;
- concentratie van het verkeer op de hoofdadere;
- bevordering van het fietsgebruik;
- parkeermaatregelen.

Geleiding van de mobiliteit

Met het in Luik 2 gepresenteerde pakket maatregelen zal de groei van de automobilitet worden afgeremd. Ten opzichte van 1986 zal het autoverkeer van en naar de grotere steden in de spits met zo'n 30% groeien. De groei van het interne verkeer in die steden zal aanzienlijk minder zijn. Hoewel het effect van het pakket dus het grootst is binnen de steden zullen toch nog aanvullende maatregelen nodig zijn om dáár het woon- en leefmilieu te verbeteren. Men moet hier denken aan activiteiten op het punt van de wegenstructuur, het fietsen en het parkeren.

Verbetering stedelijke wegenstructuur

De verkeersmilieukaart

De door Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer ontwikkelde verkeersmilieukaart geeft de gemeenten een goed handvat het verkeer in de stad op een voor het milieu zo gunstig mogelijke manier te ordenen. Dit betekent vaak dat het stedelijk hoofdwegennet moet worden aangepast.

Bijdrageregeling stedelijke verkeersvoorzieningen

De bijdrageregeling zal in de eerste plaats worden gericht op voorzieningen, die er aan bijdragen het verkeer op een beperkt aantal hoofdadere te concentreren. Voorwaarde hierbij zal zijn, dat binnen de door de hoofdadere omsloten gebieden het milieu en de veiligheid daadwerkelijk worden verbeterd.

Een aantal gemeenten is in publiek-private samenwerking bezig met het ontwikkelen van herstruktureringssplannen. In veel gevallen betekent de verbetering van de gemeentelijke wegenstructuur een voorwaarde om deze projecten van de grond te krijgen. Als deze verkeersvoorzieningen niet geheel met private middelen kunnen worden betaald, wordt bezien in hoeverre het rijk hierin kan bijdragen.

De verbeteringen van de stedelijke wegennetten zullen de komende decennia een totale investering van ongeveer 3,5 miljard gulden vergen. Verkeer en Waterstaat is bereid de helft voor zijn rekening te nemen.

De fiets

Er is nog een markt voor de fiets

De afgelopen tien jaar heeft het rijk de gemeenten en provincies geholpen het fietsen te bevorderen en veiliger te maken. Dit was nodig om een achterstand op te heffen. Deze achterstand is inmiddels ingelopen. In de stad neemt de fiets een belangrijk deel van de verplaatsingen voor zijn rekening. In menige stad wordt een aandeel van 40% benaderd, zo niet overschreden. Het fietsgebruik is vooral hoog bij korte verplaatsingen. Dit neemt niet weg dat toch nog zo'n 42% van de autoritten niet verder gaat dan 5 km. Daar liggen nog kansen voor de fiets. Deze zijn mede afhankelijk van de aanleg van stedelijke fietsroutes. Uit een door Verkeer en Waterstaat gefinancierd experiment met een netwerk van fietsroutes in Delft, waarbij tevens aandacht is geschonken aan stalling en voorlichting is gebleken dat het gebruik van de fiets met 6 à 8% kan toenemen.

De fiets als vóórtransportmiddel

De fiets heeft een belangrijke rol in het voortransport. Van de treinreizigers gebruikt circa 36% de fiets om naar het station te komen. In het natransport naar de werkplek is dit circa 10%. Met de vervoerbedrijven zal worden nagegaan hoe de fiets als tussenschakel aantrekkelijker gemaakt kan worden.

Extra aandacht voor de veiligheid van de fietser

Meer fietsgebruik vraagt extra aandacht voor de veiligheid. Het rijk zal meer onderzoek laten verrichten naar mogelijkheden om het fietsen veiliger te maken. De resultaten gaan naar de betrokken overheden. Het is in eerste instantie aan de lokale en regionale wegbeheerders om zorg te dragen voor goede en veilige fietsvoorzieningen. De onveilige lokaties bij door het rijk beheerde wegen worden versneld aangepakt.

Koppeling stedelijke en regionale fietsnetten

Het stedelijke en het regionale netwerk sluiten niet overal goed op elkaar aan. Door overleg tussen de wegbeheerders op lokaal en regionaal niveau kan meer samenhang worden geboden.

Recreatief fietsverkeer

De fiets is, gezien het milieuvriendelijke karakter, een uiterst geschikt vervoermiddel voor verplaatsingen naar recreatieve bestemmingen. Daarnaast kan het fietsen op zich als een recreatieve bezigheid worden beschouwd. Voorwaarde hierbij is wel dat fietsen kan plaats vinden op een comfortabele wijze in een aantrekkelijke omgeving.

Parkeren

Parkeeroverlast in woongebieden

Vooraf in de wat oudere stedelijke gebieden wordt het straatbeeld beheerst door lange rijen auto's. Het gebruik van de openbare ruimte voor andere doeleinden wordt daardoor aanzienlijk ingeperkt. En verder ontstaan door geparkeerde auto's gevaarlijke situaties, met name voor spelende kinderen en ouderen. Het ontbreekt de gemeenten aan voldoende middelen dit probleem flink aan te pakken. Daarom zal Verkeer en Waterstaat voor een stimulans zorgen zoals dat ook bij de bevordering van het fietsverkeer gebeurt. De gemeenten zullen een premie ontvangen voor iedere auto die van de openbare weg verdwijnt. De premie moet het financieel mogelijk maken voor geschikte parkeergelegenheid te zorgen, omdat daarmee (een deel van) de onrendabele top kan worden gefinancierd.

Parkeerbeleid in werkgebieden

In Luik 2 is het parkeren bij het werk al aan de orde geweest. Verwezen wordt naar het daar gepresenteerde driesporenbeleid. Daar is gesteld dat uitbreiding van het regime van betaald parkeren tot werkgebieden buiten de stadscentra essentieel is bij het terugdringen van het autogebruik en het bevorderen van het openbaar vervoer. Dat is nodig om de verstedelijkte gebieden bereikbaar te houden en de verzuring terug te dringen. Van een stringent parkeerbeleid gaat trouwens ook een positieve werking uit op het leefmilieu in de stad. Op de overvolle wegen wordt het minder druk en er is minder ruimte nodig voor enorme parkeerterreinen.

- Luik 4** : ondersteunende maatregelen
Spoor 18 : financiering verkeer en vervoer
Streefbeeld: – er is een samenhang in de financiering voor weg- en railinfrastructuur;
– het profijtbeginsel wordt versterkt toegepast.

Samenhangende financiering

Uit de aanpak van de problematiek komt de noodzaak naar voren om met name alle vormen van weg- en railverkeer in hun onderlinge samenhang te bezien. Het gaat daarbij om door het rijk beheerde dan wel gefinancierde infrastructuur. Het is van groot belang dat onderzocht wordt in hoeverre een integraal financieringsbeleid kan bijdragen aan een samenhangend infrastructuurbeleid.

De financiering van deze infrastructuur in één fonds kan een belangrijke stap in de richting van een samenhangende aanpak zijn. De voeding van een infrastructuurfonds kan worden opgezet vanuit de gedachte dat de gebruikers van de infrastructuur een bijdrage zullen leveren afhankelijk van het gebruik.

Onderzoek

Een onderzoek naar de mogelijkheden van een nieuw financieringssysteem volgens bovenstaande gedachten is niet van de ene dag op de andere voltooid. Vele financiële deskundigen, ook van buiten Verkeer en Waterstaat zullen daarbij moeten worden ingeschakeld. Het is de bedoeling het onderzoek voltooid te hebben binnen 1 à 2 jaar.

Luik 4 : ondersteunende maatregelen
Spoor 19 : ontwikkeling bestuurlijk instrumentarium voor samenhangend verkeers- en vervoerbeleid.

Streefbeeld: – het MPP en het MPSW gaan op in een Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT); daarin wordt jaarlijks de planning voor de afzonderlijke infrastructuurnetten in onderlinge samenhang vastgesteld;
– het land is opgedeeld in een aantal vervoerregio's; per regio hebben de bestuursorganen afspraken gemaakt over het daar te voeren verkeers- en vervoerbeleid



Er is een MIT nodig

Er komt een Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT). Jaarlijks geeft dat de planning voor de uitvoering van het werk aan de drie infrastructuurnetten. Dat wordt in samenhang gezien. Die samenhang moet met name blijken uit de afweging tussen voor- en nadelen van wegprojecten tegenover die van openbaar-vervoerprojecten. Het MIT bevat ook het resultaat van de periodieke meting van de voortgang van de uitvoering van het gehele sectorbeleid, zoals o.a. geconcretiseerd in de projecten van DEEL III van deze nota. Het Meerjarenprogramma personenvervoer (MPP) en dat van de scheepvaartwegen (MPSW) gaan in het MIT op. Bij de opstelling van het MIT zal geregeld overleg plaatsvinden met de bij het verkeers- en vervoerbeleid meest betrokken departementen.

Planprocedures

Met het oog op een voortvarende uitvoering van de in deze nota aangekondigde infrastructuurprojecten zal nagegaan worden of stroomlijning van de bestaande planprocedures (tracéprocedure, bestemmingsplan) wenselijk en mogelijk is.

Regionale afstemming nodig

Lichte constructie

In het eerste structuurschema is geprobeerd de «horizontale» en «verticale» afstemming te verzekeren door een vrij zware structuur voor te stellen voor de planning door de verschillende bestuurslagen. Deze opzet is niet van de grond gekomen, vooral doordat men anders is gaan denken over planning als overheidsinstrument. Toch komen we er niet zonder onderlinge afstemming. Wat voor Nederland geldt ten opzichte van de EG, geldt in versterkte mate voor de Nederlandse gemeenten en provincies in relatie tot het rijk. Zonder samen te werken en ernstig rekening te houden met de ideeën van de andere overheden is een behoorlijk beleid ondenkbaar. Decentralisatie brengt daarin geen verandering. De overheden hebben elkaar nodig en zijn alleen gezamenlijk in staat een nationaal verkeers- en vervoerbeleid gestalte te geven. Voor een goed begrip: dit is dus **geen** centraal verkeers- en vervoerbeleid. Het is een gezamenlijk produkt, regionaal in gang gezet en regionaal gericht.

Vervoerregio's

Voor de samenwerking tussen de bestuurslagen ligt een lichte constructie voor de hand. Rijk, provincies en gemeenten zouden er vrijwillig in moeten stappen en de uitkomsten van deze interbestuurlijke beleidsafstemming op verkeers- en vervoergebied moeten inpassen in hun eigen verkeers- en vervoerbeleid en moeten meenemen als uitgangspunten bij hun beleidsvoering op andere terreinen die raakvlakken met verkeer en vervoer hebben. Verkeer en Waterstaat is bereid het voortouw te nemen en zijn ervaringen met een dergelijke vorm van samenwerking – het Bestuurlijk Overleg Randstad – elders in te brengen. Op die manier

kunnen in de verschillende regio's overlegstructuren van de grond komen licht van constructie en zonder bureaucratische ballast. De instelling van deze overlegstructuren in vervoerregio's lijkt een praktische manier om tot een nationaal verkeers- en vervoerbeleid te komen.

Luik 4 : ondersteunende maatregelen.

Spoor 20 : verbetering en consequente handhaving van het verkeers- en vervoer regelsysteem.

Streefbeeld: – minder nuttige en overbodige regels zijn geschrapt; de wetgeving is waar mogelijk geharmoniseerd;
beeld: – de handhaafbaarheid van de voorschriften is sterk verbeterd;
– de handhaving vindt gecoördineerd plaats op basis van een duidelijk beleid en met inzet van een gecoördineerd apparaat.



De noodzaak tot een structurele aanpak

Er is veel kritiek op de regels voor verkeer en vervoer. Niet alleen op het grote aantal, maar ook op de kwaliteit. Men vindt de regels ongeschikt voor de maatschappij van vandaag. Een tweede kritiekpunt is de ongelijksoortige samenstelling van de verkeers- en vervoerregels. Daarnaast is naar voren gekomen dat het met de handhaving dikwijls slecht is gesteld. Dat ligt aan de regelingen, maar ook de organisatie die ze moet handhaven vertoont tekortkomingen. Een vierde punt van kritiek betreft de uitvoering van de vervoerwetgeving in concrete gevallen. Buitenstaanders kunnen daar soms geen lijn in ontdekken.

Aan deze problemen ligt een aantal oorzaken ten grondslag. Bij het uitvaardigen van nieuwe regels heeft men zich dikwijls onvoldoende afgevraagd wat het probleemoplossend vermogen daarvan zou zijn. Ook het toetsen achteraf van het effect van een regeling vond slechts zelden plaats. Dat heeft tot deels gebrekkige wetgeving geleid. Dit werd nog versterkt doordat, ondanks vele wijzigingen, grote stukken van de wetgeving gaandeweg verouderd raakten.

Verbrokkelde wetgeving

De versnippering van de wetgeving op enkele terreinen is een gevolg geweest van de verbrokkelde totstandkoming van de regels. Voor beperkte beleidsterreinen werd keer op keer, in voortdurend overleg met belanghebbende groepen en vaak op grond van dringende wensen van dat veld, nieuwe wetgeving gemaakt. Aan de wettelijke maatregelen lag niet altijd een afstandelijk oordeel ten grondslag over de vraag welke duurzame verantwoordelijkheid de overheid voor zo'n sektor te dragen had. Vaak werd niet of nauwelijks gekeken naar oplossingen die elders voor soortgelijke problemen waren gevonden. Het veelal zelf versnipperde maatschappelijke veld legt slechts bij wijze van uitzondering verbanden met andere beleidsterreinen. Door de veelal verkokerde werkwijze van het departement werd dat gebrek aan samenhang van regels verder in de hand gewerkt. In de loop der jaren is de wetgeving nodeloos ingewikkeld geworden, belast zij de burger onevenredig en plaatst ze de overheid zelf keer op keer voor problemen. Een struikelblok tenslotte voor een evenwichtige en doorzichtige uitvoering van met name de vervoerwetgeving is het nogal eens ontbreken van een uitgekristalliseerd beleidsstramien voor de toepassing van discretionaire bestuursbevoegdheden.

Herbezinning op wetgeving

Dit alles heeft geleid tot het inzicht dat een grondige herbezinning op de verkeers- en vervoerwetgeving noodzakelijk is. Dit inzicht bestond reeds aan het eind van de jaren zeventig. Het heeft een extra impuls gekregen door de aanbevelingen van de Commissie Geelhoed. De herziening van de wetgeving op het terrein van verkeer en vervoer is een forse

operatie. Daarmee is een begin gemaakt. Zo is al een nieuwe Wet personenvervoer in werking getreden. De voorbereiding van andere herzieningsoperaties is al een eind gevorderd. En dat gaat stukje bij beetje verder. Waarbij niemand de illusie moet hebben dat we nu een uniforme wetgeving en handhaving bereiken. De verscheidenheid van te regelen onderwerpen en van de maatschappelijke verhoudingen maken verschillen noodzakelijk. Van belang is echter dat er op de achtergrond wel sprake is van één samenhangend denkkader. Een belangrijk element hiervan vormt een eenduidige beleidsopvatting over de coördinerende en mogelijk sturende rol van de overheid. In deze verankering ligt de winst vergeleken met de huidige verbrokkeling: een mozaïek is óók meer dan alleen maar een hoop steentjes.

Herbezinning op handhaving

De vraag hoe een nieuwe regeling moest worden gehandhaafd kwam vaak pas ná het totstandkomen aan de orde. Of helemaal niet. Veelal viel men terug op het strafrecht zonder na te gaan of men misschien meer resultaat kon boeken via bijvoorbeeld het administratiefrecht. De handhaving van bestaande wetgeving kreeg bij alle nouveauté's slechts incidenteel de aandacht. Een punt is ook dat het streven naar specialisatie bij de reguliere politie, gevoegd bij het gebrek aan mankracht, leidt tot steeds minder kennis bij deze politie van bijzondere wetten. En dan zijn er soms ook nog competentieproblemen tussen reguliere politie en bijzondere handhavingsapparaten en tussen de bijzondere handhavingsapparaten onderling. Al deze apparaten komen tot op heden niet tot een integraal handhavingsbeleid.

Wellicht komt hierin verandering nu enkele bijzondere opsporingsdiensten in 1987 het initiatief hebben genomen tot de oprichting van het Platform Bijzondere Opsporingsdiensten (Platform-BOD). Dat beoogt met name de in- en externe samenwerking te intensiveren. Verkeer en Waterstaat is middels de Rijksverkeersinspectie lid van dit platform. Het departement zal het streven om te komen tot een integraal handhavingsbeleid met kracht ondersteunen.

Luik 4 : ondersteunende maatregelen.
Spoor 21 : bevordering samenhang en samenwerking tussen de instituties van verkeer en vervoer.

Streefbeeld: – organisaties van vervoerders hebben de krachten gebundeld;
– het samenspel tussen de vervoerders, de vakbonden en de verladers is sterk verbeterd;
– ook in het openbaar vervoer zijn de krachten gebundeld en er wordt samengewerkt met taxi- en touringcarbedrijven.



Gebrek aan gezamenlijkheid

Het gebrek aan gezamenlijkheid in de wereld van verkeer en vervoer is reden tot ongerustheid. Ondanks de oprichting van de stichting «Nederland Distributieland». Contacten lopen vaak nog over vele kleine belangengroeperingen. Het ontbreekt vooral aan bundeling van krachten in een potentieel zeer sterke sektor als het beroepsgoederenvervoer. Er blijven kansen onbenut het Nederlandse verkeer en vervoer in gezamenlijkheid aanzienlijk op te stuwten.

1992: Samenwerking dringend nodig

De ontwikkeling van het vervoer van deur tot deur vraagt eenheid van denken en handelen *binnen* en *tussen* de bedrijfstakken. Anders kunnen ze onvoldoende inspelen op nieuwe nationale en internationale ontwikkelingen. Dat speelt temeer in het licht van «1992»: we mogen dan een krachtige aanval verwachten van buitenlandse wegvervoerders op de hegemonie die het Nederlandse wegvervoer nu nog heeft. Gelet op de stijgende kwaliteit van het wegvervoer in andere landen, gevoegd bij de hoge (loon)kosten die het Nederlandse wegvervoer heeft, is onze koppositie niet onbedreigd. We horen nú de handen ineem te slaan en onverwijld samen te werken.

Verankering in de politiek nodig

Bovendien zijn de bedrijfstakken politiek gezien geen sterke gesprekspartner. De relatie met de politiek is verbrokkeld. Bundeling van krachten zou op ten minste vijf terreinen nuttig zijn:

- *het versterken van de loyaliteit binnen de ondernemersorganisaties*: afspraken op bedrijfstakniveau leven niet echt bij de achterban. Daar heeft men te maken met de problemen van alledag. De secretariaten raken in de knel en moeten prioriteit geven aan de ledenservice. Voorts blijken afspraken vaak moeilijk afdwingbaar te zijn. Denk met name aan de steeds terugkerende cao-problematiek;
- *binding tussen vakbonden en hun achterban*: de organisatiegraad is gering, vooral in het wegvervoer. In de praktijk blijken de belangen van werknemers vaak dichter bij die van hun baas dan bij die van hun vakbond te liggen. Dat maakt problemen op sociaal terrein moeilijk bespreekbaar;
- *samenwerking tussen ondernemersorganisaties en vakbonden*: in verschillende organen wordt thans al overleg gevoerd tussen ondernemersorganisaties en vakbonden. Dat kan sterker worden aangezet. Hopelijk leidt de uitwerking van het in 1986 gesloten convenant in het wegvervoer tot inspirerende resultaten;
- *samenwerking tussen ondernemersorganisaties en verladers*: in het wegvervoer en in de binnenvaart zijn overlegsituaties geschapen. In die richting verder gaan is toe te juichen;
- *samenwerking van ondernemersorganisaties*: als de ondernemers krachtig willen overkomen dan is gezamenlijkheid een conditio sine qua non. Elk streven naar meer federatieve verbanden – en nauwe samenwer-

king **tussen** die federaties – is welkom. Als men ooit zou besluiten de secretariaten van **alle** ondernemersorganisaties in het beroepsgoederenvervoer samen te voegen zou dat op den duur kunnen leiden tot ledenservice van een uitzonderlijke kwaliteit, en één gespreksforum voor sociaal beleid, tariefafspraken, innovatie, regelgeving, leefbaarheid en internationale promotie.

Als het om deze onderwerpen gaat zijn primair de bedrijfstakgenoten aan zet. Maar misschien kan het departement ertoe bijdragen openingen te scheppen.

Samenwerking tussen openbaar-vervoerbedrijven

In de analysefase is naar voren gekomen dat de openbaar-vervoerbedrijven zich qua bestuur en beheer niet als eenheid presenteren. Men ziet elkaar meer als concurrenten dan als representanten van eenzelfde goede zaak. De indruk is zelfs gewekt dat de Wet personenvervoer deze instelling nog versterkt heeft. Hoewel competitie uit bedrijfseconomisch oogpunt goed is, vragen de nieuwe uitdagingen voor het openbaar vervoer een grondige bezinning op samenwerking en eenheid van presentatie. Nagegaan zal worden met welke incentives die samenwerking vorm en inhoud kan krijgen, waarbij ook aandacht zal worden gegeven aan de samenwerking met taxi- en touringcarbedrijven. SAMOVE wordt uitgenodigd met baanbrekende initiatieven te komen.

Luik 4 : ondersteunende maatregelen.
Spoor 22 : stimulering nieuwe marktmogelijkheden voor de verkeers- en vervoerbedrijfstakingen.

Streefbeeld: – Verkeer en Waterstaat steunt het Nederlandse bedrijfsleven in het aanboren van nieuwe marktmogelijkheden;
– het departement beschikt over een geolied apparaat ten behoeve van de internationale expansie van Nederlandse bedrijven;
– overheid en bedrijfsleven hebben een antwoord gevonden op «1992».

Verkeer en vervoer als produkt voor een internationale markt

Het Nederlandse vervoer heeft een internationale dimensie op Europese schaal en ook mondiaal. Om op mondiaal niveau actief te kunnen zijn beschikken de Rijkswaterstaat en het Direktoraat-generaal voor het Vervoer over buitenland-afdelingen. Ook is in 1985 bij Verkeer en Waterstaat de Directie Internationale Betrekkingen (DIB) ingesteld. Het departement wil daarmee:

- zijn kennis benutten ten behoeve van de positie van Nederland als internationaal distributiecentrum, en bij de export van know how op het gebied van infrastructuur en transport;
- het Nederlandse bedrijfsleven, waar het daar behoefte aan heeft, actief ondersteunen op de internationale markt.

De internationalisering van het verkeers- en vervoerprodukt

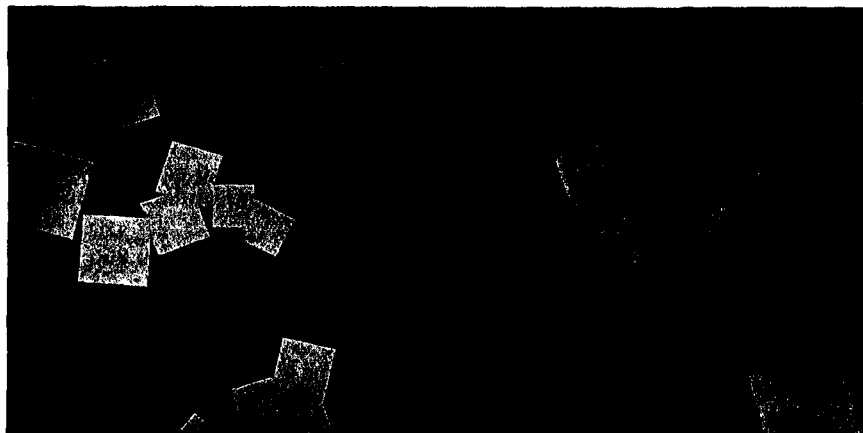
Resultaten zijn niet uitgebleven. De overheid dient echter op de wereldmarkt alert te blijven op elke mogelijke verbetering van de positie van het eigen bedrijfsleven. Een apparaat dat de commerciële mogelijkheden van de internationale betrekkingen zoveel mogelijk benut is daarvoor een onmisbaar politiek instrument. Daarom worden het departementale informatiesysteem verder verbeterd, de interne coördinatie aangescherpt en de promotionele activiteiten uitgebouwd.

1992

1992 nadert met rasse schreden. Verkeer en Waterstaat heeft al vele aanpassingen in gang gezet zoals de verbetering van de infrastructuur, de versoepeling van de regelgeving en de versterking van de promotie.

Doel van deze activiteiten is het bedrijfsleven een zodanig kader te bieden dat het de te verwachten toenemende internationale concurrentie goed aan kan. Onduidelijk is nog of de gevolgen van 1992 voor het bedrijfsleven voldoende duidelijk zijn en of deze in brede kring daadwerkelijk leven.

Europa 1992



- Luik 4** : ondersteunende maatregelen.
- Spoor 23** : bundeling van het fundamenteel en strategisch onderzoek terzake van transport en infrastructuur.
- Streefbeeld:** – het fundamentele en strategische onderzoek is gebundeld en versterkt;
– er is een hechte samenwerking ontstaan met externe onderzoekactiviteiten.

Aktueel beleidsonderzoek

Verbrokkeldheid

Op het terrein van verkeer en vervoer wordt veel onderzoek verricht. Verkeer en Waterstaat besteedt er jaarlijks zo'n 50 miljoen aan. In eigen onderzoek, begeleiding en organisatie gaan ongeveer 200 manjaren zitten. Ook bij het Direktoraat-generaal scheepvaart en maritieme zaken en bij de Rijksluchtvaartdienst, en bij Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Economische Zaken, NS, universiteiten en bedrijfsleven vindt verkeers- en vervoeronderzoek plaats. Een schatting van het totaal op 100 miljoen per jaar is zeker niet onjuist.

Het meeste onderzoek dat Verkeer en Waterstaat zelf uitvoert gaat om het beantwoorden van actuele beleidsvragen. Voor het voeren van een slagvaardig beleid dient de benodigde kennis liefst direkt beschikbaar te zijn. Dat kan alleen als over het toekomstig beleid en de problemen die zich daarbij kunnen voordoen voldoende wordt nagedacht.

Het onderzoekveld maakt echter een verbrokkelde indruk. Er is haast niet achter te komen wat waar gebeurt. Departementale diensten, universiteiten, instellingen hebben elk hun eigen prioriteiten, sterk bepaald door sectorbelangen. Samenwerking op basis van een gezamenlijke afweging ontbreekt. Projekten worden vaak ad hoc opgezet.

Meerjarenonderzoekplannen

Om aan deze kritiek tegemoet te komen is afgesproken dat de diensten van Verkeer en Waterstaat alle een meerjarenonderzoekplan (MOP) zullen opstellen dat zij jaarlijks bijstellen. Verder is een begin gemaakt met het inventariseren van het lopend en recent afgesloten onderzoek waarvoor Verkeer en Waterstaat opdracht heeft verstrekt.

Fundamenteel onderzoek

Onvoldoende aandacht

Dan is er ook nog de kritiek dat strategisch onderzoek stiefmoederlijk wordt behandeld. De ernst van deze signalen wordt onderstreept door het rapport van de commissie Nijkamp («Hoogwaardigheid en beheersbaarheid») dat in november 1987 aan de minister van Onderwijs en Wetenschappen is aangeboden. Daarin wordt gepleit voor een Infrastructuur Research Centrum waarin overheid, bedrijfsleven en onderzoekinstellingen zich concentreren op fundamenteel onderzoek op het gebied van infrastructuur. Tenslotte is er ook nog het advies over transport- en transitionderzoek van de Raad van Advies voor het Wetenschapsbeleid (RAWB) uit diezelfde periode.

Beide publikaties signaleren:

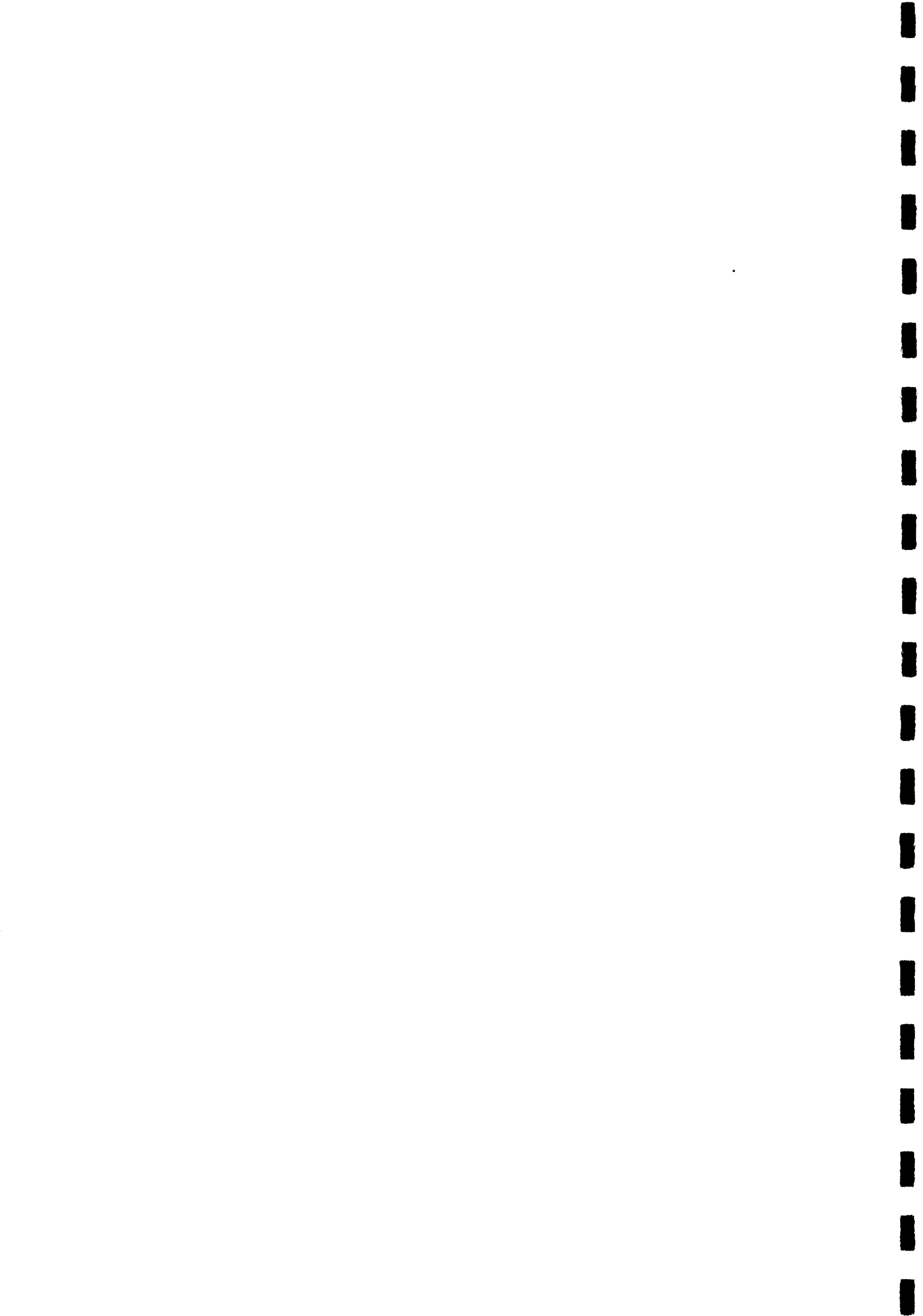
- het ontbreken van serieuze aandacht bij de overheid voor strategisch en vernieuwend onderzoek op het gebied van infrastructuur, transport en transitio;
- onvoldoende steun van de overheid voor lange termijn onderzoek;
- het verbrokkelde en ad hoc karakter van het bestaande onderzoek.

Bundeling

Wat te doen? Het staat vast dat het departement nadrukkelijker sturing moet geven bij het fundamenteel/strategisch onderzoek waartoe het zelf

opdracht geeft. Zulk onderzoek moet aansluiten bij de hoofdlijnen van het samenhangend verkeers- en vervoerbeleid dat gaandeweg gestalte krijgt (nota «Ondernemend vervoer», «mobiliteitsscenario randstad», «Meerjarenplan verkeersveiligheid») en in deze nota «Verkeer en Vervoer tot 2010» integraal tot uitdrukking komt. Het beleid dient vertaald te worden in samenhangende onderzoekprogramma's. Ook Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Economische Zaken, de universiteiten en anderen dienen in die programma's partij te zijn.

Het lijkt niet nodig extra financiële middelen vrij te maken. Het gaat er meer om aan de bestedingen richting te geven. Binnen Verkeer en Waterstaat is de discussie hierover reeds op gang gekomen. Het departement zal het initiatief nemen de «buitenwereld» uit te nodigen om samen te bekijken hoe het fundamenteel onderzoek het beste kan worden gebundeld. De goede ervaringen met het Projektbureau Integrale Verkeers- en Vervoerstudies (IVVS), waarin Verkeer en Waterstaat, Rijksplanologische Dienst en NS zijn vertegenwoordigd, zullen daarbij van pas kunnen komen.



DEEL III PROJEKTEN TER UITVOERING

DEEL I van de nota «Verkeer en vervoer tot 2010» bevat de beleidsrichtingen (sporen). In DEEL II worden die nader toegelicht. Dit DEEL III bevat de projecten waarmee die beleidsrichtingen moeten worden verwezenlijkt.

Het ontbreken van een uitvoeringsgericht karakter in het vigerende strukturaarschema was namelijk één van de belangrijkste kritiekpunten. Vandaar dat in deze nota bijzondere aandacht wordt geschonken aan de realiseerbaarheid van de strategie.

Dit uitvoeringsgericht maken gebeurt door per spoor aan te geven met welke projecten de betreffende beleidslijn kan worden gerealiseerd.

Met de term «projekt» wordt bedoeld: een concrete, in de tijd begrensde actie die in samenhang met andere projecten er toe leidt dat het voorgenomen beleid daadwerkelijk wordt uitgevoerd. Met nadruk wordt er op gewezen dat (ook) in dit geval het resultaat van alle acties te zamen meer zal zijn dan de optelsom van een aantal individuele acties.

Bij ieder projekt zijn de kosten aangegeven. Het betreft hier in het algemeen de kosten ten laste van de rijksbegroting. De directe en indirecte kosten voor andere partijen waaronder het bedrijfsleven en de burgers zijn in dit stadium vaak nog moeilijk in te schatten. Bij de verdere uitwerking zal een en ander echter nadrukkelijk aan de orde komen.

Tenslotte nog dit. In het begin van DEEL I is opgemerkt dat ook deze nota staat in het teken van «de overheid op afstand». Als u de grote hoeveelheid projecten in DEEL III ziet lijkt het op het tegendeel. Voor de goede orde wordt daarom opgemerkt dat de projecten in drie categorieën uiteenvallen. De projecten die aangemerkt zijn als vallende onder verantwoordelijkheid A zijn zaken die de minister van Verkeer en Waterstaat uit eigen hoofde kan realiseren. De projecten in de verantwoordelijkheids-categorie B zouden op de weg liggen van de minister van Verkeer en Waterstaat én een of meer andere partijen. De medeverantwoordelijkheid van de andere partijen hoeft overigens niet te betekenen dat die andere partijen (evenredig) in de kosten moeten bijdragen. De C-projecten liggen op het terrein van andere partijen. Ook dergelijke projecten zijn opgevoerd indien ze een zodanige samenhang met de uitvoering van het gehele beleid vertonen dat deze uit een oogpunt van een samenhangende benadering niet gemist konden worden.



Luik 1 : verbetering van de bereikbaarheid
Spoor 1 : verbetering van de bereikbaarheid voor het zakelijk
Streefbeeld : personenverkeer en het goederenvervoer over de weg.
–het hoofdwegennet zorgt voor min of meer rechtstreeks verbindings-
verbindingen tussen 40 centra van ons land en met het buitenland;
–het hoofdwegennet is grofmazig;
–de kans op congestie per wegvak is kleiner dan 2%; dit betekent dat files globaal met 2/3 zijn afgenomen;
–op de hoofdtransportassen zullen waar nodig met voorrang geavanceerde verkeersgeleidingssystemen en scheiding van lange- en korte-afstandsverkeer tot stand worden gebracht.

Projekt 01 : bouwen en geleiden op elkaar afstemmen

Doel : de bouwinspanning afstemmen op de ontwikkeling van het geleidingsinstrumentarium.

Middel : de projektnota wordt zowel in geografisch als inhoudelijk opzicht verbreed. Hij omvat met name:
– toetsing aan het geleidingsinstrumentarium en het beleid t.a.v. de leefbaarheid;
– afweging, in overleg met andere overheden, van wegprojecten in samenhang met openbaar-vervoerprojecten in regionaal kader;
– na toetsing vastleggen van wegen en openbaar-vervoerplannen en prioritering in Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT).

Kosten : geen.
Periode : permanent.
Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 02 : uitvoering wegenbouwplannen in kader MIT

Doel : het totstandbrengen van een hoofdwegennet dat qua structuur en capaciteit voldoet aan het in het streefbeeld gestelde.

Middel : uitvoering van het in het MIT vastgestelde wegenprogramma.

Kosten : geschat op 19 miljard.
Periode : 1989–2010.
Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 03 : scheiding lange- en korte-afstandsverkeer

Doel : bevordering van de doorstroming van het goederen- en zakelijk verkeer.

Middel : de ontwikkeling van plannen, samen met vertegenwoordigers van weggebruikers en vervoerorganisaties, voor de herindeling van het wegprofiel op wegen met congestie, zodanig dat het lange-afstands goederen- en zakelijk verkeer niet wordt gehinderd door het woon-werkverkeer bij voorrang op de hoofdtransportassen.

Kosten : zitten in MIT.
Periode : nadruk op 1989–1996.
Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 04 : onderhoudsbewust ontwerpen

Doel : geen files als gevolg van onderhoudswerkzaamheden.
Middel : voor de keuze van de verhardingskonstruktie wordt een economisch afweegmodel toegepast waarin naast aanleg- en onderhoudskosten o.a. ook filekosten zijn

opgenomen. Daarmee samenhangend wordt een onderzoek verricht naar alternatieve konstrukties die een lange levensduur hebben en zo min mogelijk onderhoud vergen. Daarbij gaat het vooral om de mogelijkheden die betonwegen bieden, en om onderzoek van zogeheten compositekonstrukties. Het onderzoek op het gebied van onderhoudsbewust ontwerpen wordt uitgevoerd samen met de TUD en de Stichting CROW. De streefbeelden t.a.v. geluidhinder worden hierbij in aanmerking genomen. Daarnaast wordt nog onderzoek verricht naar inspectiemethoden waarbij men rijdend de onderhoudstoestand van de weg kan opnemen.

Kosten : circa 2 miljoen.
Periode : 1989-1993.
Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 05 : provisorische maatregelen aan de weg
Doel : door tijdelijke maatregelen capaciteitstoename in de spits.
Middel : de in te zetten maatregelen zijn combinaties van onder meer: gebruik van de vluchtstrook in de spits en herindeling van het dwarsprofiel (leidend tot een extra rijstrook). De toepassing van deze provisorische maatregelen is mogelijk bij ongeveer een kwart van het aantal knelpunten.
Kosten : de kosten bedragen circa 100 miljoen.
Periode : te besteden tussen 1989 en 1995. Nader onderzoek dient nog plaats te vinden naar precieze toepassingswaarden en naar de gevolgen voor de meerjarenprogrammering van het klassieke aanlegprogramma.
Verantw. : A: minister V&W.



- Luik 1** : verbetering van de bereikbaarheid.
Spoor 2 : verbetering van de bereikbaarheid per openbaar vervoer.
Streefbeeld : – het spoorwegnet geeft een snelle verbinding tussen de belangrijkste steden in ons land en met het buitenland
– het aantal treinen dat meer dan 5 minuten is vertraagd zal zijn teruggedrongen van ruim 5% naar 2%;
– op de hoofdtransportassen rijden betrouwbare en comfortabele treinen met maximumsnelheden tot 160 à 200 km per uur;
– het stadsgewestelijk vervoer is aanzienlijk verbeterd qua snelheid, aansluiting en capaciteit;
– de reistijd binnen een stadsgewest naar de belangrijke werkgelegenheidsconcentraties bedraagt in beginsel nooit meer dan 45 minuten;
– de samenhang tussen het NS-, stads- en streekvervoer is verzekerd;
– in het landelijk gebied en in stille uren zal aan de behoefte aangepast openbaar vervoer worden aangeboden.

Projekt 06 : invoering drie-treinensysteem

Doel : opstellen en uitvoeren van een infrastructuurplan dat invoering van een drie-treinensysteem mogelijk moet maken.

Middel : de opwaardering van het spoorwegnet bestaat uit drie soorten maatregelen. Ten eerste zal op een aantal plaatsen de capaciteit van de infrastructuur worden afgestemd op het zoveel mogelijk onafhankelijk van elkaar kunnen rijden van de drie treinsoorten. Voorts zal de infrastructuur tussen de in de Vierde nota genoemde stedelijke knooppunten en enkele andere steden stap voor stap geschikt worden gemaakt voor hogere snelheden. Dit speelt vooral in en nabij de stadsgewesten. Tenslotte zijn enkele achterstallige verbeteringen nodig. Vaststelling en uitvoering van een investeringsplan door NS in samenwerking met V&W in overeenstemming met het in het MIT opgenomen openbaar-vervoerprogramma.

Kosten : 8 miljard.

Periode : 1989–2010.

Verantw. : B: NS en de minister van V&W.

Projekt 07 : vergroting betrouwbaarheid treinvervoer anders dan door infrastrukturele maatregelen

Doel : de vertraginggevoeligheid in het treinvervoer verminderen.

Middel : de NS wordt gevraagd een plan op te stellen dat ideeën bevat om de bedrijfsvoering (in de breedste zin des woords) af te stemmen op verhoging van de betrouwbaarheid van de treindiensten.

Kosten : het maken van een plan kost, behalve apparaatskosten, geen geld; kosten ter uitvoering van het plan komen ten laste budget NS; deze inspanning van de NS wordt gevraagd als tegenprestatie voor de investeringen die het rijk doet bij projekt 06.

Verantw. : C: NS.

Projekt 08 : vergroting comfort en service in het lange-afstand vervoer

Doel : het vergroten van de wervingskracht van het openbaar vervoer op de lange afstand.

Middel : de NS wordt gevraagd een plan op te stellen dat ideeën bevat het comfort en de service voor de reizigers die grote afstanden afleggen met het openbaar vervoer aanzienlijk te verbeteren. Daarbij is o.m. te denken aan het bieden van voorzieningen als telefoon, telefax, computeraansluitpunten en werkcoupé's.

Kosten : het maken van een plan kost, behalve apparaatskosten, geen geld; kosten ter uitvoering van het plan komen ten laste budget NS; deze inspanning van de NS wordt gevraagd als tegenprestatie voor de investeringen die het rijk doet bij projekt 06.

Verantw. : C: NS.

Projekt 09 : verbetering stadsgewestelijk openbaar vervoer
Doel : het sterk verbeteren van de kwaliteit en het vergroten van de capaciteit van het openbaar vervoer in het woon-werkverkeer en het woon-schoolverkeer binnen de stadsgewesten.

Middel : het optimaal op elkaar afstemmen van het interlokaal en lokaal openbaar vervoer; het bieden van snelle betrouwbare en comfortabele metro/sneltram/busverbindingen binnen stadsgewesten; het inleggen van «agglotreinen» die niet eindigen bij de hoofdstations. In de vier grote stadsgewesten wordt aangesloten op de samenwerking en planvorming in het kader van het «Bereikbaarheidsplan voor de Randstad». Aan de regionale stuurgroepen die daar zijn ingesteld wordt gevraagd plannen op te stellen. Als voorzet voor de regionale uitwerking zijn in DEEL IV van deze nota indicatieve kaartbeelden opgenomen. De besturen van gemeenten in de overige stedelijke knooppunten kunnen het initiatief nemen om vanuit dezelfde beleidsintenties plannen op te stellen voor verbetering van het stadsgewestelijk openbaar vervoer.

Kosten : 4 miljard, exclusief de investeringen in het spoorwagennet in de stadsgewesten. Deze laatste zijn begrepen in projekt 06.

Periode : 1990–2010

Verantw. : B: minister V&W, regionale stuurgroepen, gemeenten en openbaar-vervoerbedrijven.

Projekt 10 : voorzieningen voor de overige steden en het streekvervoer

Doel : verbetering concurrentiepositie van de bus t.o.v. de auto

Middel : in project 9 ging het om de ontwikkeling van hoogwaardige stadsgewestelijke openbaar-vervoernetten. Hier gaat het om de aanleg van vrije busbanen en inhaalstroken, stationspleinen, busstations en P + R-voorzieningen en beïnvloeding verkeerslichten voor de overige steden en voor het streekvervoer.

Periode : 1990–2010

Kosten : 400 mln

Verantw. : B: minister V&W, vervoerbedrijven, provincies en gemeenten

Projekt 11 : verbetering van integratie van openbaar vervoer en fiets (ketenbenadering)

Doel : het vergroten van de reikwijdte van het gecombineerde fiets – openbaar-vervoersysteem.

Middel : in overleg met de openbaar-vervoermaatschappijen en gemeenten plannen ontwikkelen voor:

- verbetering van de fietsroutes naar en van stations, o.a. netwerken;
 - goede (diefstalvrij) en goedkope stallingsvoorzieningen bij NS-stations en haltes van het stadsgewestelijk openbaar vervoer;
 - verbeterde mogelijkheden om de fiets mee te nemen in trein, metro en sneltram. Op de belangrijkste stadsgewestelijke openbaar-vervoerverbindingen wordt het mogelijk gemaakt om fietsen buiten de spits mee te nemen.
- Kosten : afhankelijk van de te ontwikkelen plannen; V&W neemt per jaar 5 miljoen voor zijn rekening.
- Periode : 1989-1993.
- Verantw. : B: minister V&W, openbaar-vervoerbedrijven, gemeenten.

Projekt 12 : verbreding van het dienstenpakket

- Doel : het bieden van deur-tot-deur service aan de klant.
- Middel : - bedrijven, werkzaam in het personenvervoer, worden uitgenodigd voorstellen in te dienen voor deur-tot-deur service, met name voor lange-afstandsreizigers die hoge eisen aan comfort stellen;
- de minister van V&W zal het initiatief nemen tot overleg teneinde barrières weg te nemen die de uitvoering van goede ideeën in de weg staan.
- Kosten : het doen van voorstellen kost geen geld; de kosten voor uitvoering daarvan worden de gebruikers in rekening gebracht.
- Periode : idee-ontwikkeling: 1989-1990.
- Verantw. : C: de bedrijfstak.

Projekt 13 : maatwerk openbaar vervoer in landelijk gebied

- Doel : het opstellen van samenhangende vervoerplannen voor landelijke gebieden die qua maat en schaal zijn afgestemd op de vervoerbehoefte ter plaatse.
- Middel : in streken waar de vraag naar vervoer bescheiden is kunnen vraagafhankelijke systemen voorkomen dat een situatie van vervoerarmoede ontstaat. Door inschakeling van taxi's kan het mogelijk zijn tegen lagere kosten meer kwaliteit te bieden. Dit kan bij de openbaar-vervoerbedrijven tot betere bedrijfsresultaten leiden. Dit geldt in het bijzonder wanneer de taxi's aansluiten op de hoofdlijnen van het openbaar vervoer. De bedrijfstakken van het openbaar vervoer en het taxivervoer worden uitgenodigd samenhangende openbaar-vervoerplannen op te stellen voor een efficiënter en effectiever openbaar-vervoersysteem in dun bevolkte gebieden. Het rijk zal dit waar mogelijk stimuleren.
- Kosten : in samenspraak met de lagere overheden zullen in de voorbereidingsfase beperkte middelen beschikbaar worden gesteld (bijvoorbeeld integratieproject marginaal openbaar vervoer in de provincie Groningen).
- Periode : 1990-1995.
- Verantw. : C: de openbaar-vervoerbedrijven, taxibedrijven.

Projekt 14 : maatwerk openbaar vervoer in middelgrote steden tijdens stille uren

- Doel : het opstellen van plannen voor een efficiënter en effectiever personenvervoer in steden tijdens de stille uren.
- Middel : door het inzetten van kleinschaliger systemen in de avonduren en de weekends kunnen besparingen optreden

voor het lokale openbaar vervoer. Bovendien wordt door invoering van vraagafhankelijke systemen de sociale veiligheid en daarmee de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer bevorderd. Net als bij het vorige project is een van de mogelijkheden het inzetten van taxi's die op stamlijnen aantakken. Gemeenten en vervoerbedrijven worden uitgenodigd plannen op te stellen die aan het doel beantwoorden.

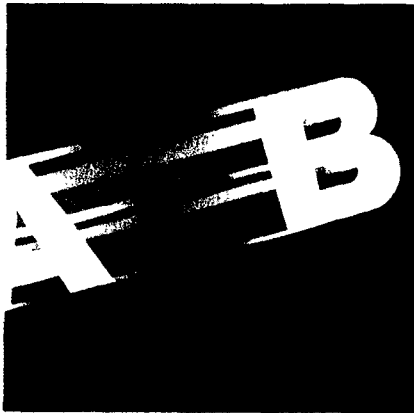
Kosten : geen
Periode : 1990-1995.
Verantw. : de openbaar-vervoerbedrijven, taxibedrijven, gemeenten.

Projekt 15 : standaardisering van componenten van openbaar vervoer transportmiddelen

Doel : daar waar nuttig en nodig standaardisering van openbaar-vervoermaterieel om efficiënter te opereren en investeringskosten uit te sparen.

Middel : de samenwerkende openbaar-vervoerbedrijven worden uitgenodigd met baanbrekende voorstellen te komen, zowel gericht op korte als lange termijn. Daarbij zouden de mogelijkheden van standaardmaten voor sneltrams en de invoering van een schone en stille standaardbus betrokken dienen te worden.

Kosten : geen.
Periode : 1989-1990.
Verantw. : C: de openbaar-vervoerbedrijven.



Luik 1 : verbetering van de bereikbaarheid.
Spoor 3 : verbetering van de bereikbaarheid voor het goederenvervoer per spoor

Streefbeeld : - het spoorwegnet geeft een goede verbinding tussen de belangrijkste zeehavengebieden en het achterland
- het Nederlandse net is volledig geïntegreerd in het Europese net;
- het spoorwegnet voor goederenvervoer voldoet aan de eisen gesteld door «just-in-time» transport;
- op de hoofdtransportassen is ook overdag voor het containervervoer en het gecombineerd weg-railvervoer voldoende frequent goederenvervoer per rail mogelijk
- de hoofdtransportassen zijn voorts geschikt voor asdrukken tot 22,5 ton.

Projekt 16 : verbeteren en uitbreiden van de infrastructuur
Doel : opheffen van bestaande knelpunten en het voorkómen van nieuwe knelpunten bij het goederenvervoer per spoor, op de trajekten van onze zeehavens naar het achterland.

Middel : aanvullend op infrastrukturele aanpassingen ten behoeve van het personenvervoer per spoor, zullen infrastrukturele aanpassingen expliciet voor het goederenvervoer worden verricht en zullen projecten die mede noodzakelijk zijn voor het personenvervoer, versneld worden uitgevoerd. Een en ander vast te leggen in het MIT.

Kosten : in totaal gaat het om een investeringsbedrag van 500 miljoen voor projecten die tevens ten gunste van het reizigersvervoer komen.

Periode : 1990-2010

Verantw. : B: minister V&W en de NS.

Projekt 17 : aanpassing van de infrastructuur in de zeehavengebieden

Doel : opheffen van de bestaande knelpunten in de infrastructuur in de zeehavengebieden en de aanleg van een railservicecentrum.

Middel : aanleggen van infrastructuur.

Kosten : 100 miljoen; kostenverdeling nader overeen te komen.

Periode : 1991-1992.

Verantw. : B: minister V&W, de NS, de gemeentelijke havenbeheerders.

Projekt 18 : invoering snelle goederentreinen

Doel : concurrentiepositie goederenvervoer per rail verbeteren

Middel : het geschikt maken van een deel van het goederenmaterieel voor hogere snelheden (120 à 160 km/uur).

Kosten : gebruiker betaalt.

Periode : 1989-1995.

Verantw. : B: minister V&W, de NS en de verladers.

Projekt 19 : voor zover de goederen dat vereisen, aflevering in West-Europa binnen 24 uur

Doel : concurrentiepositie goederenvervoer per rail verbeteren

Middel : het maken van afspraken over aanpassing Europese spoorweginfrastructuur en dienstverlening.

Periode : 1989-1992.

Kosten : geen

Verantw. : B: minister V&W, de NS, de Europese spoorwegmaatschappijen en de Europese overheden.



- Luik 1** : verbetering van de bereikbaarheid
Spoor 4 : verbetering van de bereikbaarheid over water.
Streefbeeld : - het hoofdvaarwegennet verbindt de vanuit goederenvervoer belangrijkste landsdelen met elkaar en met het buitenland, en geeft o.a. vorm aan de grote achterwaartse verbindingen van onze belangrijkste zeehavens;
- het hoofdvaarwegennet is geschikt voor ten minste 1- of 2-baks duwvaart, afhankelijk van de vervoerbehoefte;
- de betrouwbaarheid van dit systeem is afgestemd op «just-in-time» transport;
- de hoofdtransportas Rotterdam-Duitsland is geschikt voor 6-baks duwvaart; de overige hoofdtransportassen zijn geschikt voor 4-baks duwvaart;
- vaarwegbeheerders hebben zodanige afspraken gemaakt dat er een adequaat recreatietoervaartnet beschikbaar is;
- ter ontlasting van de hoofdtransportassen zijn waar nodig alternatieve routes voor de recreatievaart gecreëerd en verder ontwikkeld;
- er is voor voorzieningen ten behoeve van de recreatievaart een additioneel financieringssysteem ontwikkeld op basis van het profijtbeginsel.

Projekt 20 : aanpassing vaarwegennet aan eisen bedrijfszekerheid en schaalvergroting vervoer per schip

- Doel** : vergroting van de mogelijkheden van het binnenvaartvervoer.
Middel : verbetering en aanpassing van de infrastructuur, op te nemen in het MIT.
Kosten : 3 miljard.
Periode : 1989-2010.
Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 21 : verkeersgeleiding hoofdtransportassen vaarwegennet

- Doel** : vergroting van de vaarwegcapaciteit, stiptheid van het transport.
Middel : het opzetten van een systeem van verkeersgeleiding, gebruik makend van moderne technieken,
Kosten : belanghebbenden dragen bij; bijdrage rijk 10 miljoen.
Periode : 1990-1994.
Verantw. : B: minister V&W en het vervoerend bedrijfsleven.

Projekt 22 : aanpassing aan eisen «just-in-time» transport

- Doel** : vergroting betrouwbaarheid vervoer per schip.
Middel : voor de bediening van de kunstwerken in hoofdtransportassen wordt een 24-uurs bediening ingevoerd. Voor zover centrale bediening of automatisering daarbij kostenbesparend kan werken, zal ook deze weg worden ingeslagen. Stremming (ijsvorming op hoofdvaarwegennet) beperken tot max. 1 dag per vorstperiode.
Kosten : de investeringskosten van centrale bediening en automatisering bij kunstwerken, alsmede de beperking van de stremming als gevolg van ijsvorming, bedragen circa 10 miljoen.
Periode : 1989-1995.
Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 23 : plaatselijke scheiding beroepsvaart en recreatievaart

Doel : het voorkómen van conflicten tussen beroepsvaart en recreatievaart, met name op de hoofdtransportassen.
Middel : het doen van onderzoek naar te treffen maatregelen om conflicten te voorkómen.
Kosten : nader te berekenen apparaatskosten.
Periode : 1989-1991.
Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 24 : uitvoeren structureel onderhoud

Doel : de scheepvaart een betrouwbaar vaarwegsysteem garanderen.
Middel : onderhoud, op te nemen in het MIT.
Kosten : structureel wordt 309 miljoen per jaar besteed aan onderhoud.
Periode : 1989-2010
Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 25 : veiligheid vervoer over water

Doel : ontwikkeling van een veiligheidsfilosofie voor het vervoer over water.
Middel : het uitvoeren van ongevals-analyses en risicoanalyses onder afweging van economische belangen.
Kosten : circa 5 miljoen.
Periode : 1989-1993.
Verantw. : B: minister V&W, het vervoerend bedrijfsleven, andere departementen en andere overheden .

Projekt 26 : economisch belang van de recreatie(toer)vaart

Doel : de economische potentie van deze vorm van recreatie stimuleren.
Middel : het doen uitvoeren van een sterkte-zwakte-analyse door een extern adviesbureau.
Kosten : f 100 000.
Periode : 1989-1990.
Verantw. : B: minister V&W en LaVi

Projekt 27 : financiering stimulering recreatie(toer)vaart

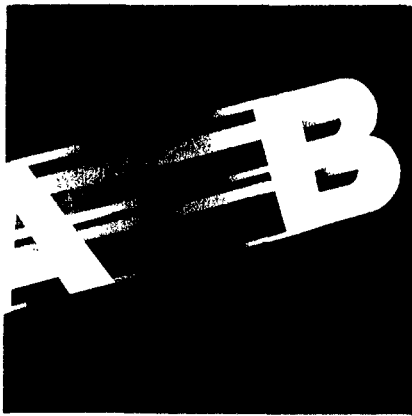
Doel : het creëren van extra middelen voor verbetering van de infrastructuur, het bedieningsniveau, capaciteitsuitbreidingen door toepassing van het profijtbeginsel.
Middel : een onderzoek doen naar de intensiteit waarmee het profijtbeginsel tot aanvullende middelen kan leiden.
Kosten : nader te berekenen apparaatskosten.
Periode : 1990-1992.
Verantw. : B: minister V&W, LaVi, Fin., VNG, IPO, Unie van Wat.

Projekt 28 : afstemming van bediening door route-akkoorden

Doel : bevorderen van een betere afwikkeling van de recreatie(toer)vaart op o.a. de «staande-mast-route» tussen het Deltagebied en het IJsselmeer.
Middel : een onderzoek naar de schaal waarop route-akkoorden kunnen worden gesloten over zaken als bediening, onderhoud, nieuwbouw en financiering.
Kosten : f 100 000.
Periode : 1989-1990.
Verantw. : B: minister V&W, LaVi, provincies, NS.

**Projekt 29 : arbeidsbesparende bedieningssystemen voor
recreatie(toer)vaart**

Doel : efficiënte verkeersafwikkeling over water.
Middel : een onderzoek doen naar dergelijke systemen en het
ondernemen van een proefprojekt.
Kosten : 1 tot 2 miljoen.
Periode : 1989-1991.
Verantw. : B: minister V&W, provincies, gemeenten, waterschappen.



- Luik 1** : verbetering van de bereikbaarheid.
- Spoor 5** : verbetering van de bereikbaarheid van de lucht- en zeehavengebieden.
- Streefbeeld** : – de mainports Rotterdam en Schiphol en de zeehavengebieden Amsterdam-Noordzeekanaalgebied en Westerscheldezeehavengebied beschikken over een gevarieerd pakket hoogwaardige vervoermogelijkheden; voor deze gebieden geldt dat van de achterlandverbindingen over de weg, per rail, en over water er minimaal twee zijn aangewezen als hoofdtransportassen;
- in samenwerking met de havenbeheerders is er voor gezorgd dat de zeetoegangswegen naar Rotterdam, Amsterdam-Noordzeekanaalgebied en Westerscheldezeehavengebied het vereiste kwaliteitsniveau hebben
- door telematica zijn de vervoertakken volledig bereken op hun bijdrage aan het logistieke proces;
- de bereikbaarheid van Schiphol per openbaar vervoer is zodanig vergroot dat 40% van de Schipholwerkers en van de luchtreizigers met het openbaar vervoer reist;
- alle regionale lucht- en zeehavens zijn tenminste aan het hoofdwegennet aangetakt.
- Projekt 30** : **stimuleren van innoverende ontwikkelingen**
- Doel** : individuele bedrijven ertoe brengen baanbrekend bezig te zijn met het oog op het verwerven van nieuwe vervoerstromen.
- Middel** : het wegnemen van financiële belemmeringen, in geval van risicodragende investeringen.
- Kosten** : sterk afhankelijk van de mate waarin van deze regeling gebruik wordt gemaakt. Voorlopige indicatie komt uit op 100 miljoen.
- Periode** : 1990–2010
- Verantw.** : B: ministers V&W en EZ
- Projekt 31** : **verkennen nieuwe generatie achterlandverbindingen**
- Doel** : bezien of er op langere termijn andere vervoertechnieken zijn die een alternatief kunnen bieden voor de traditionele vervoerwijzen.
- Middel** : aansluiten bij initiatieven uit het bedrijfsleven; de minister van V&W nodigt een aantal bedrijven die op dit gebied actief zijn uit te participeren in een gezamenlijke, grensverleggende, en op Europese ontwikkelingen inspelende, studie.
- Kosten** : bijdrage V&W 2 miljoen.
- Periode** : 1989–1992.
- Verantw.** : B: minister V&W, vervoerend en verladend bedrijfsleven
- Projekt 32** : **gebundelde dienstverlening aan luchtreizigers**
- Doel** : het aantrekkelijk maken van de trein voor het vervoer naar en van Schiphol.
- Middel** : Schiphol en NS worden uitgenodigd samen met V&W een plan op te stellen. Dat plan moet o.a. voorstellen bevatten voor:
- verkooppunten voor vliegtickets op de EC/IC-stations
 - vervoerbewijzen voor het aansluitend voor- en natransport;

– het bieden van de mogelijkheid in EC/IC-treinen of op stations in te checken voor het vliegtuig, incl. koffers.

Kosten : geen, behalve apparaatskosten; kosten uitvoering worden door de gebruiker betaald.

Periode : 1989–1990.

Verantw. : B: minister V&W, Schiphol, NS.

Projekt 33 : vergroting bereikbaarheid Schiphol door geleiding voor het woon-werkverkeer

Doel : het vergroten van de bereikbaarheid van Schiphol.

Middel : in overleg met het Bestuurlijk Overleg Randstad instellen van een werkgroep onder de regionale Stuurgroep Randstad Amsterdam. Deze werkgroep zal op korte termijn een plan moeten presenteren waarin een samenhangend beeld wordt geschetst van een betere afhandeling van het woon-werkverkeer per openbaar vervoer, in samenhang met woongelegenheden en parkeervoorzieningen voor Schipholwerkers. Een en ander zal nauw aansluiten bij het plan voor het stadsgewest Amsterdam, zoals bedoeld in projekt 09.

Kosten : geen.

Periode : 1989–1990.

Verantw. : B: minister V&W, BOR, Schiphol.

Projekt 34 : aanpak verkeersconflicten scheepvaart en weg-, of railvervoer

Doel : het oplossen van verkeersconflicten tussen wegvervoer en scheepvaart alsmede tussen railvervoer en scheepvaart, met inachtneming van de macro-economische betekenis van ieder van de vervoertakken.

Middel : het aanpassen van de infrastructuur dan wel van de bedieningsregimes.

Kosten : afhankelijk van de uit te voeren plannen.

Periode : 1990–2000.

Verantw. : A: minister V&W.



- Luik 1** : verbetering van de bereikbaarheid.
Spoor 6 : verbetering van de uitwisselingspunten tussen de verschillende vervoerwijzen.
- Streefbeeld:** – er is een net van terminals voor gecombineerd vervoer dat toegesneden is op de vervoerbehoefte;
– de laadeenheden zijn gestandaardiseerd;
– op strategische punten zijn er overstappunten voor personenvervoer.
- Projekt 35 : bouwen terminals**
Doel : het tot stand komen van een net van terminals voor gecombineerd vervoer dat toegesneden is op de vervoerbehoefte.
Middel : – in DEEL IV is een overzicht opgenomen;
– het rijk zal, waar nodig en mogelijk samen met andere overheden en belanghebbenden, van geval tot geval nagaan of aanleg van nieuwe en/of uitbouw van bestaande terminals gewenst is en of financiële ondersteuning gegeven zal worden.
Kosten : 10 miljoen.
Periode : 1989–1992.
Verantw. : B: minister V&W, gemeentelijke en provinciale overheden, het bedrijfsleven.
- Projekt 36 : planontwikkeling nieuwe vormen van gecombineerd vervoer**
Doel : het bevorderen van het gecombineerd vervoer.
Middel : nagaan welke veelbelovende ideeën in de wereld van het verkeer en vervoer levensvatbaar zijn voor invoering.
Kosten : geen.
Periode : permanent.
Verantw. : B: minister V&W, vervoerend en verladend bedrijfsleven
- Projekt 37 : standaardisatie in afmetingen laadeenheden**
Doel : vergemakkelijken van gecombineerd vervoer.
Middel : in internationaal overleg afspraken maken over normalisatie van wissellaadbakken en containers.
Kosten : geen.
Periode : 1989–1990.
Verantw. : B: minister V&W, vervoerend en verladend bedrijfsleven
- Projekt 38 : extra aandacht aan binnenvaartoverslag**
Doel : de binnenvaart meer geschikt maken voor de technieken van gecombineerd vervoer.
Middel : – het financieren van het onrendabele gedeelte van de investering in het eerste binnenvaartschip gebouwd volgens een nieuw ontwerp ro/ro-binnenvaartschip;
– het ontwikkelen van een techniek waardoor vanaf een binnenschip zelfstandig containers geladen of gelost kunnen worden op respectievelijk van vrachtauto's.
: bijdrage investeringskosten ro/ro-schip 1,4 miljoen;
Kosten : ontwikkeling speciaal container-binnenvaartschip 250 000
Periode : 1989–1991.
Verantw. : B: minister V&W, vervoerend en verladend bedrijfsleven
- Projekt 39 : planontwikkeling terminals voor personen: transferia**
Doel : het opvangen van automobilisten voordat ze het stedelijk gebied of recreatiepunten bereiken.

Middel : – in DEEL IV staat een vlekkenplan voor transferia;
– concretiseren van dat vlekkenplan door het voeren van overleg met gemeenten, provincies en de openbaarvervoerbedrijven. Aangezien het om Randstedelijke voorzieningen gaat zullen de Regionale Stuurgroepen Randstad worden gevraagd het vlekkenplan te concretiseren;
– het opstellen van een uitvoeringsplan.

Kosten : behalve apparaatskosten geen kosten.

Periode : 1989–1990.

Verantw. : B: minister V&W, gemeenten, provincies, openbaarvervoerbedrijven, BOVAG, ANWB.

Projekt 40 : ontwerp transferium

Doel : het ontwerpen van een zodanige terminal dat automobilisten eenvoudig de auto kunnen verlaten/achterlaten en per openbaar vervoer verder kunnen reizen.

Middel : een prijsvraag onder architecten, stedenbouwers en vervoerkundigen.

Kosten : geen.

Periode : 1989–1990.

Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 41 : realisering transferia

Doel : hulp bieden aan de daadwerkelijke aanleg van transferia op strategische punten.

Middel : subsidie.

Kosten : per te bouwen transferium draagt V&W bij in de kosten van de onrendabele top; kosten worden later berekend.

Periode : bouwperiode.

Verantw. : A: minister V&W.



Luik 1 : verbetering van de bereikbaarheid.
Spoor 7 : verbetering van de telematica-infrastructuur.
Streefbeeld : – voor goederenvervoerbeheersing is een samenhangende informatiestructuur beschikbaar;
– voor de geleiding van het verkeer zijn geavanceerde systemen op de autosnelwegen beschikbaar waardoor de verwerkingscapaciteit met 30% is toegenomen;
– ten behoeve van reizigers per auto en per openbaar vervoer zijn gemakkelijk toegankelijke reizigersinformatiesystemen beschikbaar.

Projekt 42 : aanscherping van de verantwoordelijkheid van V&W op gebied van telematica-ontwikkelingen

Doel : het ontwikkelen van een telematicabeleid, o.m. gericht op stimulering en sturing van toepassingen, anticiperen op gevolgen voor het functioneren en de organisatie van de vervoermarkt.

Middel : het formeren van een telematica-beleidsteam; dat team ontwerpt, ontwikkelt, coördineert en stuurt alle telematica-aspekten van V&W. De taakopdracht omvat:
– toekomstgerichte inventarisatie en prognose van relevante informatiestromen en ontwikkelingen in de verkeers- en vervoersektor m.b.t. telematica;
– aangeven van de rol van V&W, respectievelijk van de V&W-onderdelen bij de verschillende relevant geoordeelde aandachtsgebieden, mede in relatie tot het toekomstige beleid en de positionering van EZ;
– indiceren van prioriteiten en op basis daarvan formuleren van concrete projecten, incl. de hierna opgenomen projecten;
– aangeven van noodzakelijke financiële, personele en eventueel organisatorische randvoorwaarden binnen V&W voor succesvolle implementatie van voorgesteld beleid.

Kosten : het team wordt gerecruteerd uit het bestaande ambtenarenkorps, dus geen extra kosten. Het team wordt bijgestaan door een interne werkgroep.

Periode : permanent.

Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 43 : steun aan nationale EDI-organisatie

Doel : nationale en internationale afstemming van belangen en inspanningen door:
– coördinatie Nederlandse EDI-projecten;
– versterking Nederlandse inbreng in internationaal overleg;
– bundeling krachten V&W, EZ, Financiën, bedrijfsleven voor kennisoverdracht en steun voor EDI-ontwikkeling in het vervoer en andere sectoren.

Middel : steun aan een krachtige nationale EDI-organisatie, verbonden aan de bestaande Sitproneth organisatie.

Kosten : een aanloopsubsidie voor een periode van 2 jaar Periode: 1989–1990.

Verantw. : B: minister V&W, EZ, bedrijfsleven.

Projekt 44 : stimulering versnelde invoering automatisering

Doel : zorgen dat op korte termijn een grote groep van potentiële gebruikers in de transportsector, klein en groot, automatische gegevenswerking benut ten aanzien van de transportinformatiestromen om zo de internationale concurrentiepositie te kunnen handhaven.

Middel : d.m.v. demonstratieprojecten kennisoverdracht en advisering aan het bedrijfsleven ten aanzien van EDI-mogelijkheden; een en ander in aansluiting op het vigerende informatietechnologiebeleid;

Kosten : 10 miljoen.

Periode : 1989-1994.

Verantw. : B: minister V&W, EZ, vervoerend en verladend bedrijfsleven, nationale EDI-organisatie.

Projekt 45 : ondersteuning standaardisering

Doel : bijdrage leveren aan het totstandbrengen van efficiënt onderling berichtenverkeer binnen de vervoersector, én tussen de sector vervoer enerzijds en handel en industrie anderzijds.

Middel : a. overschakelen door V&W van papieren communicatie op EDI;
b. steun verlenen aan Nederlandse inbreng in internationale projecten die tot doel hebben internationale standaards verder te ontwikkelen en op doelmatigheid te toetsen.
c. nationaal en internationaal duidelijk aangeven welke berichten als standaard voor de vervoersector dienen te gelden;

Kosten : a. nader te bepalen apparaatskosten;
b. f400 000 i.v.m. bekostiging projectmanager COST 306.

Periode : a. 1989-1996;
b. 1989-1992;
c. 1989-1990.

Verantw. : B: minister V&W, EZ, nationale EDI-organisatie.

Projekt 46 : facilitatie V&W-informatie

Doel : het stroomlijnen en beheersen van de informatie die V&W vraagt.

Middel : het verrichten van een studie die de door V&W benodigde informatie identificeert en evalueert. De implementatie van de studie zal worden afgestemd met de CCCI.

Kosten : 1 miljoen.

Periode : 1989-1991.

Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 47 : EDI-knelpunt vertrouwelijkheid

Doel : het opheffen van barrières (aansprakelijkheid, vertrouwelijkheid, privacy) bij het invoeren van EDI in het vervoer.

Middel : onderzoek naar de juridische regels die nodig zijn voor het beschermen van de vertrouwelijkheid van informatiestromen. Aansluiting wordt gezocht bij lopende activiteiten van EZ en Justitie.

Kosten : f 200 000

Periode : 1989-1991.

Verantw. : B: minister V&W, EZ, Justitie.

Projekt 48 : anticiperen op toekomstige vervoerorganisatie

Doel : Nederland als distributieland organisatorisch en infrastruktureel voorbereiden op het EDI-tijdperk.

Middel : onderzoek naar concrete gevolgen van full-scale EDI-toepassingen in vervoer in relatie tot handel en industrie t.a.v.:

- functioneren van de vervoermarkt;
- positie vervoerders, verladers, expediteurs e.a.;

– omvang en karakter goederenstromen;
– sociale implicaties;
– noodzaak voor aanpassing vervoerinfrastructuur;
– noodzaak voor aanleg strategische logistieke centra.

Kosten : f 500 000
Periode : 1989–1991.
Verantw. : B: minister V&W, EZ, Stichting Nederland Distributieland

Projekt 49 : uitbreiding toepassingsmogelijkheden SAGITTA
Doel : naast de gegevens over de invoer (die voor het opleggen van accijnzen van belang zijn) SAGITTA ook toepasselijk maken voor gegevensverwerking over uitvoer, doorvoer en opslag.
Middel : het geven van financiële steun en mankracht voor de verdere uitbouw van SAGITTA.
Kosten : 5 miljoen.
Periode : 1989–1992.
Verantw. : B: minister V&W, Financiën, EZ.

Projekt 50 : elektronische vrachttuitwisselingssystemen en 1992
Doel : inzicht verwerven en anticiperen op de groeiende rol van elektronische vrachttuitwisselingssystemen in een Europa zonder grenzen terzake van:
– rol marktpartijen, in het bijzonder die van vervoerders, verladers en expediteurs;
– profiteren van cabotage-vrijheid;
– internationale concurrentie;
– prijsstelling.
Middel : studie van die systemen.
Kosten : f 500 000
Periode : 1989–1991.
Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 51 : voorbereiding van de evolutie van logistieke centra naar «hi trade parks»
Doel : op langere termijn drastische verhoging van de toegevoegde waarde van Nederland Distributieland. Nederland distribueert dan niet alleen goederen maar is tevens mainport voor elektronische markten.
Middel : er ontwikkelt zich in de wereld een netwerk van «hi trade parks». Participanten zijn in staat individueel dan wel d.m.v. onderlinge samenwerking oplossingen te bieden waarin geïntegreerde goederen- én informatiestroombeheersing mogelijk wordt. De volledige ontwikkeling hiervan is afhankelijk van ISDN (integrated services digital network) waarbij voor spraak-, tekst-, data- en beeldcommunicatie slechts één multifunktionele terminal nodig is. Wordt tussen 1995 en 2000 gerealiseerd. Studie van de ontwikkelingen op dit punt.
Kosten : f 500 000
Periode : 1989–1991.
Verantw. : B: minister V&W, bedrijfsleven.

Projekt 52 : meer grip en verantwoordelijkheid van V&W op het punt van RTI-ontwikkelingen (Road Transport Informatics)
Doel : het bundelen van V&W-kennis en verantwoordelijkheid, het bevorderen van de Nederlandse inbreng in internationale RTI-ontwikkelingen, het afstemmen van het V&W-

beleid op internationale RTI-ontwikkelingen, het onderhouden van contact tussen V&W, onderzoekinstellingen, bedrijven, EZ, EG-liaison, PV Brussel, leidend tot een jaarlijkse rapportage die o.m. uitspraken bevat over de relatie V&W-beleid/RTI/Nederland Distributieland, de infrastructurale voorzieningen die nodig zijn (verantwoord in MIT), aanbevelingen voor onderzoek en RTI-toepassingen.

Middel : opzet van een RTI-managementteam o.l.v. Rijkswaterstaat.
Kosten : nader te berekenen apparaatskosten.
Periode : 1989-1996.
Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 53 : inspelen op DRIVE (Europees programma «intelligente» infrastructuur)

Doel : niet aan de zijlijn afwachten wat men elders in Europa beslist maar actief participeren en sturen op de Road Transport Informatics-ontwikkelingen zoals die binnen DRIVE spelen.

Middel : - halfjaarlijks overleg tussen overheid, bedrijfsleven en onderzoekinstellingen;
- op tijdelijke basis een medewerker van V&W bij de EG-commissie in het DRIVE-office plaatsen.

Kosten : f 300 000 (drie manjaren).
Periode : 1989-1996, mede afhankelijk van RTI-ontwikkelingen, in het bijzonder van de voortgang die met het EG-programma DRIVE wordt geboekt.

Verantw. : B: minister V&W, EZ, bedrijfsleven, onderzoekinstellingen.

Projekt 54 : juridisch jasje RTI

Doel : het regelen van installatie, beheer, aansprakelijkheid van gebruik informatie m.b.t. RTI-systemen die worden aangebracht in de weginfrastructuur.

Middel : instelling juridische werkgroep binnen V&W met de opdracht te komen met aanbevelingen voor wetsaanpassingen, en voor de relatie tussen overheid en particuliere consortia die eventueel RTI-systemen beheren.

Kosten : nader te berekenen apparaatskosten.
Periode : 1988-1990.
Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 55 : management Rijnkorridor projekt

Doel : optimale begeleiding van het projekt en maximale beleidsrelevante output naast technische probleemoplossing.

Middel : de instelling van een RWS/DGV managementteam.
Kosten : het EG infrastructuurfonds heeft al een bedrag toegewezen.
Periode : 1988-1990.
Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 56 : afstemmen van hoofd- en onderliggend wegennet

Doel : het verplaatsen van a) de files op de stedelijke hoofdroutes naar de stadsrand en bevordering van het stedelijke openbaar vervoer en b) de files op het hoofdwegennet naar de toeritten.

Middel : dosering van het hoofd- en het stedelijke wegennet en routegeleiding, beide te sturen door een centrale computer per regio. De centrale computer regelt de actuele verkeerssituatie op basis van een opgestelde

regelstrategie voor de verkeersregelinstallaties. De regelstrategie richt zich op het optimaal benutten van de volledige capaciteit van het stedelijke en het hoofdwegennet.

Kosten : 50 miljoen.
Periode : 1989-2010.
Verantw. : B: minister V&W, lagere overheden.

Projekt 57 : uitbouw signalering

Doel : capaciteitswinst van 5% en veiligheidswinst van 15%.
Middel : de bestaande signaleringssystemen worden uitgebreid. Tot het jaar 2000 wordt ongeveer 400 km van het hoofdwegennet voorzien van het signaleringssysteem. Prioriteit ligt daarbij op de hoofdtransportassen.

Kosten : 250 miljoen.
Periode : 1989-2000.
Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 58 : radar afstandsregeling

Doel : capaciteitswinst van 10% en veiligheidswinst van 15% op het hoofdwegennet.

Middel : er zal een studie worden verricht naar de invoering van een gecoördineerde afstandsregeling tussen de voertuigen. Per wegvak zal afhankelijk van snelheid en drukte een voertuig-volgfstand worden ingesteld door een lokale beheersingscomputer. Verwacht wordt dat het systeem voor 2010 operationeel kan zijn.

Kosten : studiekosten 10 miljoen.
Periode : te besteden tussen 1995 en 2005.
Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 59 : volledige voertuiggeleiding

Doel : het bereiken van een nieuwe generatie autosnelweg die nagenoeg 100% veilig is.

Middel : meedoen met internationale studies en ontwikkelingen gericht op de ontwikkeling en invoering van een geheel nieuwe generatie autosnelwegen.

Kosten : studiekosten 5 miljoen; aanleg na 2000.
Periode : 1989-2000.
Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 60 : ontwikkeling monitorsysteem voor de actuele verkeerssituatie op het hoofdwegennet

Doel : de mogelijkheid scheppen om weggebruikers te informeren over de actuele verkeerssituatie op het hoofdwegennet

Middel : 1. er wordt een systeemkeus gemaakt. Daarbij wordt rekening gehouden met plannen terzake van verkeerssignalering, rekening rijden e.d.;
2. uitvoering van de systeemkeus, gekoppeld aan de in 1 bedoelde aspecten.

Kosten : ontwikkelingskosten bedragen circa 55 miljoen.
Periode : 1. 1989-1990.
2. 1990-1995.
Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 61 : ontwikkeling informatiesysteem verkeerssituatie

Doel : reizigers en verladers informeren over de te volgen route in relatie tot de feitelijke verkeerssituatie op rijkswegen. Het project richt zich op de gewenste informatie voor de reis en op de gewenste informatie tijdens de reis.

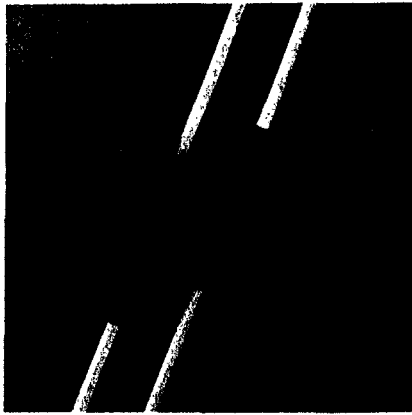
Middel : – info «thuis»: stimuleren minitel-achtige ontwikkelingen;
– info onderweg: inspelen op in-car apparatuur; het
aanbrengen van info-uitzendapparatuur langs of op de
weg.
Kosten : ontwikkelingskosten 100 miljoen; uitvoeringskosten in
rekening brengen bij gebruikers.
Periode : 1989–1995.
Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 62 : optimalisering reisplanning in het openbaar vervoer

Doel : het verbeteren van de informatie aan de reiziger over
dienstregeling, reismogelijkheden en tarieven.
Middel : – op korte termijn zal geïntegreerde informatie over
dienstregelingen en tarieven per samenhangend
vervoergebied beschikbaar zijn. Vooralsnog alleen in
de vorm van boekjes;
– op langere termijn (ca. 1992) dient één landelijk
geldend telefoonnummer voor informatie ingesteld te
zijn;
– vervolgens dient te worden ingespeeld op minitel-ach-
tige ontwikkelingen. Naast de hardware zal software
aanwezig moeten zijn op basis waarvan de reiziger zijn
reis optimaal kan plannen. Omdat dit projekt niet kan
slagen zonder de samenwerking tussen de openbaar-
vervoerbedrijven, zullen de openbaar-vervoerbedrijven
worden verzocht dit projekt te trekken.
Kosten : ontwikkelingskosten bijdrage rijk: 10 miljoen. Voorts
gebruiker betaalt.
Periode : 1989–1991.
Verantw. : B: minister V&W, openbaar-vervoerbedrijven.

**Projekt 63 : verbeteren informatie tijdens de openbaar-vervoer-
reis**

Doel : het verstrekken van goed toegankelijke informatie
voorafgaand aan de reis is niet voldoende. Ook tijdens de
reis dient de reiziger actuele informatie te krijgen. Hij
dient op de hoogte te worden gebracht van vertragingen,
de reden daarvan en zich te kunnen informeren over
aansluitende of alternatieve vervoermogelijkheden.
Middel : op busstations en NS-stations kan door middel van
bijvoorbeeld beeldschermen relevante informatie worden
doorgegeven. De informatie wordt via mobilfoonverbin-
dingen en via Telerail (NS) op centrale punten verzameld.
Deze informatiepunten staan met elkaar in verbinding
zodat ook communicatie tussen verschillende voertuigen
mogelijk is. Op de langere termijn kan worden aangegeven
waar voertuigen zich bevinden. Aan de openbaar-vervoer-
bedrijven zal worden gevraagd het voortouw te nemen
voor een haalbaarheidsonderzoek.
Kosten : ontwikkelingskosten bijdrage rijk: 10 miljoen. Voorts
gebruiker betaalt.
Verantw. : B: minister V&W, openbaar-vervoerbedrijven.



- Luik 2** : geleiding van de mobiliteit.
Spoor 8 : concentratie van wonen, werken, rekreëren en voorzieningen
Streefbeeld : – door concentratie van woon- en werklokaties bij halteplaatsen van openbaar vervoer is het woon-werk verkeer per auto in de verstedelijkte gebieden in de spits 5% tot 10% lager dan bij ongewijzigd beleid;
– op knooppunten van openbaar vervoer zijn arbeidsintensieve werkgelegenheids- en publieksvoorzieningen geconcentreerd, overeenkomstig de in de Vierde nota aangegeven bereikbaarheidsprofielen;
– nieuwe recreatiepunten, met zeer veel bezoekers, worden gevestigd op goed door het openbaar vervoer ontsloten lokaties.

Projekt 64 : afstemming verkeers- en vervoerbeleid en woning bouwlokaties

- Doel** : realisering van compacte woningbouw op stedelijke lokaties die goed worden ontsloten door hoogwaardig openbaar vervoer. Daarbij wordt meer dan nu voor de koopkrachtige vraag gebouwd.
- Middel** : – gecoördineerde inzet van relevante bijdrageregelingen van V&W en VROM;
– overeenstemming tussen V&W en VROM over gezamenlijk opereren;
– V&W en VROM entameren overleg met lagere overheden op ambtelijk niveau;
– rapportage inzake afstemming verkeers- en vervoerbeleid en woningbouwlokaties aan ministers V&W en VROM;
– sluiten van convenanten met lagere overheden, openbaar-vervoerbedrijven en particuliere instanties. In de convenanten worden o.a. geregeld: woningbouw lokaties, woningaantallen, verkeers- en vervoerontsluiting.
- Kosten** : Uitvoeringskosten afhankelijk resultaat overleg.
Periode : als eerste stap wordt ingespeeld op de Vierde nota. Afsluiting eind 1989.
Verantw. : B: minister V&W, VROM en anderen.

Projekt 65 : afstemming verkeers- en vervoerbeleid en vestiging van bedrijven en voorzieningen

- Doel** : realisering van de bouw en exploitatie van bedrijfsgebouwen (kantoren en veel publiek trekkende voorzieningen waaronder ziekenhuizen) op knooppunten van openbaar vervoer.
- Middel** : – gecoördineerde inzet van relevante bijdrageregelingen van V&W, VROM en EZ;
– overeenstemming tussen V&W, VROM en EZ over gezamenlijk opereren;
– V&W, VROM en EZ entameren overleg met lagere overheden op ambtelijk niveau;
– rapportage inzake afstemming verkeers- en vervoerbeleid en bedrijfslokaties aan ministers V&W, VROM en EZ;
– sluiten van convenanten met lagere overheden, openbaar-vervoerbedrijven en particuliere instanties. In de convenanten worden o.a. geregeld: bedrijfs- en voorzieningenlokaties, verkeers- en vervoerontsluiting

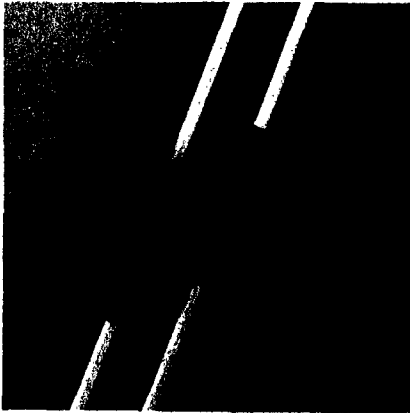
Kosten : Uitvoeringskosten afhankelijk van resultaat overleg.
Periode : als eerste stap wordt ingespeeld op de Vierde nota.
Afsluiting maken afspraken met overheden 1992.
Afspraken met bedrijven nader in te vullen.
Verantw. : B: minister V&W, VROM, EZ en anderen.

**Projekt 66 : lokalisering nieuwe grootschalige attractiebedrij-
ven**

Doel : realisering van nieuwe grootschalige attractiebedrijven
op lokaties die goed bereikbaar zijn per openbaar
vervoer.

Middel : het inventariseren van plannen tot nieuwe grootschalige
attractiepunten en het op basis daarvan maken van
afspraken met provincies en gemeenten om te komen tot
realisering van deze attractiepunten op terreinen die
goed door openbaar vervoer zijn ontsloten.

Kosten : geen.
Periode : 1989-1991.
Verantw. : B: minister V&W, VROM, provincies en gemeenten.



Luik 2 : geleiding van de mobiliteit.
Spoor 9 : het afvlakken van de verkeers- en vervoersspitsen.
Streefbeeld : – de dagelijkse spitsen zijn met 5% afgevlakt door tele-ontwikkelingen, méér flexibele werk- en openingstijden en carpooling;
– de rekreatiespitsen zijn afgevlakt door attractief openbaar vervoer op maat en moderne informatiesystemen.

Projekt 67 : **experiment telewerken bij Verkeer en Waterstaat**
Doel : het proefondervindelijk onderzoeken van de mogelijkheden en de effecten van telewerken op het afvlakken van de spits. Indien het projekt slaagt dient het tevens als voorbeeld.

Middel : een van de diensten wordt geselecteerd. Alle betrokken medewerkers krijgen de benodigde apparatuur ter beschikking en een opleiding terzake. Na een jaar wordt het projekt geëvalueerd en afgesloten met een symposium. De resultaten van het projekt worden in het kabinetsberaad ingebracht.

Kosten : de kosten bedragen circa f 700 000.

Periode : het projekt kan in 1990 starten, zodat in 1991 de resultaten bekend zullen zijn.

Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 68 : **invoering minitel**

Doel : het stimuleren van minitel-achtige ontwikkelingen waardoor tele-winkelen, tele-bankieren etc. (om spitsen af te vlakken) mogelijk wordt.

Middel : samen met de Raad voor Informatie Technologie (RIT) ervoor zorgen dat versneld een minitel-achtig systeem kan worden ingevoerd door een contract te sluiten met een van de ondernemers op dit terrein. Dit contract bevat de garantie voor tenminste enkele honderdduizenden abonnees gedurende het eerste jaar.

Kosten : nader te bepalen in contract.

Periode : alvorens daadwerkelijk te starten wordt in de tweede helft van 1989 een haalbaarheidsstudie verricht. In de eerste helft van 1990 kan het projekt van start gaan.

Verantw. : B: minister V&W, RIT.

Projekt 69 : **experiment teleleren in het middelbaar onderwijs**

Doel : het proefondervindelijk onderzoeken van de mogelijkheden middelbare scholieren uit het spitsverkeer te halen.

Middel : – het starten van een invoeringsonderzoek teleleren;
– schoolbesturen benaderen;
– een regionale opzet starten.

Het experiment zal met ca. duizend leerlingen die alle in dezelfde regio wonen worden uitgevoerd. Het eerder omschreven minitelprojekt vormt hierbij een belangrijk onderdeel.

Kosten : circa 1,5 miljoen

Periode : de uitvoering van dit projekt start in september 1989 en wordt binnen een jaar geëvalueerd.

Verantw. : B: minister V&W, schoolbesturen.

Projekt 70 : **speciale faciliteiten bij knooppunten van openbaar vervoer**

Doel : het voorkómen van niet strikt noodzakelijke verplaatsingen in de spits, het vergroten van de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer.

Middel : vestiging en exploitatie van winkels en postkantoren met lange openingstijden (bijv. van 's ochtends zes tot 's

avonds twaalf uur) op belangrijke stations; het realiseren van voorzieningen voor kinderopvang nabij knooppunten van openbaar vervoer; nagaan waar overdekte rollende tapijten tussen station en binnenstad kunnen bijdragen aan een hoger openbaar-vervoergebruik. Dit vereist een gefaseerde aanpak:

- overleg met de NS, selectie van kansrijke stations, die het eerst zullen worden aangepakt (mikken op een demonstratie-effekt);
- overleg met winkelketens en de PTT om de interesse te peilen;
- overleg met gemeenten, EZ en WVC om de beleidsmatige randvoorwaarden te optimaliseren;
- afsluiting contracten en uitvoering.

Kosten : de kosten zullen waarschijnlijk gering zijn (bijv. bijspringen indien ingrijpende verbouwing van een station de moeite loont).

Periode : overleg: 1990-1991; uitvoering: 1991-1995.

Verantw. : B: minister van V&W en anderen.

Projekt 71 : aparte rijstroken voor carpooling en bussen

Doel : bevordering van de doorstroming van carpoolend woon-werkverkeer en van bussen.

Middel : ontwikkeling van plannen in samenwerking met vertegenwoordigers van weggebruikers.

Kosten : zitten in MIT.

Periode : 1989-1992.

Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 72 : geleiding recreatiepieken naar toplokaties

Doel : het stimuleren van projecten voor de geleiding van grote recreatieve verkeersstromen.

Middel : het uitbrengen van een call for proposals. Hierin worden recreatie-ondernemers, vervoermaatschappijen en gemeenten opgeroepen samenhangende voorstellen te doen met betrekking tot:

- op de recreatiespits toegesneden vervoertechnieken, waarbij flexibiliteit en creativiteit voorop staan;
- infrastrukturele aanpassingen ten behoeve van deze toegesneden vervoertechnieken;
- de toepassing van telematica (minitel) voor (aktuele) voorlichting en beïnvloeding van de bestemmings- en vervoerwijzekeuze van recreanten;

Kosten : voor de uitwerking van veelbelovende ideeën is 10 miljoen beschikbaar.

Periode : in 1989 zullen de betreffende ondernemers en instanties het verzoek voor het indienen van een plan ontvangen. Uitvoering van doelmatige projecten kan, afhankelijk van de aard, in 1990 ter hand worden genomen.

Verantw. : B: minister V&W, bovengenoemde partijen.

Projekt 73 : opnemen openbaar-vervoerverplichting in vergunningbeleid grote evenementen

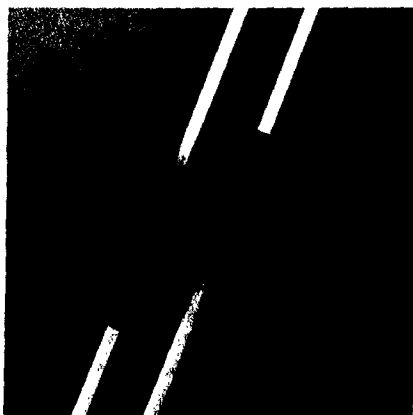
Doel : terugdringen autogebruik bij grote evenementen.

Middel : het rijk zal er bij de lagere overheden op aandringen in het vergunningenbeleid op te nemen dat de organisatoren van grote evenementen verplicht zijn voor goed openbaar vervoer te zorgen.

Kosten : geen.

Periode : 1989.

Verantw. : A: minister V&W.



Luik 2 : geleiding van de mobiliteit.
Spoor 10 : het voeren van een prijsbeleid.
Streefbeeld : in de sterk verstedelijkte gebieden is het spitsverkeer per auto ten opzichte van ongewijzigd beleid met 20% verminderd door een samenhangend pakket bestaande uit verbetering van het openbaar vervoer (spoor 2) en een prijsbeleid. Het prijsbeleid omvat de volgende maatregelen.

- invoering van tarieven voor het gebruik van delen van het wegennet: rekening rijden;
- een marktgericht tarief- en kaartstelsel voor het openbaar vervoer;
- een stringent parkeerbeleid;
- aanpassing van het fiscale regime.

Projekt 74 : invoering rekening rijden
Doel : het verminderen van het woon-werk verkeer per auto en het afvlakken van met name de autospits.
Middel : door het invoeren van een systeem van plaats- en tijdafhankelijk rekening rijden wordt met name het woon-werkverkeer per auto naar het openbaar vervoer en de fiets geleid.
Kosten : afhankelijk van de te maken systeemkeuze. Exploitatiekosten geraamd op circa 100 miljoen. Systeem moet voorts rente en aflossing van de privaat gefinancierde tunnels, aanlegkosten 1,8 miljard, opbrengen: 400 miljoen per jaar gedurende 30 jaar. De weggebruiker wordt daarom met circa 500 miljoen p.j. belast.
Periode : ontwikkeling systeem: 1989-1992; invoering na 1992.
Verantw. : B: minister V&W en lagere overheden.

Projekt 75 : onderzoek naar vignetsystemen
Doel : het nagaan van de mogelijkheden op korte termijn het woon-werkverkeer per auto te verminderen.
Middel : het onderzoeken van een aantal in de vakpers gelanceerde ideeën over de invoering van vignetsystemen op effect en uitvoerbaarheid.
Kosten : nader te berekenen apparaatskosten.
Periode : 1989-1990.
Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 76 : tarief- en kaartintegratie
Doel : het tarief- en kaartstelsel voor het hele openbaar vervoer kent geen vermijdbare obstakels die het gebruik van het openbaar vervoer belemmeren; het tarief- en kaartstelsel is opgebouwd vanuit een gezamenlijke marktbenadering voor stad-, streek- en NS-vervoer.
Middel : aan het nog op te richten Overlegorgaan Openbaar Vervoer wordt verzocht voorstellen te formuleren voor een geïntegreerd, commercieel verantwoord tariefbeleid van het openbaar vervoer in aansluiting op het nieuwe openbaar-vervoersysteem. De volgende elementen dienen in de beschouwingen te worden betrokken:

- een marktgericht kaartassortiment;
- een op de ketenbenadering gebaseerde kaart- en tariefintegratie, zo mogelijk met gebruikmaking van het in ontwikkeling zijnde magneetkaartstelsel;
- prijsdifferentiatie die aansluit op de marktsegmenten.

- het gebruik van het tariefinstrument voor promotiedoel-einden;
- het waarborgen van een goede verkrijgbaarheid van plaatsbewijzen;
- een goede informatie over tarieven;
- een schatting van kosten en opbrengsten van uitvoering van de voorstellen.

Kosten : uitvoering van de voorstellen kan aanloopkosten met zich meebrengen die binnen de bestaande regelingen worden opgevangen.

Periode : te verwachten is dat bovengenoemd orgaan rond 1990 zijn taak heeft volbracht.

Verantw. : B: minister V&W en openbaar-vervoerbedrijven.

Projekt 77 : collectieve abonnementen openbaar vervoer

Doel : vergroting van de attractie van het openbaar vervoer door het (op basis van een commercieel tarief) aanbieden van kwantumkorting aan bepaalde doelgroepen.

Middel : voortbouwend op de initiatieven militairen en studenten een openbaar-vervoerkaart te geven wordt onderzocht welke andere doelgroepen voor kwantumkorting of andere vormen van collectieve contracten in aanmerking zouden kunnen komen.

Kosten : geen.

Periode : 1989-1995.

Verantw. : C: openbaar-vervoersbedrijven

Projekt 78 : beperking langparkeren in stedelijke gebieden

Doel : vermindering van de parkeermogelijkheden voor woonwerkers in de grote steden om zodoende het autoverkeer in de spits terug te dringen.

Middel : in het kader van de samen met het rijk opgestelde en de grotendeels door het rijk te financieren verbeteringsplannen voor het openbaar vervoer wordt van de gemeente verwacht in de goed door openbaar vervoer ontsloten centra een restrictief parkeerbeleid te voeren. De gemeenten zijn echter bang dat door het invoeren van betaald parkeren en beperkingen aan het parkeren op eigen terrein het vestigingsklimaat in nevencentra zodanig verslechtert dat bedrijven worden afgeschrikt. Het rijk zal daarom samen met de gemeenten een aantal concrete projecten opzetten, waarin zal worden nagegaan welke parkeermaatregelen moeten worden getroffen zonder het vestigingsklimaat voor de bedrijven te verslechteren. De gemeente verplicht zich onder nader met het rijk af te spreken voorwaarden de parkeermaatregelen uit te voeren. Daarom gaat het bij dit projekt om twee zaken:

- het maken van afspraken met gemeenten bij de aanleg van openbaar-vervoervoorzieningen,
- het uitvoeren van enkele voorbeeldprojecten.

Kosten : voor studies en proefprojecten 4 miljoen.

Periode : 1989-1992.

Verantw. : B: minister V&W en gemeenten.

Projekt 79 : afstemming parkeerbeleid regiogemeenten

Doel : wegnemen van belemmeringen voor het voeren van een stringent parkeerbeleid.

Middel : het maken van afspraken tussen regiogemeenten over het voeren parkeerbeleid. De afspraken moeten ert leiden dat het vestigingsklimaat in de gemeenten, die e stringent parkeerbeleid willen voeren niet verslechtert t opzichte van de andere gemeenten in de regio.

Kosten : geen.

Periode : 1989-1990.

Verantw. : B: minister van V&W, gemeenten en VNG.

Projekt 80 : herziening fiscale regime

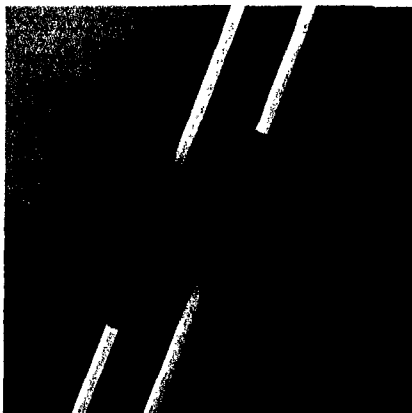
Doel : het wegnemen van stimulansen in het huidige fiscale regime die het autogebruik bevorderen.

Middel : nagaan op welke wijze in het verlengde van de operatie Oort fiscale autogebruikbevorderende stimulansen kunnen worden weggenomen.

Kosten : geen.

Periode : 1989-1990.

Verantw. : B: hele kabinet.



Luik 2 : geleiding van de mobiliteit.
Spoor 11 : gedragsbeïnvloeding.
Streefbeeld : verkeersdeelnemers zijn zich bewust van de maatschappelijke aspecten van hun keuzen en gedrag op verkeers- en vervoergebied door middel van voorlichting en educatie.

Projekt 81 : **experiment gedragsbeïnvloeding**
Doel : vaststellen hoe gedragsbeïnvloeding op individueel niveau het beste kan plaats vinden.
Middel : er wordt een experimentele gedragsbeïnvloedingscampagne opgezet bij een relatief kleine groep. De effecten worden bepaald met een voor- en nameting. De resultaten worden gebruikt voor het opzetten van grootschaliger beïnvloedingscampagnes.
Kosten : 500 000 gulden
Periode : 1989-1991.
Verantw. : B: minister V&W, VROM.

Projekt 82 : **lespakket verkeer en vervoer**
Doel : leerlingen in het basis- en het middelbaar onderwijs confronteren met het maatschappelijk belang en met de samenlevingsaspecten van v&v.
Middel : - het ontwikkelen van een lespakket, zowel in traditionele vorm (tekstueel) als in de vorm van computerondersteund onderwijs;
- aardrijkskunde- en maatschappijleraren op een zodanige wijze voorzien van dat lespakket dat zij het graag aan leerlingen zullen aanbieden.
Kosten : ontwikkelingskosten: f 500 000.
Periode : 1989-1991.
Verantw. : B: minister V&W, O&W.

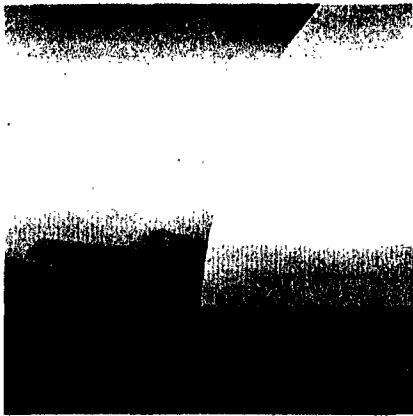
Projekt 83 : **het ontwikkelen van een tv-cursus verkeer en vervoer**
Doel : volwassen weggebruikers op educatieve wijze confronteren met de samenlevingsaspecten van v&v.
Middel : het ontwikkelen van een tv-cursus v&v.
Kosten : ontwikkelingskosten: f 500 000.
Periode : 1989-1991.
Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 84 : **instelling van een landelijk steunpunt verkeers- en vervoeronderwijs t.b.v. het voortgezet onderwijs**
Doel : leraren in het voortgezet onderwijs actieve ondersteuning en begeleiding bieden bij het verzorgen van lessen rond het thema verkeer en vervoer.
Middel : een instelling in het leven roepen met een personele bezetting van max. 5 personen. Deskundigheid op het gebied van de verkeers- en vervoerproblematiek, gekoppeld aan onderwijskundige en didactische deskundigheid.
Kosten : f 500 000 per jaar.
Periode : voorbereiding 1989-1991; uitvoering 1991-2000.
Verantw. : B: minister V&W, O&W.

- Projekt 85 : een computergestuurde presentatie van de nota verkeer en vervoer tot 2010**
- Doel : personen die een specifieke groep uit onze samenleving vertegenwoordigen, vanuit hún belevingswereld, kennis laten maken met de politieke keuzen, ontwikkelingen op gebied van verkeer en vervoer, zoals voorgesteld in deze nota.
- Middel : het ontwikkelen van een computerondersteunde versie van de nota plus een managementgame waarin men in de huid kan kruipen van deze specifieke personen, en vanuit die optiek kennis maakt met de voor hen merkbare effecten op het gebied van verkeer en vervoer.
- Kosten : ontwikkelingskosten: f 500 000.
- Periode : 1989-1990.
- Verantw. : A: minister V&W.
- Projekt 86 : beïnvloeding door informatie**
- Doel : de verkeersdeelnemers periodiek informeren over relevante aspecten van verkeer en vervoer.
- Middel : frequent informatie bieden over de meest relevante aspecten van het gebruik van de openbare ruimte. Met behulp van een te ontwikkelen geïntegreerd meetinstrument wordt info geboden over bijv. samenhang tussen fluktuaties in de files, bezetting NS, uitstoot NOx, uitwor CO2, weersomstandigheden enz.
- Kosten : ontwikkeling meta-informatiesysteem dat de relevante info uit alle bronnen kan halen kost circa 1 miljoen. Exploitatiekosten nader te berekenen.
- Periode : ontwikkeling systeem: 1989-1991.
- Verantw. : B: minister V&W, VROM.
- Projekt 87 : verbreding taak regionale verkeersveiligheidsorganen**
- Doel : gedragsbeïnvloeding weggebruiker.
- Middel : het benutten van de bestuurlijke verkeersveiligheidsinfrastructuur voor effectieve gedragsbeïnvloeding van de weggebruiker waarbij zoveel mogelijk bij reeds voorgenc men acties op het gebied van verkeersveiligheid wordt aangesloten.
- Kosten : nader te berekenen apparaatskosten.
- Periode : permanent.
- Verantw. : A: minister V&W.
- Projekt 88 : verstokte automobilisten wijzen op het openbaarvervoeralternatief**
- Doel : zelfs verstokte automobilisten ertoe brengen het openbaar vervoer te gebruiken.
- Middel : via lokkertjes, speciale aanbiedingen, worden notoire autogebruikers verleid van het openbaar vervoer gebruik te maken. Gedacht kan worden aan het aanbieden van een gratis reisdag met het openbaar vervoer bij de grote beurt van de auto, uit te reiken door de garagehouder op het ogenblik dat de auto in de garage wordt gebracht. Dit openbaar-vervoerbedrijven wordt gevraagd dit projekt, dat in feite een call for proposals is, nader uit te werken.
- Kosten : geen.
- Periode : 1990-1992.
- Verantw. : B: minister V&W, de openbaar-vervoerbedrijven, BOVA

**Projekt 89 : ideeën van burgers mogelijkheden afremming
autoverkeer**

- Doel : - beleidsmatige vertaling van ideeën van burgers om op korte termijn de groei van het autoverkeer te verminderen;
- zo nodig aanvullend een eenmalige landelijke ideeënbus instellen.
- Middel : analyse van de inmiddels gebundelde ideeën krachtens een particulier initiatief.
- Kosten : nader aan te geven apparaatskosten.
- Periode : 1989-1990.
- Verantw. : A: minister V&W.



Luik 3 : verbetering van de leefbaarheid
Spoor 12 : terugdringing van luchtverontreiniging.
Streefbeeld :
- de door het autoverkeer uitgestoten hoeveelheid NOx en koolwaterstoffen is in 2010 75% lager dan in 1986,
- bij personenauto's is in 2010 de uitstoot van NOx en van koolwaterstoffen per gereden kilometer respectievelijk 80 en 90% minder dan in 1986;
- bij vrachtauto's en autobussen is de uitstoot van deze stoffen per gereden kilometer 75% minder dan in 1986;
- door efficiëncymaatregelen van het vrachtverkeer wordt de groei van het aantal vrachtautobewegingen beperkt.

Projekt 90 : **aanscherping emissie-eisen lucht**
Doel : het tot een minimum terugbrengen van de uitstoot van schadelijke stoffen, met name van NOx en koolwaterstof.
Middel : in EG-verband maakt Nederland zich momenteel sterk voor aanscherping van het Luxemburgs akkoord. Daarna zal omstreeks 1992 een derde onderhandelingsronde volgen. Nederland zal met alle mogelijke middelen de EG-partners ervan proberen te overtuigen dat een verdergaande aanscherping van de eisen nodig en mogelijk is. Als de EG-partners Nederland niet willen volgen bij de bestrijding van de verzuring, zal Nederland met landen die op dezelfde lijn zitten een eigen koers varen.
Kosten : geen.
Periode : permanent.
Verantw. : C: minister VROM & Fin.

Projekt 91 : **stimuleringsregeling aankoop schone en stille auto's**
Doel : bevorderen dat de consument, vooruitlopend op de invoering van scherpere eisen, al een auto aanschaft die aan de nieuwe eisen voldoet.
Middel : bij aanschaf van een auto, die al voldoet aan nog niet van kracht zijnde eisen, krijgt de consument een zodanig fiscaal voordeel, dat voor hem de auto in geen geval duurder en bij voorkeur goedkoper is dan een minder milieuvriendelijk type. Voor personenauto's bestaat een dergelijke regeling al voor wat betreft de luchtverontreiniging. De bestaande regeling moet dus worden uitgebreid.
Kosten : bugettair neutraal.
Periode : 1989-2000.
Verantw. : C: minister VROM, Fin.

Projekt 92 : **stimulering ontwikkeling van een schonere dieselmotor voor vrachtauto's en bussen**
Doel : versnellen van de technische ontwikkeling van een dieselmotor voor vrachtauto's en bussen die minstens 75% schoner is dan de huidige motor.
Middel : samen met auto-industrie en wetenschappelijke instituten zal een onderzoek worden gestart, zo mogelijk in internationaal verband, dat antwoord moet geven op de vraag op welke voorwaarden een dieselmotor voor vrachtauto kan worden ontwikkeld die minstens 75% schoner is dan de huidige.

Kosten : onderzoek: 1 miljoen.
Periode : 1989-1990.
Verantw. : B: minister VROM, V&W, EZ, auto-industrie.

Projekt 93 : ontwikkeling alternatief voor de verbrandingsmotor

Doel : het bevorderen van de ontwikkeling van een motor die nagenoeg 100% schoon is met name voor vrachtauto's.
Middel : het ministerie van Verkeer en Waterstaat nodigt iedereen uit ideeën aan te leveren voor een nieuw type (vracht)automotor dat nagenoeg 100% schoon is. Van de meest veelbelovende inzending zal het ministerie een bijdrage leveren aan de auto-industrie om een prototype te ontwikkelen.

Kosten : voor de ontwikkeling van het prototype wordt eenmalig een bedrag van 5 miljoen gulden uitgetrokken.
Periode : 1989-1993.
Verantw. : B: minister VROM, V&W, EZ, autoindustrie.

Projekt 94 : vergroting maximaal toegestane afmetingen van vrachtauto's

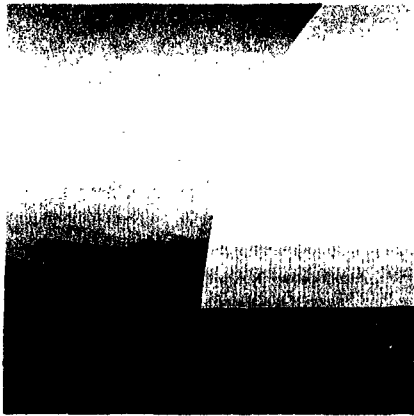
Doel : het toenemen van het te vervoeren volume van vrachtauto's waardoor voor het vervoer van eenzelfde hoeveelheid goederen minder vrachtautoritten nodig zijn.
Middel : aanpassing van de wettelijke regelingen inzake de afmetingen van vrachtauto's in Europees verband.

Kosten : nader te berekenen apparaatskosten.
Periode : invoeren van de gewijzigde regels in Europa rond 1992.
Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 95 : wissellaadbakken voor transport over langere afstand

Doel : vermindering van het aantal vrachtautobewegingen op de lange afstand door samenvoeging van wissellaadbakken.
Middel : stimulering invoering systeem waarbij aan de rand van de stad in het stedelijk gebied opgehaalde wissellaadbakken worden overgeslagen op trekkers die drie bakken kunnen vervoeren. Aan het andere eind van de rit vindt weer overslag plaats op vrachtauto's die de bakken naar de plaats van bestemming brengen binnen het stedelijk gebied.

Kosten : subsidie van de eerste 1000 wissellaadbakken; f 10 000 per wissellaadbak. Totale kosten 10 miljoen.
Periode : de periode vanaf nu tot 1992 zal benodigd zijn voor onderzoek en het opzetten van een organisatie rond dit systeem. De invoering van het systeem zal lopen van 1992 tot 1996. Per jaar zal dan 2 miljoen beschikbaar zijn voor de subsidie van wissellaadbakken.
Verantw. : B: minister V&W en het vervoerende bedrijfsleven.

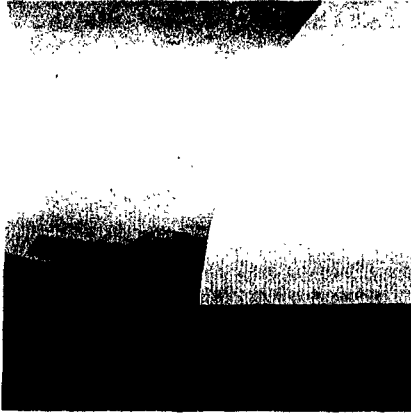


Luik 3 : verbetering van de leefbaarheid
Spoor 13 : terugdringing van het verbruik van fossiele brandstoffen.
Streefbeeld : het verbruik van fossiele brandstoffen en de uitworp van CO₂ – voornaamste oorzaak van het zogenoemde broeikasfeffekt – door het verkeer zullen ondanks de groei van het autoverkeer niet toenemen.

Projekt 96 : elektrische bussen en vrachtauto's
Doel : schoner, stiller en energievriendelijker (diversificatie) verkeer in steden.
Middel : onderzoek naar de mogelijkheden van elektrische aandrijving van stadsbussen en goederenvervoer in stedelijke gebieden en onderzoek naar obstakels die een eventuele uitgebreide invoering daarvan in de weg staan
Kosten : voorstudie 1 miljoen.
Periode : voorstudie 1989–1990.
Verantw. : B: Min van V&W, EZ, VROM, bedrijfsleven.

Projekt 97 : duale aandrijving personenauto's
Doel : schoner en stiller verkeer in de steden.
Middel : onderzoek naar de mogelijkheden om in personenauto's twee aandrijfsystemen te installeren: benzinetractie op de buitenweg en elektrische in de steden.
Kosten : studie: 1 miljoen.
Periode : 1989–1990.
Verantw. : B: minister V&W, EZ, VROM, bedrijfsleven.

Projekt 98 : zuiniger rijgedrag bus- en vrachtwagenchauffeurs
Doel : het bewerkstelligen van een zodanig rijgedrag dat het energieverbruik minimaal is en blijft.
Middel : ontwikkeling van een instructiepakket en de invoering ervan bij een aantal bus- en vrachtwagenbedrijven. Vervolgens stimulering tot invoering op grotere schaal.
Kosten : f 200 000
Periode : 1989–1995.
Verantw. : B: Min. van V&W, EZ, bedrijfsleven.



- Luik 3** : verbetering van de leefbaarheid
Spoor 14 : terugdringing van de geluidhinder.
Streefbeeld : – de geluidhinder zal ondanks de toename van het autoverkeer niet toenemen;
– de geluidproductie van vrachtauto's en autobussen is teruggebracht tot ten hoogste 75 dB(A), van personenauto's tot ten hoogste 70 dB(A) per voertuig;
– op het hoofdwegennet worden wegdekken toegepast die de geluidproductie drukken;
– nieuw NS-materieel zal 5 tot 10 dB(A) stiller zijn.

- Projekt 99 : aanscherping geluideisen**
Doel : het verminderen van de geluidoverlast door het verkeer.
Middel : Nederland zal in de EG-partners scherpe geluideisen bepleiten. Om het Nederlandse standpunt kracht bij te zetten zullen wij de EG-commissie blijven bestoken met onderzoeksrapporten, waaruit blijkt dat de door Nederland gewenste eisen heel goed te realiseren zijn. Aandacht verdient hierbij ook de kwestie van de voertuigafmetingen. In de praktijk blijkt vaak het treffen van milieuvorzieningen aan voertuigen in conflict te komen met de ten hoogste toegelaten voertuigafmetingen. In EG-kader zal er naar gestreefd worden milieuvorzieningen binnen bepaalde grenzen boven de genoemde ten hoogste toegelaten afmetingen toe te laten.

- Kosten** : f 200 000 voor onderzoek door externe bureaus.
Periode : 1989–1991.
Verantw. : B: minister V&W, VROM (voortouw).

- Projekt 100 : stille, schone en zuinige bus**
Doel : de invoering, in het begin van de jaren negentig, van bussen die qua geluid, lucht en energie milieuvriendelijker zijn.

- Middel** : aan de openbaar-vervoerbedrijven en de industrie wordt gevraagd samen met de overheid te onderzoeken wat op korte termijn technisch en financieel haalbaar is voor het ontwikkelen en invoeren van een milieuvriendelijke bus.

- Kosten** : V&W is bereid financieel bij te springen.
Periode : 1989–1992.
Verantw. : B: minister V&W, VROM, EZ, bedrijfsleven.

- Projekt 101 : stiller en schoner treinmaterieel**
Doel : introductie nieuw treinmaterieel dat 5 tot 10 dB(A) stiller is dan het huidige.

- Middel** : onderzoek en ontwikkeling.
Kosten : jaarlijks f 100 000 onderzoekskosten.
Periode : 1989–2010; eerste vijf jaar onderzoek.
Verantw. : B: V&W, VROM, EZ, NS.

- Projekt 102 : verdere ontwikkeling ZOAB en PEAB**
Doel : een stillere en veiliger weg.
Middel : onderzoek naar de verdere ontwikkeling van 'zeer-open-asfaltbeton' (ZOAB) en naar 'poro-elastisch-asfaltbeton' (PEAB).

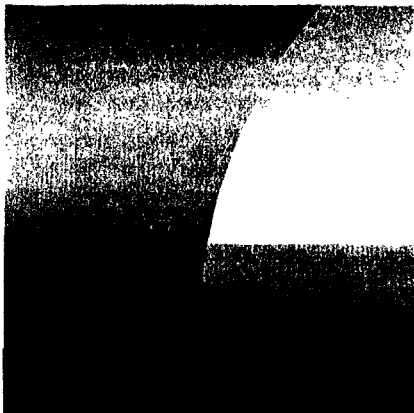
- Kosten** : f 300 000
Periode : 1989–1992.
Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 103 : ontwikkeling van een aan het zeer-open-asfaltbeton aangepaste autoband

Doel : bevorderen van de ontwikkeling van een autoband die samen met ZOAB tot een minimale geluidemissie leidt.
Middel : het ministerie van Verkeer en Waterstaat zal onderzoek laten verrichten naar de mogelijkheden van een zeer stille band uitgaande van een brede toepassing van zeer-open-asfaltbeton.
Kosten : voor het onderzoek wordt f 500 000 gulden uitgetrokken.
Periode : 1989-1990.
Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 104 : bevordering toepassing stille wegdekken door lagere overheden

Doel : verminderen geluidhinder in stedelijk gebied.
Middel : het rijk zal er bij de lagere overheden op aandringen op de stedelijke hoofdwegen stille wegdekken (ZOAB) toe te passen. Het rijk zal de nodige materiaalkennis ter beschikking stellen.
Kosten : geen
Periode : 1989.
Verantw. : B: minister V&W, VROM.



Luik 3 : verbetering van de leefbaarheid
Spoor 15 : terugdringing van de verkeersonveiligheid.
Streefbeeld : het aantal verkeersdoden is in 2010 50% lager dan in 1986; het aantal gewonden is 40% lager;
- door nieuwe elektronische mogelijkheden is de auto van 2010 aanzienlijk veiliger;
- de veiligheid van autosnelwegen is 30% hoger door introductie van nieuwe verkeersbeheersingssystemen;
- concentratie van het verkeer op minder maar veiliger verkeersaders;
- het verkeersgedrag van weggebruikers is verbeterd.

Projekt 105 : nieuwe veiligheidseisen

Doel : door gebruik te maken van nieuwe technische mogelijkheden de auto veiliger maken.

Middel : als vervolg op een thans lopende oriënterende studie zal een fundamentele studie worden verricht naar de betekenis van ontwikkelingen op het gebied van de elektronica voor de verkeersveiligheid. In die studie zal ten minste aandacht worden gegeven aan:
- de technische aspecten;
- de economische gevolgen voor de auto-industrie;
- de acceptatie door het publiek;
- internationale aspecten;
- integratie met andere toepassingen (o.a. rekening rijden).

De studie moet uitmonden in een aantal concrete voorstellen voor aanscherping van de aan auto's te stellen veiligheidseisen.

Kosten : voor door derden te verrichten onderzoek zal 1 miljoen gulden ter beschikking worden gesteld.

Periode : 1989-1991.

Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 106 : snelheidsbegrenzer in auto's

Doel : het tegengaan van zeer hoge snelheden.

Middel : er zal een brede studie worden verricht naar de voor- en nadelen van de toepassing van snelheidsbegrenzers. In de studie zal ten minste aan de volgende aspecten aandacht worden geschonken:
- de technische aspecten;
- de economische gevolgen voor de auto-industrie;
- de acceptatie door het publiek;
- internationale aspecten.

Kosten : voor het door derden te verrichten onderzoek zal f 500 000 ter beschikking worden gesteld.

Periode : 1989-1990.

Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 107 : hiërarchische verkeersstructuur

Doel : het creëren van verkeersveilige en adequaat ingerichte verkeersaders en verblijfsgebieden.

Middel : door verkeersaders en ontsluitingsstructuren van het stedelijk gebied zo in te richten dat een hiërarchische verkeersstructuur ontstaat wordt bereikt dat op de verkeersaders het doorgaand verkeer wordt afgewikkeld zonder het onderliggende wegennet te belasten. Daarmee worden min of meer «verkeersluwe» verblijfsgebieden gecreëerd, terwijl de verkeersveiligheid in het totale gebied wordt verhoogd. Inmiddels is een methode van

een gebiedsgewijze aanpak van verkeersongevallen (GAV) ontwikkeld die uitgaat van deze denkwijze. In de komende periode zullen als voorbeeld samen met enkele gemeenten experimenten worden gehouden met de praktische toepassing van de GAV-methodiek en de daarbij horende uitvoering van infrastrukturele aanpassingen. De voorbeeldwerking en kennis en ervaring met de GAV-methoden zullen via de reguliere MPV-informatiekanaalen worden uitgedragen.

Kosten : per jaar 2 miljoen gulden.
Periode : 1990-1995.
Verantw. : B: minister V&W, lagere overheden.

Projekt 108 : verkeersveiligheid op straat

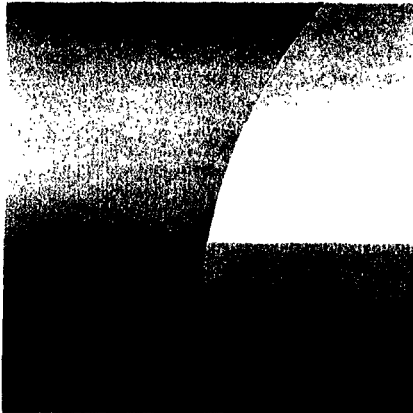
Doel : vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.
Middel : het tijdelijk stimuleren van gemeenten tot het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers met 25% in het jaar 2000 (vergeleken met 1985). Daarvoor wordt een stimuleringsregeling ingesteld voor gemeenten of groepen van gemeenten met ten minste 20 000 inwoners. *Deelnemers die erin slagen in een bepaald jaar het voor dat jaar geldend streefcijfer te realiseren ontvangen hiervoor een premie. De regeling wordt elke twee jaar geëvalueerd en sluit aan bij het bestaande Stimuleringsplan uit het Meerjarenplan Verkeersveiligheid.*

Kosten : 1990-1991: 14 miljoen per jaar; 16
1992: 10 miljoen; 12
1993: 7 miljoen; 12
1994: 5 miljoen. 11,5
Periode : 1990-1994.
Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 109 : vermindering risico (brom)fiets.

Doel : vermindering van het aantal slachtoffers onder (brom)fietsers
Middel : - het verrichten van verder onderzoek naar veiliger oplossingen voor het fietsverkeer. Het onderzoek wordt in eerste instantie gericht op kruispuntoplossingen;
- het overdragen van kennis over veilige fietsvoorzieningen;
- Rijkswaterstaat zal de (reeds geïnventariseerde) onveilige fietslokaties langs of nabij door het rijk beheerde wegen versneld aanpakken.

Kosten : voor het vergaren en uitdragen van kennis: 2,5 miljoen per jaar extra t.o.v. het huidige budget;
voor het verbeteren van onveilige lokaties op rijkswegen 1,2 miljoen extra per jaar t.o.v. het huidige budget.
Periode : 1989-2000.
Verantw. : B: minister V&W, onderzoeksinstituten en bureaus en CROW terzake van de twee eerste punten;
A: minister V&W terzake van het derde punt.



- Luik 3** : verbetering van de leefbaarheid.
Spoor 16 : beperking ruimtebeslag wegen en tegengaan versnippering in het landelijk gebied.
- Streefbeeld** : - ruimtebeslag van wegen wordt beperkt door verkeersbeheersingssystemen;
- verdere versnippering van het landelijk gebied is voorkomen door:
- terughoudendheid bij de planning van nieuwe verbindingen;
- voorzover nieuwe verbindingen toch noodzakelijk zijn een goede landschappelijke inpassing en compenserende maatregelen;
- funktiewijziging van door nieuwe rijkswegen ontlaste wegverbindingen.

Projekt 110 : effecten van infrastructuur op fauna

- Doel** : de kennis over versnippering van leefmilieus en verstoring en doorsnijding van verbindingroutes van zoogdieren en broedvogels vergroten.
- Middel** : een onderzoek, onderverdeeld in drie fasen:
- analyse bestaande gegevens;
- veldonderzoek;
- inbreng uitkomsten in populatie-dynamische modellen.
- Kosten** : f 400 000 .
Periode : 1989-1993.
Verantw. : B: minister V&W, LaVi.

Projekt 111 : rijkswegen en spoorwegen door gevoelige gebieden

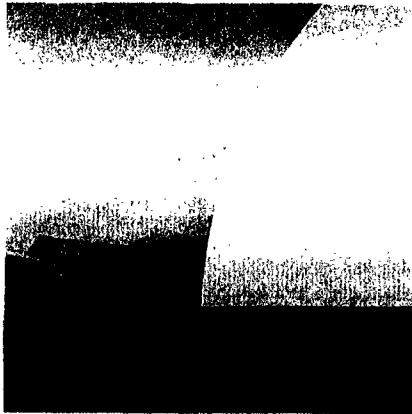
- Doel** : het voorkomen, compenseren of verzachten van de invloed van rijkswegen door gevoelige gebieden, bufferzones en ecologische verbindingen.
- Middel** : uitgaande van de in DEEL IV vastgestelde conflictsituaties nagaan welke maatregelen bij projecten mogelijk zijn. Deze kennis zal worden ingebracht in projektstudies.
- Kosten** : studiekosten f 300 000.
Periode : 1989-1992.
Verantw. : B: minister V&W, LaVi, VROM.

Projekt 112 : een veiliger en minder versnipperd interlokaal wegennet

- Doel** : het terugdringen van de onveiligheid buiten de bebouwde kom en van de versnippering van natuur en landschap.
- Middel** : bij aanleg van een nieuwe autosnelweg nodigt het rijk de andere wegbeheerders uit afspraken te maken over de *funktie en de vorm van alle wegen in de regio*. De gedachte hierachter is het gebruik van de relatief gevaarlijke secundaire en tertiaire wegen terug te dringen. De aantasting van natuurgebieden en de versnippering van het landschap door de aanleg van de autosnelweg kan (voor een deel) worden gecompenseerd door delen van het onderliggende wegennet aan het verkeer te onttrekken of een minder belangrijke verkeersfunktie te geven. Daardoor krijgt de natuur nieuwe kansen.
- Kosten** : budgettair neutraal.
Periode : 1989-1995.
Verantw. : B: minister V&W, LaVi samen met andere wegbeheerders.

Projekt 113 : prijsvraag: «een veiliger en natuurvriendelijker interlokaal wegennet»

- Doel** : het vergaren van ideeën over herstructurering van het interlokale wegennet zodanig dat de verkeersveiligheid wordt vergroot en de potenties van natuur en landschap worden versterkt.
- Middel** : provincies worden uitgenodigd deel te nemen aan een prijsvraag. Inzet van de prijsvraag is het ontwerpen van een plan tot herstructurering van het interlokale wegennet waarbij als richtlijn geldt een zo groot mogelijke ontlasting van plan- en plattelandswegen. V&W zal aan de provinciale adviseurs ter beschikking stellen voor de wetenschappelijke onderbouwing van de plannen. De beste inzending wordt beloond met een geldbedrag van 10 miljoen gulden, te besteden aan de uitvoering van het plan. De prijsvraag zal voorts worden afgesloten met een symposium en een tentoonstelling van alle inzendingen.
- Kosten** : voor de beloning, de ondersteuning door wetenschappelijke adviseurs, het symposium en de tentoonstelling wordt in totaal een bedrag van 11 miljoen gulden uitgetrokken.
- Periode** : 1989-1991.
- Verantw.** : B: minister V&W, LaVi.



Luik 3 : verbetering van de leefbaarheid
Spoor 17 : verbetering van het stedelijk leefmilieu.
Streefbeeld : woon- en leefmilieu zijn verbeterd door:
– vermindering groei autoverkeer in het stedelijk gebied;
– in de binnensteden zo mogelijk een afname van het autoverkeer;
– concentratie van het verkeer op hoofdaders;
– bevordering van het fietsgebruik;
– parkeermaatregelen.

Projekt 114 : bijdrageregeling stedelijke verkeersvoorzieningen
Doel : bevorderen dat de rijksbijdragen voor stedelijke verkeersvoorzieningen een zo groot mogelijke bijdrage leveren aan de verbetering van het stedelijk woonmilieu, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid.

Middel : de bijdrageregeling blijft in zijn huidige vorm bestaan. De regeling zal in de eerste plaats worden gericht op voorzieningen, die er aan bijdragen het verkeer op hoofdaders te concentreren. Voorwaarde hierbij zal zijn, dat binnen de door de hoofdaders ontsloten gebieden het milieu en de veiligheid daadwerkelijk worden verbeterd. De, in het kader van het MPV ontwikkelde, GAV-methode (gebiedsgewijze aanpak verkeersongevallen), die uitgaat van concentratie van het verkeer op hoofdaders kan hierbij een leidraad zijn. Ook de door VROM ontwikkelde verkeersmilieukaart kan hierbij goede diensten bewijzen. De inspanningen zijn er op gericht de projecten te realiseren in samenwerking met de gemeenten. Daarnaast is een aantal gemeenten in publiek-private samenwerking bezig met het ontwikkelen van stedelijke herstructureringsplannen. In veel gevallen betekent de verbetering van de gemeentelijke wegenstructuur een voorwaarde om deze projecten van de grond te krijgen. Als deze verkeersvoorzieningen niet geheel met private middelen kunnen worden gerealiseerd kan een beroep worden gedaan op de bijdrageregeling. Die wordt zodanig verruimd dat V&W voor zijn rekening neemt de helft van de kosten voor verwachte structurele verbeteringen van het stedelijk wegennet tot 2010.

Kosten : 1,8 miljard gulden.

Periode : 1989-2010.

Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 115 : totstandkoming en koppeling stedelijke en buitenstedelijke fietsnetten

Doel : stimulering van het woon-werkverkeer, incl. forensenverkeer per fiets.

Middel : het in onderlinge relatie opheffen van knelpunten in stedelijke en buitenstedelijke fietsstructuur op basis van een aaneengesloten fietsnetwerk. De uitvoering vindt plaats in een regionaal samenwerkingsverband tussen gemeenten (groter dan 50 000 inw.), provincie en rijk. Elke instantie is in principe verantwoordelijk voor de voorzieningen in het eigen beheersgebied.

Kosten : voor het oplossen van de knelpunten in het rijksfietsnet is per jaar 2,5 miljoen beschikbaar.

Periode : 1989-2010.

Verantw. : C: provincies en gemeenten.

Projekt 116 : het koppelen van bestaande recreatieve fietsroute in beheer bij gemeenten, provincies of rijk

- Doel : het stimuleren van het gebruik van de fiets voor verplaatsingen in de recreatieve sfeer.
- Middel : op regionaal niveau dient een overleg te worden gestart tussen V&W, LaVi, WVC, de provincie en de betrokken gemeenten.
- Kosten : afhankelijk van de projecten, op te vangen binnen bestaande budgetten.
- Periode : 1989-2000.
- Verantw : B: V&W, WVC, LaVi, provincies en gemeenten. Initiatief ligt bij de HID's.

Projekt 117 : blik van de straat

- Doel : het terugdringen van het parkeren op de openbare weg om zodoende de aanblik van de straat gezelliger te maken.
- Middel : een premieregeling voor gemeenten met meer dan 50000 inwoners. Als de gemeente er in slaagt in de binnenstad en in de voor 1960 gebouwde wijken in een periode van 3 jaar het aantal op straat geparkeerde auto's met minstens 10% terug te brengen ontvangt zij een premie per verdwenen parkeerplaats. Met de ontvangen premie kan de gemeente de onrendabele top van de gecreëerde parkeervoorzieningen afdekken.
- Kosten : 300 miljoen
- Periode : 1990-2010
- Verantw. : A: minister V&W.

Luik 4 : ondersteunende maatregelen
Spoor 18 : financiering verkeer en vervoer
Streefbeeld : - er is een samenhang in de financiering voor weg- en railinfrastructuur;
- het profijtbeginsel wordt versterkt toegepast.

Projekt 118 : **onderzoek naar een infrafonds**
Doel : een onderzoek in te stellen naar één fonds ter financiering van aanleg en onderhoud van weg- en railinfrastructuur.
Middel : er wordt een werkgroep gevormd van topfunctionarissen van V&W, Financiën en EZ en topmensen uit de financiële wereld. Deze werkgroep wordt verzocht een onderzoek in te stellen naar een nieuw financieringssysteem, dat voldoet aan het in het streefbeeld gestelde. De werkgroep brengt zijn bevindingen ter kennis van de minister van Verkeer en Waterstaat.

Kosten : geen.
Periode : 1989-1990.
Verantw. : A: minister V&W.



Luik 4 : ondersteunende maatregelen
Spoor 19 : ontwikkeling bestuurlijk instrumentarium voor samenhangend verkeers- en vervoerbeleid.

Streefbeeld : – het MPP en het MPSW gaan op in een Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT); daarin wordt jaarlijks de planning voor de afzonderlijke infrastruktuurnetten in onderlinge samenhang vastgesteld;
– het land is opgedeeld in een aantal vervoerregio's; per regio hebben de bestuursorganen afspraken gemaakt over het daar te voeren verkeers- en vervoerbeleid.

Projekt 119 : meten is weten

Doel : de voortgang van de uitvoering van het beleid meten en op basis daarvan voorstellen tot bijsturen doen.

Middel : de instelling van een Meerjarenplan Infrastructuur en Transport (MIT). Daarin wordt verslag gedaan van de voortgang van de uitvoering van alle projecten uit deze nota. Dat verslag geeft tevens aan of, en op welke wijze, eventuele koersafwijkingen worden bijgestuurd, dan wel dat streefbeelden moeten worden bijgesteld.

Kosten : nader te berekenen apparaatskosten.

Periode : ontwikkeling systeem: 1989–1991.

Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 120 : jaarlijks komt er een Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT)

Doel : jaarlijkse evaluatie en bijstelling van het verkeers- en vervoerbeleid én zichtbaar maken van het samenhangend infrastructuurprogramma.

Middel : als onderdeel van de begroting wordt een MIT gemaakt. Dit MIT treedt in de plaats van het huidige MPP en het MPSW. Dit gebeurt met ingang van 1990. Begin 1989 wordt de uitvoering ter hand genomen.

Kosten : geen.

Periode : 1989 en volgende jaren.

Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 121 : ontwikkeling contouren vervoerregio's

Doel : – het maken van een effectief kader, licht van konstruktie en zonder bureaucratische ballast, voor de samenwerking en afstemming van het verkeers- en vervoerbeleid tussen rijk, provincies en gemeenten, zodat er een nationaal verkeers- en vervoerbeleid ontstaat;
– het formuleren van uitgangspunten en randvoorwaarden voor een effectief bestuurlijk kader op provinciaal en gemeentelijk niveau voor het verzekeren van de intraprovinciale en intragemeentelijke samenhang en afstemming binnen het verkeers- en vervoerbeleid alsmede van dit beleid met dat ten aanzien van andere sectoren en facetten.

Middel : voor dit projekt wordt een werkgroep in het leven geroepen, bestaande uit vertegenwoordigers van de drie bestuursniveaus. De werkgroep heeft de mogelijkheid de drie onderdelen van het projekt afzonderlijk aan te pakken. In dat geval zorgt zij voor een interimrapportage voor elk onderdeel. Taken:

– nagaan welke bestaande bestuurlijke kaders voor diverse beleidsterreinen in Nederland effectief functioneren;

- deze vervolgens toetsen aan de vereisten voor een effectief kader voor nationaal verkeers- en vervoerbeleid;
- het nagaan welke bestaande conflictvoorkomings- en oplossingsmechanismen in het bestuurlijke vlak bruikbaar kunnen zijn in het te maken interbestuurlijk kader.

Kosten : werkbelasting: voor de studies en het schrijven van de rapportage(s) gedurende 1,5 jaar één manjaar per jaar boven de bestaande personeelssterkte op het centrale departementale niveau; de overige werkbelasting is niet meegerekend.

Periode : in ieder geval zal de werkgroep uiterlijk 1 december 1989 haar eindrapport moeten opleveren.

Verantw. : B: minister V&W, provincies, gemeenten, waterschappen.

- Luik 4** : ondersteunende maatregelen
- Spoor 20** : verbetering en consequente handhaving van het verkeers- en vervoerregelsysteem.
- Streefbeeld** : - minder nuttige en overbodige regels zijn geschrapt; de wetgeving is waar mogelijk geharmoniseerd;
 - de handhaafbaarheid van de voorschriften is sterk verbeterd;
 - de handhaving vindt gecoördineerd plaats op basis van een duidelijk beleid en met inzet van een gecoördineerd apparaat.



Projekt 122 : deregulering volledige wetgeving verkeer en vervoer

Doel : een aanzienlijke verbetering van de bestaande regels van verkeer en vervoer.

Middel : - het uitvoeren van de reeds genomen dereguleringsbeslissingen ten aanzien van de verkeers- en vervoerwetgeving;
 - het verrichten van een dereguleringsonderzoek terzake van de tot dusver nog niet onderzochte wetgeving op het terrein van v&v en het vervolgens implementeren van de conclusies die daaruit voortvloeien.

Kosten : dit projekt valt uiteen in een achttal deelprojecten. Daarmee zijn aan apparaatskosten gemoeid: **51 manjare** (juristen), verdeeld over circa 5 jaren. Specificaties: **Wet goederenvervoer over de weg.** In het kader van de deregulering (aanbevelingen Commissie-Geelhoed) zal de Wet Autovervoer Goederen zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk per 1 mei 1992 worden vervangen door de Wet goederenvervoer over de weg. Een wetsvoorstel wordt nog in 1988 aan de adviesorganen voorgelegd. Met de totstandkoming ervan wordt aangesloten bij de ontwikkelingen op internationaal niveau m.b.t. de vrije Europese markt. In de periode tot de totstandkoming van de nieuwe wet geldt reeds met ingang van 1 mei 1988 een aanmerkelijk versoepeld regime Wet Autovervoer Goederen. Werkbelasting: 1 manjaar per jaar tot 1 mei 1992.

Wet personenvervoer. Met het totstandbrengen van deze wet is reeds een aanzienlijke deregulering van de wetgeving inzake het personenvervoer bereikt. De wet m.i.v. 1 januari 1988 in werking getreden. Het komt evenwel zinvol voor bij de voorgenomen evaluatie van de wet ook te bezien in hoeverre zij wellicht nog verder kan worden vereenvoudigd. Werkbelasting: ½ manjaar gedurende 1 jaar.

Wet railwegen en Wet goederenvervoer over de railweg. Als gevolg van de Wet personenvervoer moeten die twee wetten tot stand worden gebracht. Daarbij zal tevens naar vereenvoudiging worden gestreefd van de huidige railwetgeving. Gestreefd wordt naar inwerkingtreding van de nieuwe wetten m.i.v. 1 januari 1992. Werkbelasting: 2 manjaren per jaar extra tot 1992.

Luchtvaartwet. Een algehele herziening van de Luchtvaartwet en de vele daarop berustende regelingen moet leiden tot een stroomlijning en vereenvoudiging van de wetgeving (zie ook Tw. K. 19 701, nr. 3, 1986-1987). D.m.v. het wetsvoorstel tot wijziging van art. 16 Luchtvaartwet wordt hierop reeds een voorschot genomen.

Gestreefd wordt naar inwerkingtreding van de nieuwe wetgeving met ingang van 1 januari 1993. Werkbelasting: gedurende 7 jaren 4 manjaren per jaar extra.

Wet vervoer binnenvaart. De Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart zal worden vervangen door een nieuwe wet, de Wet vervoer binnenvaart. Centraal daarbij staan modernisering van de bestaande wetgeving en aanpassing aan internationale regelingen. Gestreefd wordt naar inwerkingtreding van de herziening met ingang van 1 januari 1990. Werkbelasting: 2 manjaren per jaar tot 1990.

Wet vervoer gevaarlijke stoffen. De Wet Gevaarlijke Stoffen zal worden vervangen door een nieuwe Wet vervoer gevaarlijke stoffen (WVGS) die betrekking zal hebben op het inlandtransport. De wetgeving op dit terrein, en op dat van de zee- en luchtvaart, zal met elkaar in overeenstemming worden gebracht. Gestreefd wordt naar inwerkingtreding van de nieuwe wet met ingang van 1 januari 1992. Werkbelasting: 2 manjaren per jaar tot 1992.

Wegenverkeerswet. De Commissie-Geelhoed heeft aanbevelingen gedaan tot deregulering van het op deze wet gebaseerde Reglement verkeersregels en verkeerstekens en de op deze wet berustende voertuigreglementering. Het kabinet heeft deze aanbevelingen overgenomen. Mede ter uitvoering van deze aanbevelingen wordt de wegenverkeerswetgeving geheel herzien. Daarbij wordt ook de regeling inzake rijbewijzen gestroomlijnd en vereenvoudigd en wordt de Wegenverkeerswet als zodanig overzichtelijker opgezet. Verder wordt de regeling inzake de kentekenregistratie geheel herzien. Een voorontwerp voor een nieuw Reglement verkeersregels en verkeerstekens is reeds uitgebracht. Gestreefd wordt naar inwerkingtreding van het nieuwe reglement met ingang van 1 januari 1990. Gestreefd wordt naar inwerkingtreding van de overige herzieningen met ingang van 1 maart 1990. Werkbelasting: 7 manjaren per jaar tot 1 maart 1990.

Schepenwet. Een algehele herziening van de Schepenwet, alsmede van de daarmee verband houdende wettelijke regelingen, moet leiden tot een stroomlijning en vereenvoudiging van deze wetgeving. Het project zal gefaseerd worden uitgevoerd. Gestreefd wordt naar voltooiing van het project met ingang van uiterlijk 1 januari 1992. Werkbelasting: 3 manjaren per jaar tot 1992.

Voorzover is aangegeven dat extra mankracht nodig is dient in additionele wetgevingscapaciteit te worden voorzien. Voor het overige kunnen de projecten door de thans aanwezige organisatie worden uitgevoerd.

Periode : 1989-1994.
Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 123 : harmonisatie van de regels van verkeer en vervoer
Doel : het op elkaar afstemmen van de regels voor verkeer en vervoer en het elimineren van overlappingsen en tegenstrijdigheden daarin.
Middel : een onderzoek naar de mogelijkheden tot harmonisatie van de regels voor verkeer en vervoer en het aanpassen van de wetgeving aan de uit dit onderzoek te trekken conclusies.

Kosten : voor het onderzoek 3 manjaren per jaar.
Periode : 1989-1995.
Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 124 : verbetering handhaafbaarheid wetgeving

Doel : het verbeteren van de mogelijkheden tot handhaving van de regels van verkeer en vervoer.

Middel : een algemeen onderzoek naar de merites van de diverse handhavingssystemen en het vervolgens toetsen van de onderscheidene regelingen aan de uitkomst van dit onderzoek. In 1989 zal een algemene studie van de merites van de diverse handhavingssystemen afgerond worden. Eind 1989 zal dan voorts een studie per regeling op het terrein van het verkeer en het vervoer worden voltooid. De implementatie van de conclusies van de studies zal zoveel mogelijk bij lopende herzieningsoperaties worden meegenomen.

Kosten : voor de studies is gedurende 1,5 jaar één manjaar per jaar nodig.

Periode : 1989-1990.

Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 125 : verbetering feitelijke handhaving wetgeving

Doel : het verzekeren van een optimale handhaving van de regels voor het verkeer en vervoer.

Middel : een onderzoek naar de mogelijkheden van het huidige departementale opsporings- en controleapparaat. Dit onderzoek moet uitmonden in concrete aanbevelingen voor de inrichting en werkwijze van dit apparaat en de taakafbakening ten opzichte van de reguliere politie. Voorts dient het onderzoek uit te monden in voorstellen voor een eenduidig handhavingsbeleid; daartoe behoren zo nodig ook voorstellen voor werkafspraken met het justitieel apparaat. Afronding onderzoek eind 1989.

Kosten : gedurende 1,5 jaar één manjaar per jaar.

Periode : 1989-1990.

Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 126 : stimulering van het Platform-BOD

Doel : steun verlenen aan de oprichting en inrichting van het Platform Bijzondere Opsporingsdiensten.

Middel : het beschikbaar stellen van mankracht gedurende 3 jaar om de oprichting en inrichting van het platform gestalte te geven.

Kosten : f 300 000

Periode : 1989-1991.

Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 127 : versterken dereguleringsstoetsing voor nieuwe regels

Doel : het voorkómen van onnodige regels en het verbeteren van de kwaliteit van nieuwe regels.

Middel : het versterken en uitbreiden van de dereguleringsstoetsing van nieuwe regels. Op Verkeer en Waterstaat vindt een dereguleringsstoetsing van ontwerpen voor wetten en algemene maatregelen van bestuur in twee instanties plaats. Na de eerste toetsing door de concipiërende dienst vindt nog een tweede toetsing door een andere dienst plaats. De betrokken diensten zullen voor de dereguleringsstoetsing echter nog meer tijd moeten uittrekken

Er zal verder op worden toegezien dat in de toelichtingen op ontwerp-regelingen ten volle op de dereguleringsaspekten wordt ingegaan. Hierdoor zal ook een fundamenteel dereguleringsonderzoek bij het tot stand brengen van nieuwe regelingen worden gestimuleerd.

Wat de bedrijfseffektenrapportage aangaat zal – in overleg met Economische Zaken, Financiën, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Landbouw en Visserij – worden gezocht naar efficiënter methoden om bedrijfseffekten te meten. Voorts zal binnen Verkeer en Waterstaat ook een dereguleringsstoetsing in twee instanties worden ingevoerd voor ontwerpen voor ministeriële regelingen en beleidsregels.

Kosten : een en ander zal een extra werkbelasting meebrengen van permanent vier manjaren: twee manjaren bij de concipiërende diensten en twee manjaren voor de tweede toetsing. Deze capaciteit moet aan de bestaande personeelssterkte worden toegevoegd.

Periode : 1989–1995.

Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 128 : omlijning toepassing discretionaire beschikkingsbevoegdheden inzake verkeer en vervoer

Doel : het inzichtelijker maken en stroomlijnen van de toepassing van vrije beschikkingsbevoegdheden.

Middel : het onderzoeken en aanpassen van reeds bestaande beleidsregels en het formuleren van beleidsregels op terreinen waar dat tot dusver niet is geschied alsmede het publiceren van beleidsregels. Voor dit projekt wordt een werkgroep in het leven geroepen. Deze zal de opgedragen werkzaamheden uiterlijk 1 januari 1992 afronden.

Kosten : werkbelasting: gedurende 3 jaren 3 extra manjaren per jaar.

Periode : 1989–1992.

Verantw. : A: minister V&W.

- Luik 4** : ondersteunende maatregelen.
- Spoor 21** : bevordering samenhang en samenwerking tussen de instituties van verkeer en vervoer.
- Streefbeeld** : - organisaties van vervoerders hebben de krachten gebundeld;
 - het samenspel tussen de vervoerders, de vakbonden en de verladers is sterk verbeterd;
 - ook in het openbaar vervoer zijn de krachten gebundeld en er wordt samengewerkt met taxi- en touringcarbedrijven.

Projekt 129 : uitdaging bedrijfstakgenoten met baanbrekende initiatieven te komen

- Doel** : het smeden van meer verbondenheid tussen de bedrijfstakgenoten in de wereld van verkeer en vervoer.
- Middel** : de bedrijfstak uitdagen baanbrekende initiatieven aan de minister voor te leggen door vanwege het departement openingen voor gesprekken te maken.
- Kosten** : voor uitdaging geen kosten; voor meehelpen realisering baanbrekende initiatieven nader aan te geven kosten.
- Periode** : 1989-1990.
- Verantw.** : B: minister V&W, bedrijfstakgenoten.

Projekt 130 : maximale samenwerking v&v-instituties met Stichting Nederland Distributieland (SND)

- Doel** : vermindering van duplicering en versplintering, en versterking van een nationale aanpak.
- Middel** : zoveel mogelijk samenwerking van de havenorganisaties, de Air Transport Association of the Netherlands (ATAN), de overkoepelende organisaties in het weg-, spoor- en watervervoer en de Industriële Raad voor de Oceanologie (IRO) met de Stichting Nederland Distributieland. Waar mogelijk integratie van bestuur, personeel en belangenbehartiging.
- Kosten** : geen.
- Periode** : 1989-1990.
- Verantw.** : B: minister V&W, betrokken partijen.

Projekt 131 : intensivering samenwerking in openbaar vervoer

- Doel** : het tot stand brengen van één samenhangend, marktgericht totaalprodukt openbaar vervoer.
- Middel** : aan de vervoerbedrijven wordt gevraagd hun samenwerking binnen SAMOVE te intensiveren. Tevens wordt samenwerking gezocht met taxi- en touringcarbedrijven.
- Kosten** : geen.
- Periode** : 1989-1990.
- Verantw.** : C: de openbaar-vervoerbedrijven.

- Luik 4** : ondersteunende maatregelen.
Spoor 22 : stimulering nieuwe marktmogelijkheden voor de verkeers- en vervoer bedrijfstakken
Streefbeeld : - V&W steunt het Nederlandse bedrijfsleven in het aanboren van nieuwe marktmogelijkheden;
 ~ het departement beschikt over een geolied apparaat ten behoeve van de internationale expansie van Nederlandse bedrijven;
 - overheid en bedrijfsleven hebben een antwoord gevonden op «1992».



Projekt 132 : versterking informatiesysteem direktie internationale betrekkingen

- Doel** : op elk gewenst moment bij de direktie internationale betrekkingen én elk betrokken departementsonderdeel weten wat er binnen V&W en bij andere departementen gaande is terzake van V&V.
Middel : het verder uitbouwen en verdiepen van het informatiesysteem van DIB en de betrokken interne diensten.
Kosten : nader te berekenen apparaatskosten.
Periode : 1989-1991.
Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 133 : coördinatie van interdepartementaal optreden

- Doel** : het verzekeren van de mogelijkheid tot politieke en beleidsmatige sturing van internationale V&V aangelegenheden.
Middel : aanscherpen van de rol van de bestaande werkgroep internationale betrekkingen door deze zowel qua samenstelling als qua inhoud van werkzaamheden uit te bouwen.
Kosten : geen.
Periode : 1989-1990.
Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 134 : verbetering internationale marktpositie Nederlands bedrijfsleven

- Doel** : aanzienlijke bevordering van de commerciële mogelijkheden van het Nederlandse V&V bedrijfsleven.
Middel : het maken van een promotieplan dat voorziet in vergroting en verbreding, met ten minste 10%, van de internationale marktpositie van het Nederlandse V&V bedrijfsleven.
Kosten : nader te berekenen apparaatskosten.
Periode : 1989-1990.
Verantw. : A: minister V&W.

Projekt 135 : voorbereiding op 1992

- Doel** : samen met het bedrijfsleven een antwoord vinden op de uitdaging «1992» om de Nederlandse positie op het gebied van verkeer en vervoer te behouden dan wel te versterken.
Middel : samen met het Nederlands vervoerend bedrijfsleven nagaan wat de effecten van «1992» zijn en op welke wijze daar door de overheid en het bedrijfsleven op kan worden gereageerd.
Kosten : nader te berekenen apparaatskosten.
Periode : 1989-1990.
Verantw. : B: minister V&W, bedrijfsleven.

Luik 4 : ondersteunende maatregelen.
Spoor 23 : bundeling van het fundamenteel en strategisch onderzoek terzake van transport en infrastructuur.

Streefbeeld : - het fundamentele en strategische onderzoek is gebundeld en versterkt;
- er is een hechte samenwerking ontstaan met externe onderzoekactiviteiten.

Projekt 136 : **versterking strategisch en fundamenteel onderzoek**

Doel : de sektor verkeer en vervoer voorzien van een steviger wetenschappelijk fundament.

Middel : van het bestaande budget van v&v onderzoek van circa 100 miljoen een bedrag richten op de financiering van onderzoekprojecten op strategisch gebied. Het departement bepaalt in overleg met de onderzoekende «buitenwereld» op welke wijze deze inspanning het beste kan worden versterkt en gebundeld, zowel bij V&W als elders. Voorts zal de meerjarenonderzoekplanning bij de diensten, en de onderlinge afstemming daarvan, aandacht blijven krijgen. De inventarisatie van lopend onderzoek wordt verbeterd.

Kosten : geen, in die zin dat het om bestaande, anders te richten, budgetten gaat.

Periode : 1989-1994.

Verantw. : A: minister V&W.

DEEL IV DE KAARTEN

Inleiding

In dit hoofdstuk vindt de concrete ruimtelijke vertaling plaats van het samenhangend infrastructuurbeleid, zoals dit in deel II is verwoord.

In de kaarten wordt aandacht geschonken aan de volgende zaken:

- hoofdwegennet
- spoorwegnet personenvervoer
- spoorwegnet goederenvervoer
- hoofdvaarwegennet
- stadsgewestelijk openbaar vervoer en bereikbaarheidsprofielen
- openbaar vervoer en woningbouw
- mogelijke lokaties transferia
- terminals voor gecombineerd- en containervervoer
- versnippering van natuur en landschap
- hoofdtransportassen in internationaal verband

Op de kaarten is de status vermeld van datgene wat op de kaart is aangegeven. Daarbij is onderscheid gemaakt in twee kwalificaties: pkb en illustratief.

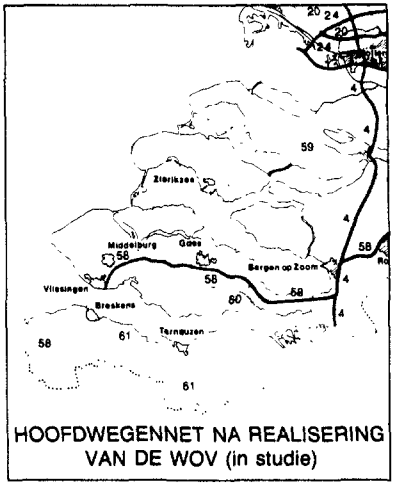
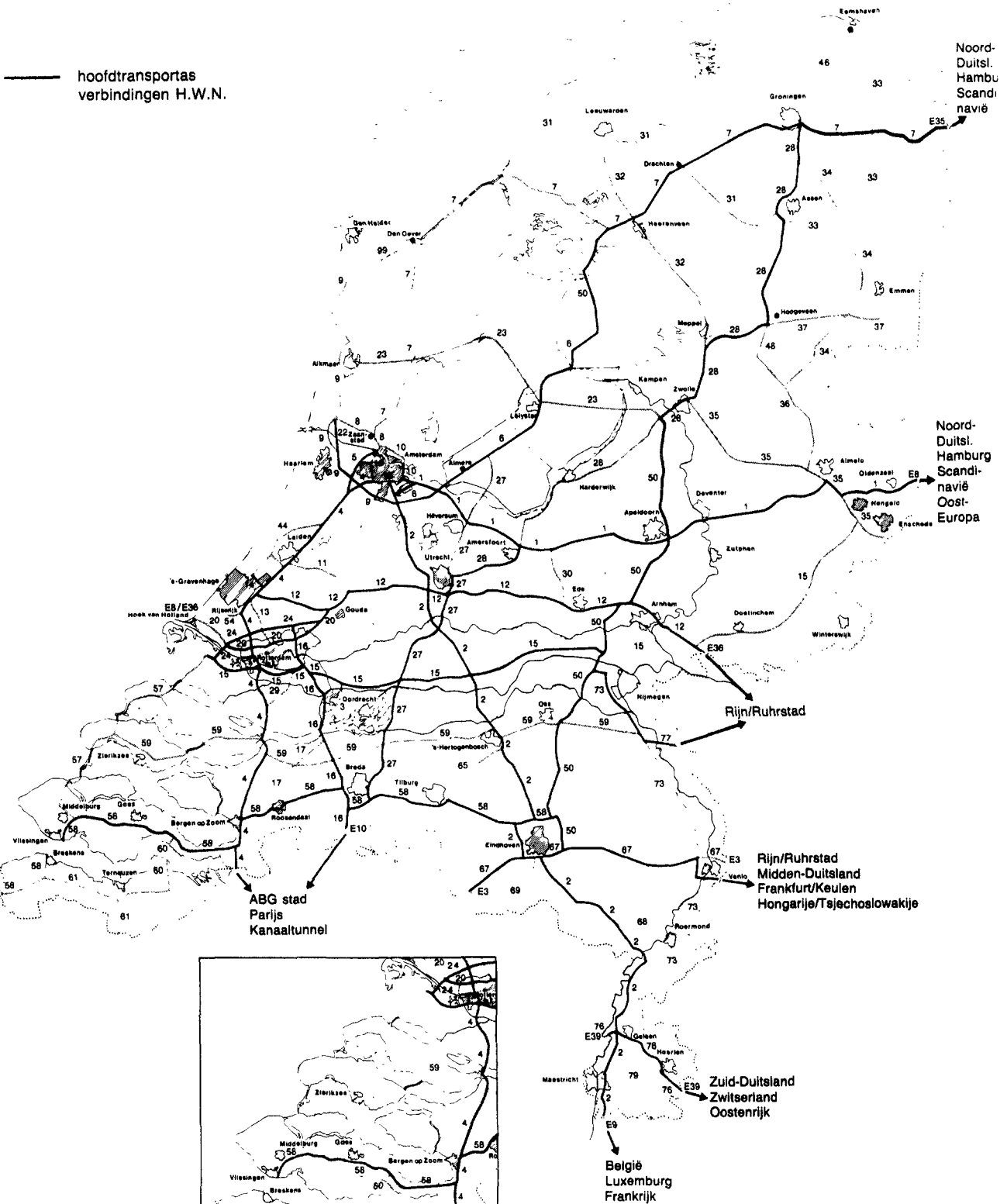
«Pkb» betekent dat de kaart onderdeel uit maakt van de planologische kernbeslissing (pkb).

«Illustratief» betekent dat de kaart geen onderdeel uit maakt van de pkb, maar dat met het getoonde iets wordt verhelderd of in een bepaalde (ruimtelijke) context wordt geplaatst.

HOOFDWEGENNET Hoofdtransportassen







pkb

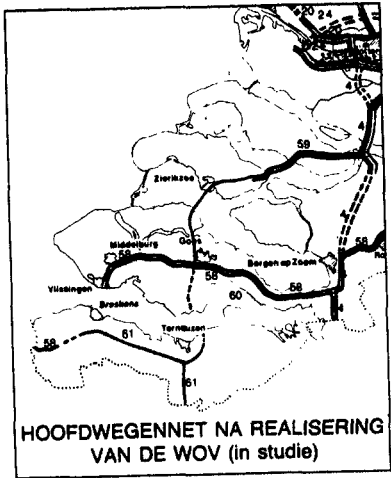
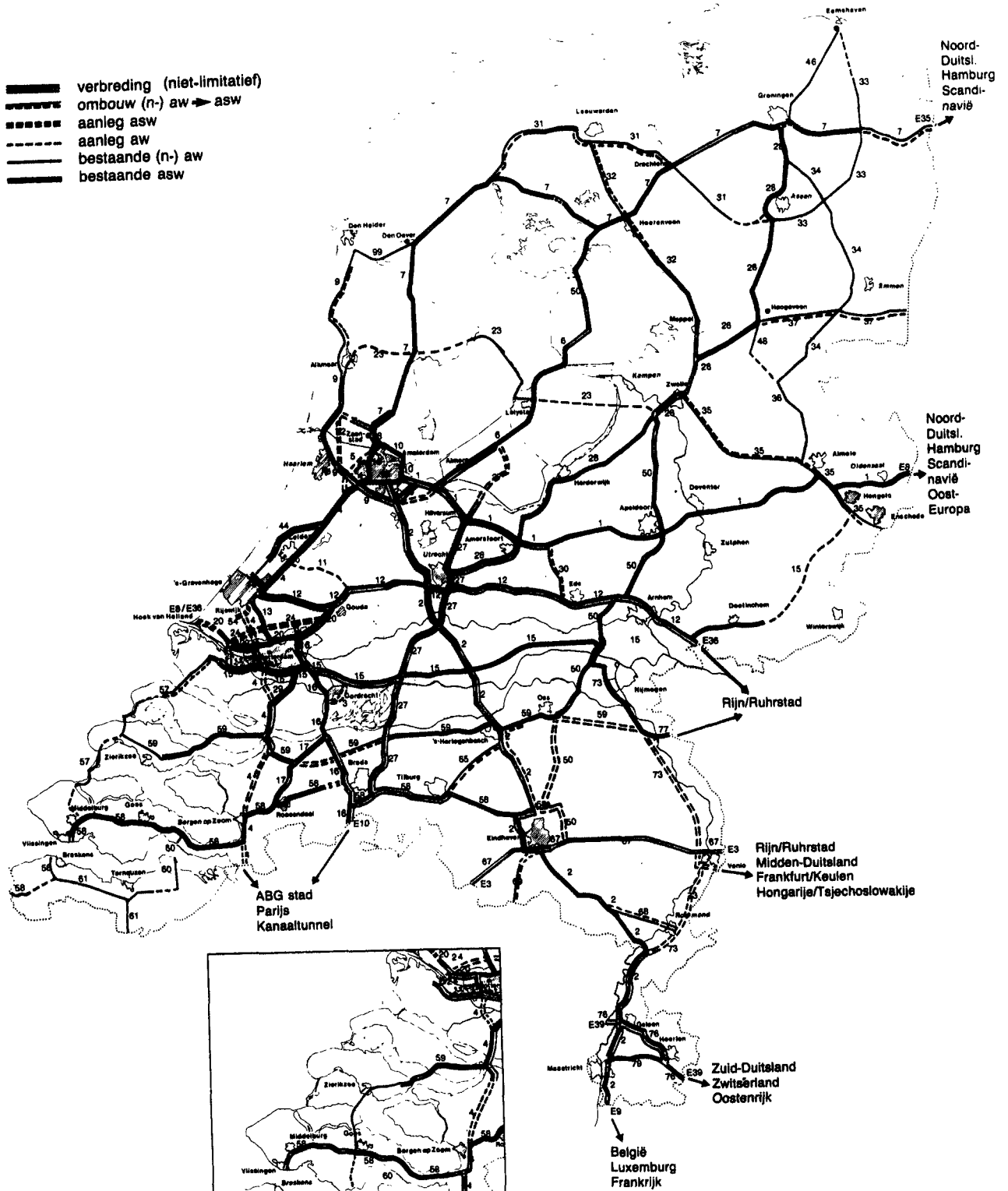
— hoofdtransportas
verbindingen H.W.N.



HOOFDWEGENNET aanpassingen infrastructuur

pkb




-  verbreding (niet-limitatief)
-  ombouw (n-) aw → asw
-  aanleg asw
-  aanleg aw
-  bestaande (n-) aw
-  bestaande asw

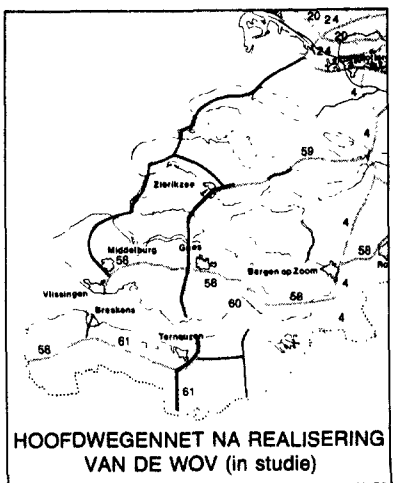
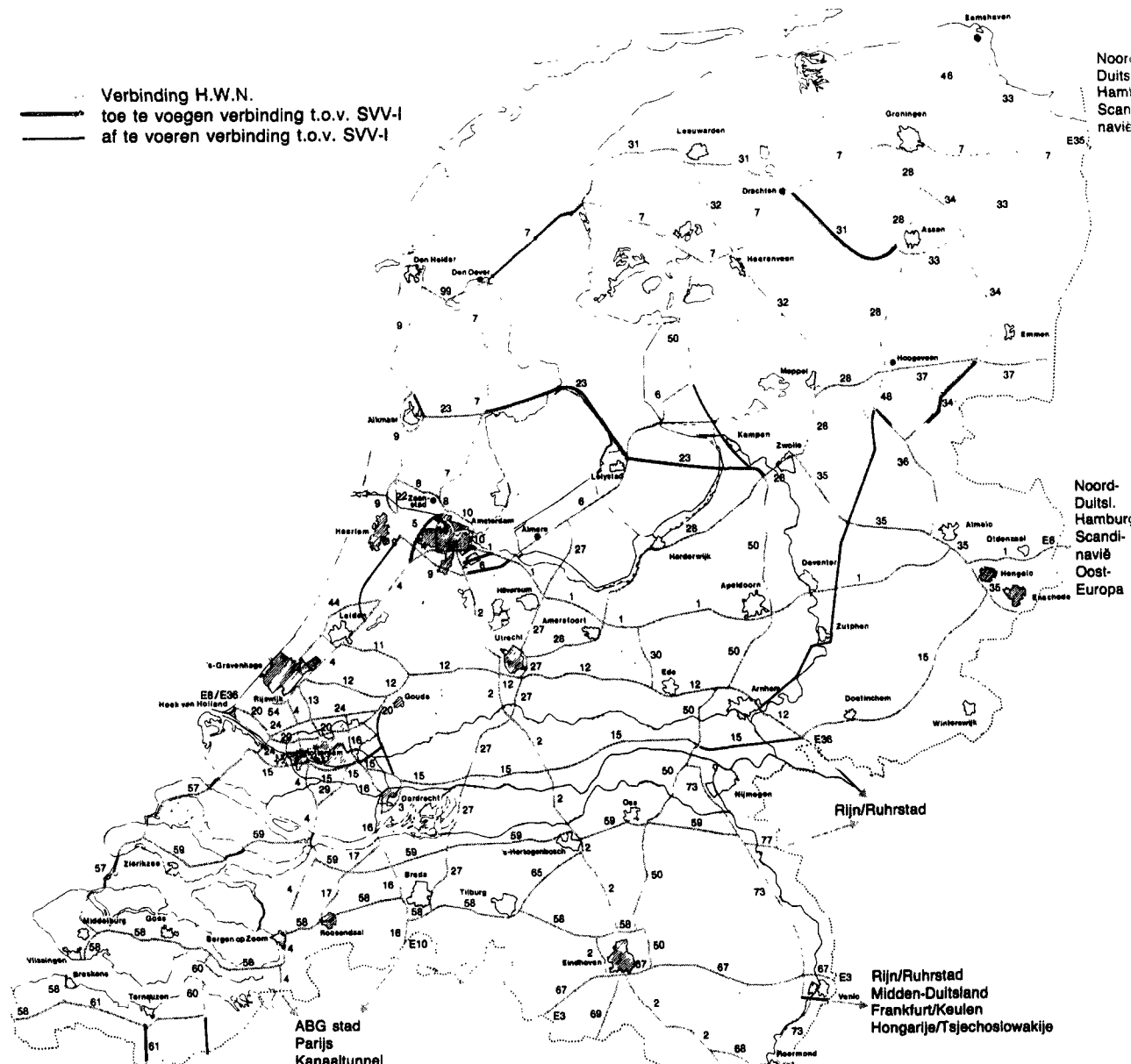


HOOFDWEGENNET NA REALISERING
VAN DE WOV (in studie)

HOOFDWEGENNET Wijzigingen t.o.v. SVV-I

illustratief

-  Verbinding H.W.N.
-  toe te voegen verbinding t.o.v. SVV-I
-  af te voeren verbinding t.o.v. SVV-I



Legenda bij de toelichting op de kaarten

status: stand van zaken m.b.t. de tracéprocedure

- a = te verbeteren bestaande verbinding of delen van een verbinding, zonder tracé procedure;
- b = nieuwe verbinding, tracéprocedure doorlopen;
- c = nieuwe verbinding, tracéprocedure nog niet doorlopen;
- d = nieuwe verbinding, tracéprocedure nog niet doorlopen voor een gedeelte van de verbinding.

HTA: de verbinding maakt deel uit van een hoofdtransportas

HOOFDWEGENNET ⁵

Nieuwe autosnelwegverbindingen:

Nr	Omschrijving	Status	HTA	Toelichting
A4	Den Haag (A13) – Schiedam A20	b	ja	Ontbrekende schakel in HTA ontlast de A13. Reeds uitvoeringsproject
A4	Hoogvliet-Klaaswaal	c	ja	Ontbrekende schakel in HTA
A4	Dinteloord-Bergen op Zoom	c	ja	Ontbrekende schakel in HTA
A5	Schiphol-Amsterdam	c	ja	Verbetering bereikbaarheid Schiphol. Structuurverbetering. Verbetering relatie Schiphol-Westelijk Havengebied
A8*	Zaanstad-Beverwijk (A9)	c	nee	Ontbrekende schakel. Structuurverbetering.
A6	Gaasperdammerweg of Holendrecht (A2) – Muiderberg (A1)	c	ja	Dit project is onderdeel van de tweede ruit om Amsterdam. In verband met de aard van het doorsnec gebied in geval van aanleg van een nieuwe verbinding (A6) zal eerst worden onderzocht of verbreding van de Gaasperdammerweg niet leidt tot een afdoende oplossing. Afhankelijk van de te maken keuze zal de Gaasperdammerweg danwel de A6 als hoofdtransport worden aangemerkt.
A11	Leiden (A44) – Leiden (A4)	c	nee	Structuurverbetering. Ontlast stedelijk wegennet van Leiden. Tracé loopt door of direct langs stedelijk gebied.
A16/24	Overschie (A13) – Terbrugseplein (A20)	c	ja	Ontlast noordelijk deel van de ruit om Rotterdam
A20	Westerlee – Hoek van Holland	c	nee	Ontbrekende schakel. Ontsluiting haven Hoek van Holland. Ontlasting woonkernen.
A22	Wijkertunnel	b	ja	Ontlast Velsertunnel. Uitvoeringsproject.
A24	Rozenburg (A15) – Vlaardingen (A20)	c	ja	Ontlast westelijk havengebied Rotterdam. Structuurverbetering
A24*	Vlaardingen (A20) – Rotterdam (A13) en Rotterdam (A16) – Nieuwerkerk (A20)	c	ja	Ontlast bestaande ruit om Rotterdam. Structuurverbetering. Deze projecten zijn onderdeel van de tweede ruit om Rotterdam en zullen als zodanig tot het netwerk v. hoofdtransportassen gaan behoren. In geval van realisering zal het gedeelte A20 Nieuwerkerk – Vlaardingen als hoofdtransportassen worden afgevoerd.
A27	Zuidelijk Flevoland	b	nee	Ontbrekende schakel in hoofdverbinding midden-Nederland – noord-Nederland. Tracéprocedure wordt doorlopen in het kader van het verkavelingsplan Zuidelijk Flevoland.
A50	Oss-Eindhoven (A67)	c	ja	Ontbrekende schakel in HTA. Nadere studie moet uitwijzen of voltooiing van de ruit om Eindhoven noodzakelijk is. Het gaat om het oplossen van een verkeerskundig zeer gecompliceerde situatie (bij elk komen van 5 autosnelwegen). In deel d van het SVV wordt een definitief standpunt bepaald)
A59*	Oss (A50) – Cuyck (A73)	c	nee	Ontbrekende schakel in hoofdverbinding west-Nederland – Ruhrgebied.
A59*	Zevenbergen (A17) – Langeweg (A16)	c	nee	Ontbrekende schakel in hoofdverbinding west-Nederland – Ruhrgebied
A73	Boxmeer – Blerick – Maasbracht	b	nee	Structuurverbetering. Ontlasting van de bestaande verbinding. Uitvoeringsproject.
A74	Venlo (A73) – Duitse grens (BAB 61)	c	ja	Ontbrekende schakel in HTA

⁵ Een * betekent: op grond van de huidige inzichten zal besluitvorming over dit project pas aan het einde van de beschouwde planperiode, aan de hand van een nadere studie, aan bod komen.

Het project behoeft nog niet in streekplannen te worden afgewogen, maar mag niet fysiek onmogelijk worden gemaakt.

HOOFDWEGENNET

Nieuwe autowegverbindingen

Nr	Omschrijving	Status	HTA	Toelichting
N11	Leiden (A4) – Alphen a/d Rijn – Bodegraven (A12)	b	nee	Structuurverbetering. Uitvoeringsproject.
N14	Leidschendam (A4) – Wassenaar (A44)	c	nee	Structuurverbetering regio Den Haag. Ontlast stedelijk wegennet regio Den Haag. Tracé loopt door of direct langs stedelijk gebied.
N23	Alkmaar – Hoorn – Enkhuizen – Lelystad – Kampen	c	nee	Ontbrekende schakel tussen landsdelen. Dit project is nodig in verband met de gehanteerde uitgangspunten <i>m.b.t. omrijfactor en maaswijdte</i> . De intentie is zoveel mogelijk aansluiting zoeken bij bestaande wegen.
N15	Varsseveld – Enschede (A35)	b	nee	Structuurverbetering. Vervangt de af te voeren RW 48 voor wat betreft de ontsluiting van de Achterhoek.
N31	Drachten – Assen	d	nee	Verbinding tussen provinciehoofdsteden Friesland en Drenthe. In projectstudie wordt gezien of met ombouw bestaande verbindingen kan worden volstaan of dat (gedeeltelijk) een nieuwe verbinding nodig is
N33	Eemshaven – Appingedam (A7)	-	nee	Ontlast bestaand wegennet. Structuurverbetering. Na aanleg zal de verbinding aan het rijk worden overgedragen door de provincie Groningen.
N36	Witte Paal (N34) – Linde (A48)	c	nee	Ontbrekende schakel in hoofdverbinding Twente met het noorden des lands.
N36	Vriezenveen – Almelo (rw35)	a	nee	Onderdeel van de hoofdverbinding Twente met het noorden des lands. Dit gedeelte moet nog worden overgedragen aan het rijk.
N59	Zierikzee – Zeelandbrug – Heinkesand (58) c – Terneuzen (N61) – Belgische grens	c	nee	Verbindt de havengebieden in zuid-west Nederland en België. Hangende de besluitvorming over de WOV kan pas in deel d van het SVV definitief een keuze worden gemaakt tussen het opnemen van de N57 en N59 in het hoofdwegennet. Hierbij wordt gekeken naar de relatie met de A4 (Zoomweg) als HTA. Het tracé van de N59 is sterk afhankelijk van de uiteindelijke situering van de WOV. Uit oogpunt van natuur- en landschapsbelangen is een westelijke omleiding rond de grote landschappelijke eenheid in de zak van Zuid-Beveland en een aansluiting op de S11 het meest wenselijk.

Ombouw van een bestaande verbinding tot autosnelweg:

Nr	Omschrijving	Status	HTA	Toelichting
A2	Den Bosch – Eindhoven	a	ja	Huidige verkeersontwikkeling en uit oogpunt van veiligheid maakt ombouw tot autosnelweg gewenst. Uitvoeringsproject.
A2	Traverse Maastricht	a	ja	Huidige verkeersontwikkeling en verkeersonveiligheid maken ombouw tot autosnelweg gewenst.
A3	Rondweg Dordrecht	b	nee	Ontlast de A16. Gebruik wordt gemaakt van de S43.
A7	Rondweg Sneek	c	nee	Structuurverbetering en continuïteit.
A7	Stadsrondweg Groningen	c	ja	Huidige verkeersontwikkeling en verkeersonveiligheid maken ombouw tot volwaardige autosnelweg gewenst.
A7	Zuidbroek – Duitse grens	b	ja	Structuurverbetering. Onderdeel internationale verbinding. Uitvoeringsproject.
A9	Alkmaar – De Kooij	c	nee	Op termijn is op grond van de te verwachten verkeersontwikkeling ombouw tot autosnelweg gewenst.
A30	Ede (A12) – Barneveld (A1)	c	nee	Ontlasting van A2 en A12. Het gedeelte Barneveld (A2) -N224 moet nog worden overgedragen aan het rijk.
A31	Zurich – Midlum	b	nee	Structuurverbetering en continuïteit.
A31	Leeuwarden (zuid) – A32	c	nee	Structuurverbetering en continuïteit.
A31	Leeuwarden – Drachten	c	nee	Op termijn ombouw tot autosnelweg gewenst uit oogpunt van verkeersontwikkeling en onveiligheid.
A32	Leeuwarden (A31) – Heerenveen (A7) – Wolvega (Noord)	b	nee	Structuurverbetering en continuïteit.
A35	Zwolle (A28) – Almelo	c	nee	Op termijn is op grond van de te verwachten verkeersontwikkeling ombouw van de bestaande verbinding tot volledige autosnelweg gewenst.

HOOFDWEGENNET

Nr	Omschrijving	Status	HTA	Toelichting
A35	Enschede (N15) – Enschede (Zuid)	a	nee	Structuurverbetering en continuïteit.
A37	Hoogeveen – Holsloot (N34)	c/d	nee	Op termijn is op grond van de te verwachten verkeersontwikkeling ombouw tot autosnelweg gewenst.
A37*	Holsloot – Duitse grens	c	nee	Op termijn is op grond van de te verwachten verkeersontwikkeling ombouw tot autosnelweg gewenst.
A58	Etten-Leur – Breda (A16)	b	ja	Onderdeel van HTA.
A59	Rosmalen – Geffen	c	nee	Ombouw gewenst uit oogpunt van continuïteit, verwachte verkeersontwikkeling en verkeersveiligheid.
A65	's-Hertogenbosch (A2) – Tilburg (A58)	c	nee	Ombouw gewenst vanuit verkeersveiligheid.
A68	Kelpen – Roermond	c	nee	Ombouw gewenst uit oogpunt van verwachte verkeersontwikkeling. Dit project is deels ombouw en deels nieuwe aanleg.
A68	Roermond – Duitse grens	c	nee	Ombouw gewenst uit oogpunt van verwachte verkeersontwikkeling. Dit project is deels ombouw en deels nieuwe aanleg.
A69	Eindhoven (N67) – Vlakenswaard – Belgische grens	b	nee	Ontlasting van de bestaande verbinding en vanuit verkeersveiligheid gewenst.

Te verbreden verbindingen⁶

Nr	Omschrijving	Status	HTA	Toelichting
A1	Amsterdam (A10) – Barneveld	–	ja	
A2	Amsterdam (A10) – Eindhoven	–	ja	
A2	Maasbracht (A73) – Kerensheide (A76)	–	ja	
A4	Amsterdam (A10) – Den Haag (A13)	–	ja	
A4	Schiedam (A20) – Hoogvliet (A15)	–	ja	
A4	Klaaswaal (A29) – Hellegatsplein (A59)	–	ja	
A6	Muiderberg (A1) – Almere (A27)	–	ja	
A7	Purmerend – Almere	–	nee	
A7	Stadsrondweg Groningen	–	ja	
A8	Zaanstad – Amsterdam (A10)	–	nee	
A9	Wijkertunnel – Ouderkerk a/d Amstel (A2)	–	ja	
A10	Coentunnel	–	nee	
A12	Den Haag – Gouda – Linschoten	–	ja	
A12	Linschoten – Utrecht (richting Utrecht)	–	ja	
A12	Lunetten – Arnhem – Duitse grens	–	ja	
A15	Hoogvliet (A4) – Ridderkerk (A15)	–	ja	
A15	Ridderkerk (A16) – Gorinchem (A17)	–	ja	
A16	Terbregseplein (A20) – Rijsoord (A15)	–	ja	
A16	Moerdijk (A17) – Belgische grens	–	ja	
A20	Vlaardingen (A24) – Schiedam (A4)	–	ja	
A20	Terbregseplein (A16) – Gouda (A12)	–	ja	
A27	Eemnes (A2) – Breda (A58)	–	ja	
A28	Utrecht – Amersfoort	–	ja	
A28	Zwolle (A50) – Zwolle (A35)	–	ja	
A44	Burgerveen – Den Haag (A14)	–	nee	
A50	Gedeelte A15 – A73	–	ja	
A58	Breda (A16) – Tilburg (A65)	–	ja	
A76	Kerensheide (A2) – Heerlen (A79)	–	ja	

⁶ Nadrukkelijk zij vermeld, dat het overzicht «te verbreden verbindingen» slechts indicatief en *niet* limitatief van karakter is.

HOOFDWEGENNET

Van het hoofdwegennet af te voeren verbindingen:

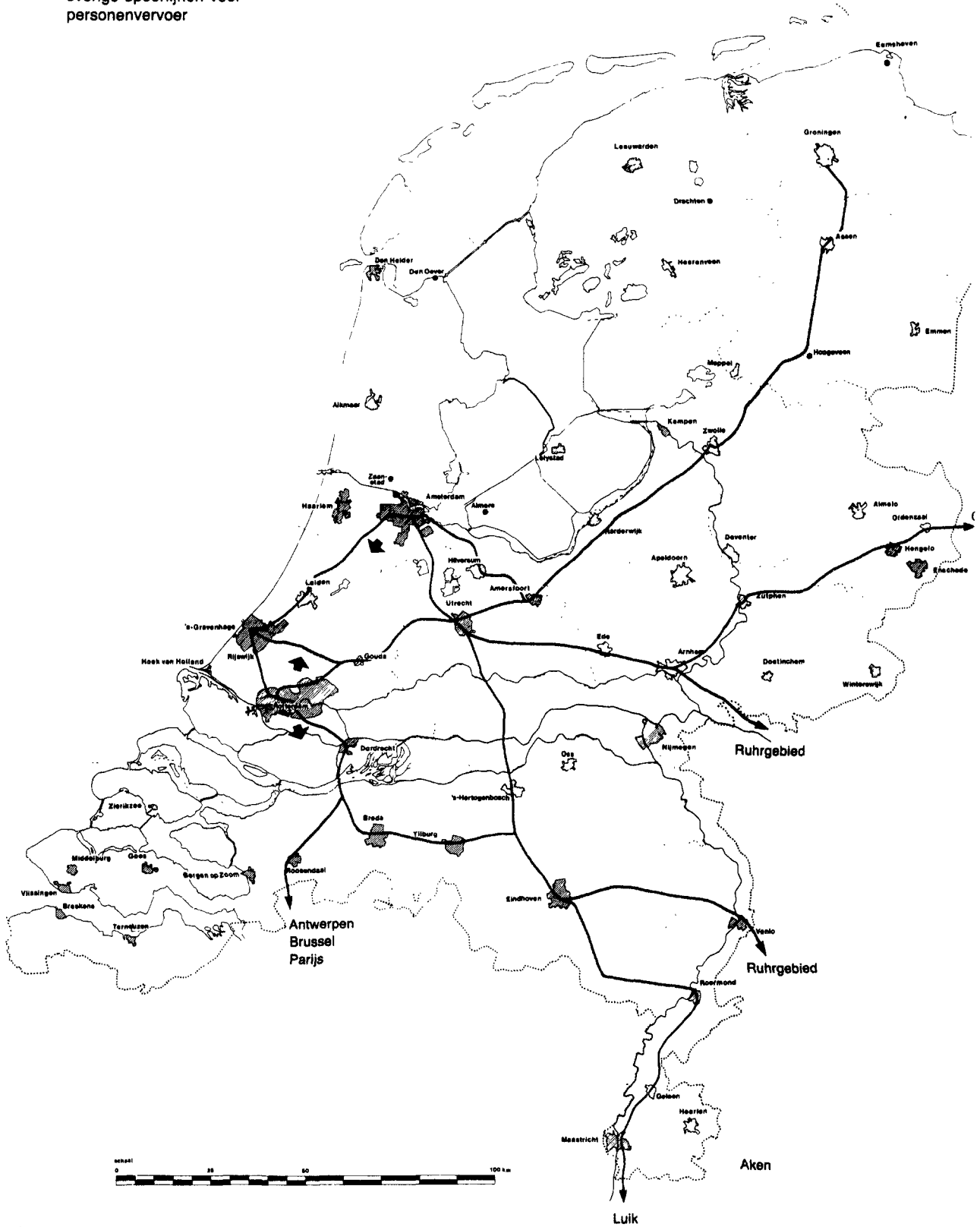
Nr	Omschrijving	Status	HTA	Toelichting
A3	Nieuwerkerk a/d IJssel – Oudekerk a/d IJssel – Dordrecht (A15)	-	-	Door verbreding van de Van Brienenoordbrug komt voldoende capaciteit beschikbaar op bestaande wegen. Dit weggedeelte wordt van het hoofdwegennet afgevoerd omdat uit een belangenafweging is gebleken dat het bereikbaarheidsbelang in dit geval niet opweegt tegen verdere doorsnijding van het betrokken natuurgebied.
A15	Valburg (A50) – Babberich (A12)	-	-	
A22	Haarlem – Nieuw Vennep – A44 – A4	-	-	Het lange-afstandsverkeer zal zich bij aanwezigheid van het zuidelijke gedeelte van de A5 voornamelijk concentreren op de route via de A4, waardoor dit deel van de A22 hiervoor niet meer een functie zal vervullen. Een definitieve beslissing over het handhaven van de A22 op het hoofdwegennet zal in 1989 genomen worden in het kader van de tracé-besluiten Westrandwegverbinding-A4/A9-problematiek bij Badhoevedorp/Schiphol.
A38	Ridderkerk – Oudekerk a/d IJssel	-	-	Door verbreding van de Van Brienenoordbrug komt voldoende capaciteit beschikbaar op bestaande wegen. De huidige rw 48 vervult voornamelijk een regionale functie. De meest aangewezen route voor het doorgaande verkeer over het traject dat rw 48 overbrugt, is de route via de A50 en de A28 tussen Arnhem en Hoogeveen over Apeldoorn en Zwolle. Deze route heeft een zodanige reservecapaciteit dat een daarmee parallel lopende hoofdverbinding uit dat oogpunt overbodig is. Bovendien zijn voldoende dwarsverbindingen aanwezig die de regio Salland/Twente ontsluiten (A35, Zwolle – Almelo en A1, Apeldoorn – Deventer – Hengelo/Enschede). De hoofdontsluiting van de Achterhoek vindt plaats door rw 15, Arnhem (A12) – Enschede.
A48	Arnhem – Zutphen – Deventer – Linde	-	-	
A50	Kampen – Emmeloord	-	-	Hoofdverbinding van en naar Friesland loopt via A28 en A32. Het verkeersaanbod rechtvaardigt geen tweede hoofdverbinding.
N57	Brielle (A15) – Middelburg (A58)	-	-	Bij aanleg van de Westerschelde-oeververbinding fungeert de A4 – N59 (Zeelandbrug) – WOV – N61 als hoofdverbinding. De N57 kan daarmee, mede uit oogpunt van het verminderen van de verkeersdruk op het recreatief waardevolle Zeeuwse kustgebied en de bedrijfsonzekerheid van de weg over de Oosterscheldewaterkering (de Oosterscheldeweg kan tijdelijk gesloten worden voor alle verkeer), als hoofdverbinding worden afgevoerd.
N58	Breskens – Schoondijke	-	-	Door de mogelijke aanleg van de WOV komt de huidige veerverbinding te vervallen.
N59	Zierikzee – Serooskerke	-	-	De weg vormt een belangrijke regionale verbinding, maar voldoet qua functie niet aan de doelstellingen (structuur) van het hoofdwegennet.
N60	Kruiningen – Ter Hole	-	-	Door de mogelijke aanleg van de WOV komt de huidige veerverbinding te vervallen.
N60	Ter Hole – Belgische grens	-	-	De weg vormt een belangrijke regionale verbinding, maar voldoet qua functie niet aan de doelstellingen van het hoofdwegennet.
N61	Terneuzen – Ter Hole	-	-	De weg vormt een belangrijke regionale verbinding, maar wordt bij de mogelijke aanleg WOV niet meer als hoofdverbinding opgenomen.

SPORWEGNET PERSONENVERVOER

Hoofdtransportassen

pk:

 hoofdtransportassen
overige spoorlijnen voor
personenvervoer



SPOORWEGNET PERSONENVERVOER
Aanpassingen infrastructuur
 (de met * aangegeven categorieën zijn niet limitatief)




pkb

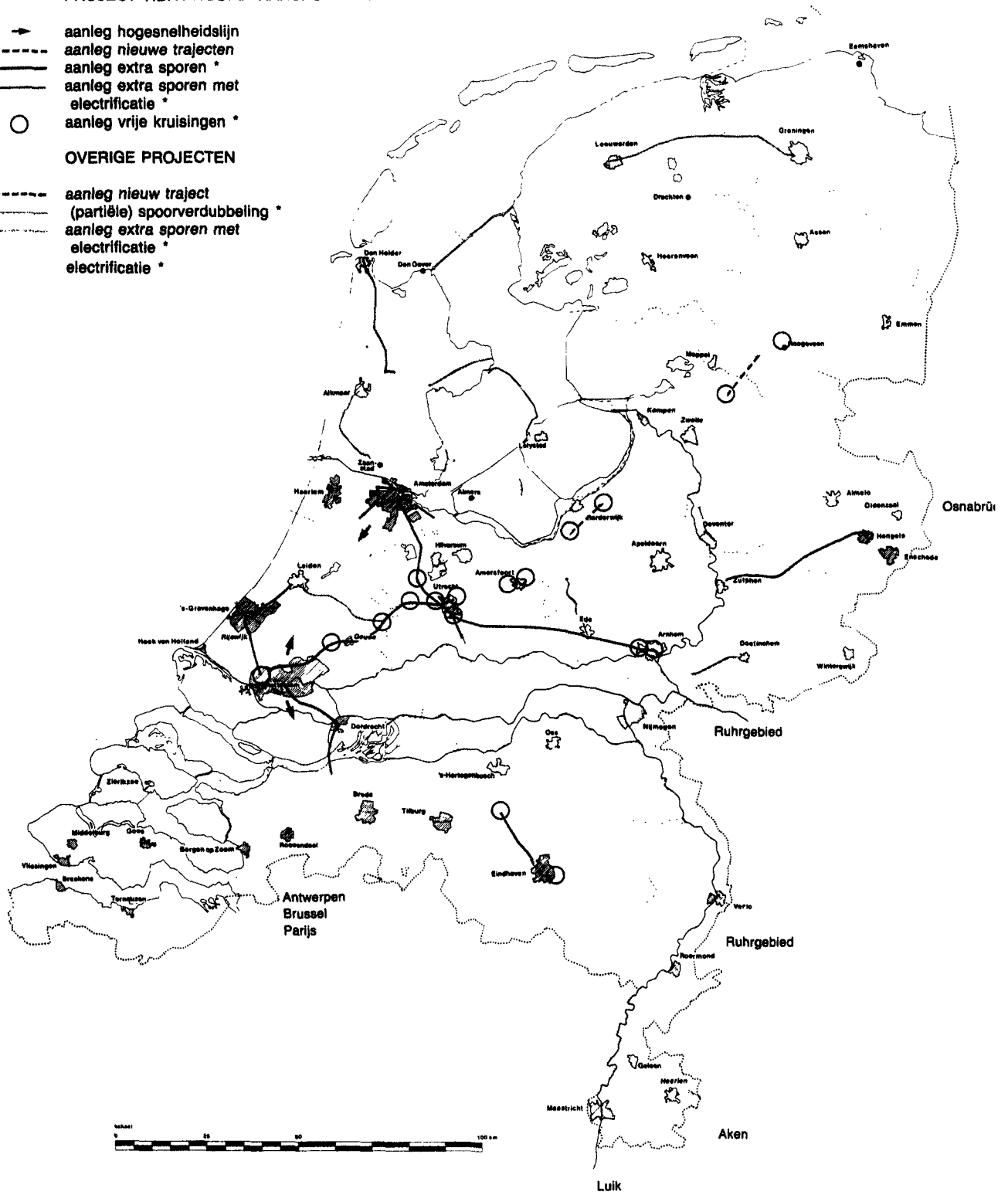
bestaande spoorlijnen

PROJECT T.B.V. HOOFDTRANSPORTASSEN

-  aanleg hogesnelheidslijn
-  aanleg nieuwe trajecten
-  aanleg extra sporen *
-  aanleg extra sporen met elektrificatie *
-  aanleg vrije kruisingen *




OVERIGE PROJECTEN

-  aanleg nieuw traject (partieel) spoorverdubbeling *
-  aanleg extra sporen met elektrificatie *
-  elektrificatie *



SPOORWEGNET GOEDERENVERVOER

pk

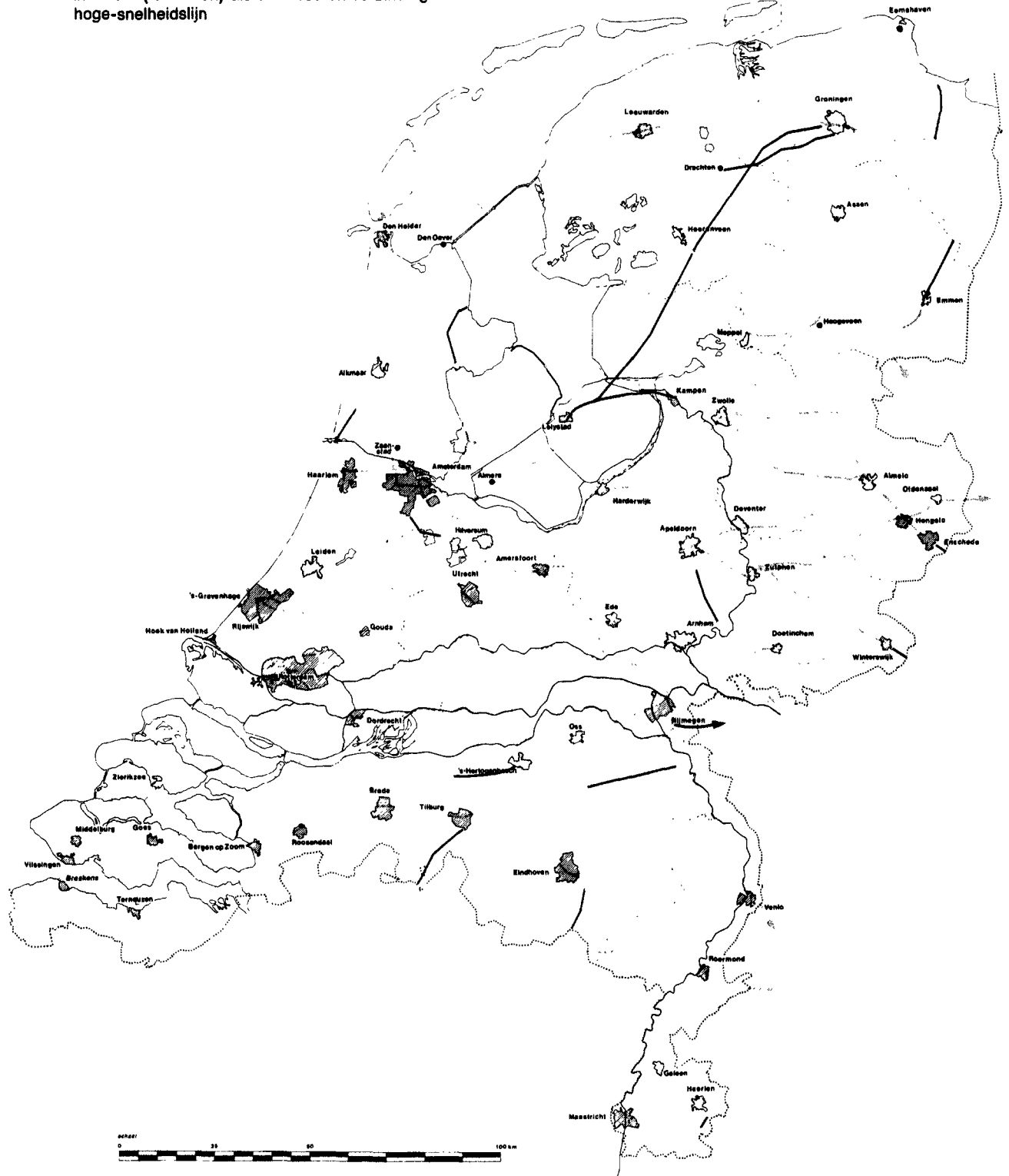
-  spoorwernet voor goederenvervoer
-  hoofdtransportassen
-  infrastrukturele aanpassingen voor het onafhankelijk van het personenvervoer afwikkelen van het goederenvervoer



SPOORWEGNET
 Wijzigingen t.o.v. de kaarten voor personen-
 en goederenvervoer uit de pkb van SVV-I (verbindingen)

illustratief

- verbinding spoorweginet
- af te voeren verbinding t.o.v. SVV-I
- toe te voegen verbinding t.o.v. SVV-I
- in studie (te nemen) als af te voeren verbinding
 hoge-snelheidslijn



SPOORWEGNET PERSONENVERVOER⁷

Nieuwe spoorwegverbindingen

Omschrijving	Status	HTA	Toelichting
Hoge-snelheidslijn Amsterdam – Rotterdam – Belgische grens ⁸	c	ja	Nieuwe verbinding.
Ermelo – Harderwijk Oost	c	ja	2 extra sporen incl. vrije kruisingen. In de afweging voor dit project is expliciet rekening gehouden met de natuurwetenschappelijke waarde van het betrokken gebied. Er wordt gestreefd naar bundeling met de bestaande weginfrastructuur (A28).
*Zwolle – Hoogeveen	c	ja	2 extra sporen incl. vrije kruisingen. Deze verbinding doorsnijdt de grote landschappelijke eenheid het Reestdal. Bij de uiteindelijke afweging van dit project worden natuurbelangen en de versnippering van dit gebied nadrukkelijk meegewogen.
Amsterdam Rai – Weesp	b	nee	Nieuwe verbinding. Aanleg zuidelijke tak van de Ringspoorbaan. Uitvoeringsproject.
Hilversum – Almere	b	nee	Verbindingsboog met vrije kruising.
Hoek van Holland – strand	c	nee	Verlenging spoorlijn.

Te verbreden verbindingen, electrificatieprojecten etc.⁹

Omschrijving	Status	HTA	Toelichting
Traject Amsterdam – Den Haag			
Amsterdam CS – Zaanstraat ¹⁰	a	ja	2 extra sporen.
Zaanstraat – Schiphol – Hoofddorp	a	ja	2 extra sporen.
Schiphol station	a	ja	Uitbreiding aantal sporen.
Leiden – Den Haag Mariahoeve	a	ja	2 extra sporen. Gedeeltelijk in uitvoering.
Leiden station	a	ja	Extra sporen, reconstructie t.b.v. doorgaande treinen.
Traject Den Haag – Rotterdam			
Den Haag CS ¹⁰	–	ja	Uitbreiding perroncapaciteit
Den Haag HS – Rijswijk	a	ja	2 extra sporen.
Rijswijk – Schiedam	a	ja	2 extra sporen.
Delfshavense Schiebruggen	–	ja	Aanleg nieuwe spoorbruggen. Uitvoeringsproject.
Schiedam aansluiting	–	ja	Vrije kruising.
Traject Rotterdam – Brabant/Belgische grens			
Willemspoortunnel	a	ja	Aanleg driesporige tunnel met capaciteit voor een extr. spoor. Uitvoeringsproject.
Willemspoortunnel	a	ja	Aanleg extra spoor.
Rotterdam stadion – Lombardijen	a	ja	2 extra sporen.
Lombardijen – Dordrecht Zuid	a	ja	2 extra sporen.
Dordrecht Zuid – Lage Zwaluwe	a	ja	2 extra sporen.
Traject Amsterdam – Amersfoort			
Diemen – Weesp	a	ja	2 extra sporen.
Traject Rotterdam – Utrecht			
Rotterdam – Gouda	a	ja	2 extra sporen.
Gouda	–	ja	Vrije kruising plus nieuwe brug over de Gouwe. Uitvoeringsproject.
Gouda – Utrecht	a	ja	2 extra sporen.
Woerden aansluiting	–	ja	Vrije kruising.
Harmelen aansluiting	–	ja	Vrije kruising.

⁷ Een * betekent: op grond van de huidige inzichten zal besluitvorming over dit project pas aan het einde van de beschouwde planperiode, aan de hand van een nadere studie, aan bod komen.

Het project behoeft nog niet in streekplannen te worden afgewogen, maar mag niet fysiek onmogelijk worden gemaakt.

⁸ Voor deze verbinding wordt conform eerdere afspraken (Tweede Kamer zitting 1986/1987, 19700 nr. 52) een afzonderlijke pkb-procedure gevolgd.

⁹ Nadrukkelijk zij vermeld, dat het overzicht «te verbreden verbindingen, electrificatieprojecten, etc.» slechts indicatief en *niet* limitatief van karakter is.

¹⁰ Dit project is uitwisselbaar met stadsge-westelijke openbaar-vervoerprojecten

SPOORWEGNET PERSONENVERVOER

Nr	Omschrijving	Status	HTA	Toelichting
<i>Traject Amsterdam – Utrecht</i>				
	Amsterdam CS station	–	ja	Uitbreiding perroncapaciteit.
	Amsterdam Muiderpoort – Breukelen	a	ja	2 extra sporen.
	Breukelen aansluiting	a	ja	Vrije kruising.
	Breukelen – Utrecht CS	–	ja	2 extra sporen.
<i>Traject Utrecht – Arnhem</i>				
	Utrecht Lunetten – Arnhem	a	ja	2 extra sporen.
	Utrecht zuidzijde	–	ja	Vrije kruising.
	Arnhem	–	ja	Vrije kruising.
	Arnhem – Arnhem Velperbroek aansluiting	–	ja	2 extra sporen.
	Velperbroek	–	ja	Vrije kruising.
<i>Traject Utrecht – Maastricht</i>				
	Utrecht Lunetten – Houten	a	ja	2 extra sporen.
	Boxtel – Eindhoven	a	ja	2 extra sporen.
	Boxtel aansluiting	–	ja	Vrije kruising.
	Eindhoven zuidzijde	–	ja	Vrije kruising.
<i>Traject Arnhem – Hengelo</i>				
	Zutphen – Hengelo	a	ja	2 sporen, electrificatie.
<i>Traject Utrecht – Groningen</i>				
	Utrecht – Blauwkapel	a	ja	2 extra sporen.
	Utrecht aansluiting	–	ja	Vrije kruising.
	Amersfoort west- en oostzijde	–	ja	Vrije kruisingen.
<i>Overige trajecten</i>				
	Leiden – Woerden	a	nee	Extra spoor.
	Heerhugowaard – Den Helder	a	nee	Extra spoor.
	Hoorl – Enkhuizen	a	nee	Extra spoor.
	Deventer – Olst	a	nee	Extra spoor.
	Apeldoorn – Zutphen	–	nee	Electrificatie.
	Zevenaar – Doetinchem	a	nee	Electrificatie, extra spoor.
	Heerlen – Aken	c	nee	Deels extra spoor, electrificatie.
	Groningen – Leeuwarden	a	nee	Partiële spoorverdubbeling.
	Almelo – Mariënberg	–	nee	electrificatie.
	Barneveld – Ede	a	nee	Partiële spoorverdubbeling.
	Nijmegen – Venlo – Roermond	–	nee	Electrificatie.
	Alkmaar – Zaanstad	a	nee	2 extra sporen.

Van het spoorwernet af te voeren verbindingen¹¹

De raccordementen (d.w.z. sporaansluitingen waarop geen concessie van het rijk rust) die in SVV I waren genoemd, worden hier niet apart genoemd. Het rijk neemt hiervoor geen verantwoordelijkheid inzake het planologisch reserveren.

Omschrijving	Status	HTA	Toelichting
Winterswijk – Neede	–	nee	Afweging heeft plaatsgevonden.
Enschede – Boekelo	–	nee	Afweging heeft plaatsgevonden.
Glanerbrug – Lossler	–	nee	Afweging heeft plaatsgevonden.
Enschede – Lonneker	–	nee	Afweging heeft plaatsgevonden.
Apeldoorn – Hattemerbroek	–	nee	Afweging heeft plaatsgevonden.
Doetinchem – Zelhem	–	nee	Afweging heeft plaatsgevonden.
Axel – Hulst (grens)	–	nee	Afweging heeft plaatsgevonden.
Groningen – Marum	–	nee	Afweging heeft plaatsgevonden.

¹¹ De rijksoverheid acht zich niet langer verantwoordelijk voor het planologisch reserveren van deze verbindingen. Het staat de andere overheden uiteraard vrij verbindingen alsnog op te nemen in hun ruimtelijke plannen. N.B.: het betreft hier zowel personen- als goederenvervoerverbindingen.

SPOORWEGNET PERSONENVERVOER

Omschrijving	Status	HTA	Toelichting
Uden – Kruispunt Beugen	-	nee	Afweging heeft plaatsgevonden.
Geertruidenberg – Raamsdonk	-	nee	Afweging heeft plaatsgevonden.
Raamsdonk – Waalwijk	-	nee	Afweging heeft plaatsgevonden.
Lelystad – Groningen	-	nee	Reservering in rijksvisie niet nodig.
Lelystad – Kampen	-	nee	Reservering in rijksvisie niet nodig.
Emmen – Ter Apel	-	nee	Reservering in rijksvisie niet nodig.
Zuidhoek – Delfzijl	-	nee	Reservering in rijksvisie niet nodig.
Geldrop – Valkenswaard (grens)	-	nee	Reservering in rijksvisie niet nodig.
Tilburg – Baarle Nassau (grens)	-	nee	Reservering in rijksvisie niet nodig.
Winterswijk – Winterswijk (grens)	-	nee	Reservering in rijksvisie niet nodig.
Uithoorn – De Kwakel	-	nee	Reservering in rijksvisie niet nodig.
Marum – Drachten	-	nee	Reservering in rijksvisie niet nodig.
Loosduinseweg – Den Haag HS	-	nee	Reservering in rijksvisie niet nodig.
R'dam Spaanse Polder – Marconiplein	-	nee	Reservering in rijksvisie niet nodig.
Bilthoven – Zeist (gedeeltelijk)	-	nee	Reservering in rijksvisie niet nodig.
Apeldoorn VAM – Dieren (museumlijn)	-	nee	Reservering in rijksvisie niet nodig.
Haaksbergen – Boekelo (museumlijn)	-	nee	Reservering in rijksvisie niet nodig.
Hoorn – Medemblik (museumlijn)	-	nee	Reservering in rijksvisie niet nodig.
Goes – Borssele (museumlijn)	-	nee	Reservering in rijksvisie niet nodig.
Amsterdam – Uithoorn (museumlijn)	-	nee	Reservering in rijksvisie niet nodig.

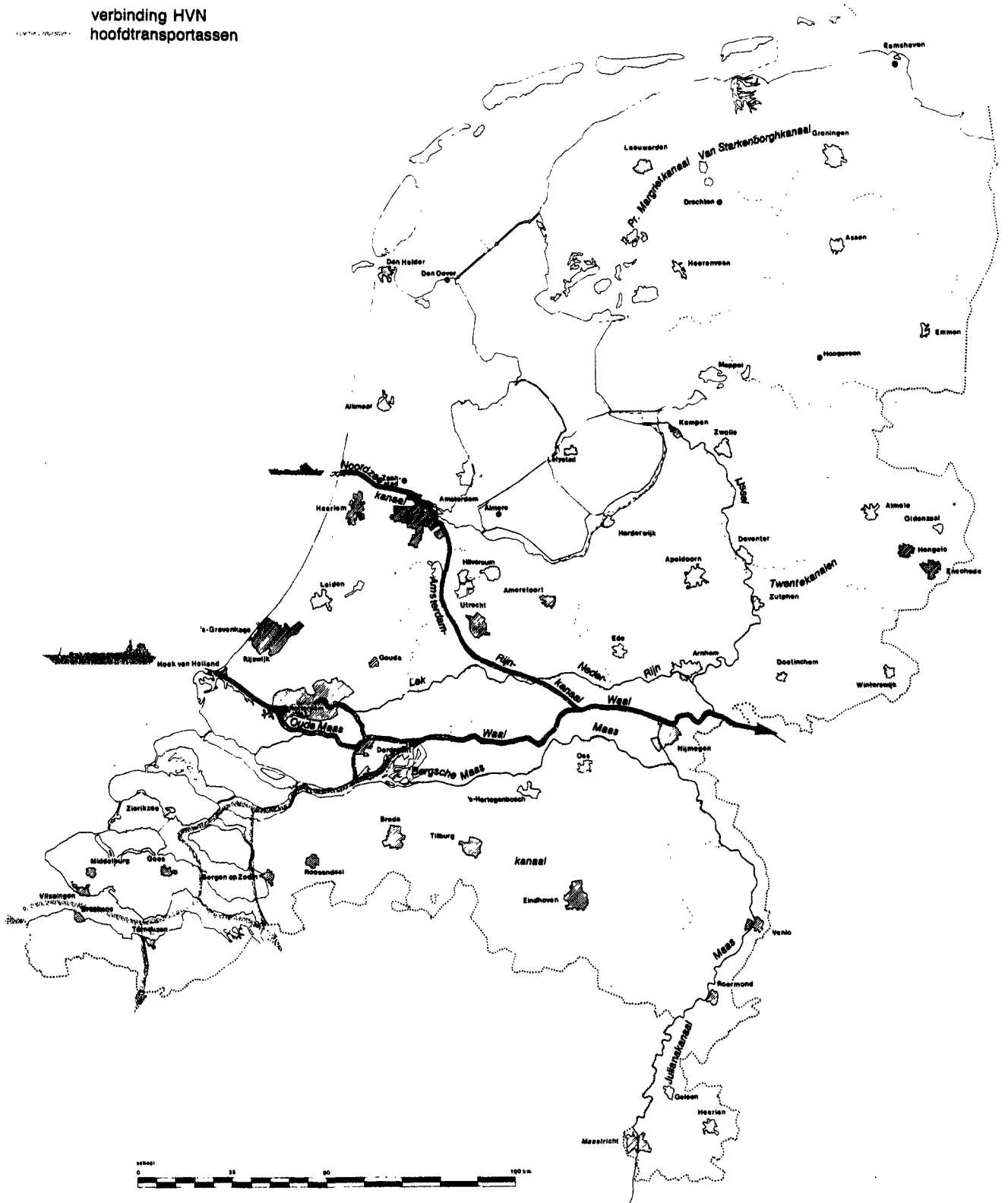
Verbindingen waarover nog geen besluit is genomen

Omschrijving	Status	HTA	Toelichting
Amsterdam Hemboog (Sloterdijk)	-	nee	Studie is afgerond.
Veghel – Uden	-	nee	In studie.
Waalwijk – Den Bosch	-	nee	In studie.
Enschede – Gronau	-	nee	Nog in studie te nemen.
Nijmegen – Kranenburg	-	nee	Nog in studie te nemen.
Rotterdam Heer Bokelwegboog	-	nee	Nog in studie te nemen.
Bilthoven – Zeist (gedeeltelijk)	-	nee	Nog in studie te nemen.
Nieuwersluis – Uithoorn	-	nee	Nog in studie te nemen.
Simpelveld – Kerkrade	-	nee	Nog in studie te nemen.

HOOFDVAARWEGENNET
Hoofdtransportassen

pkb

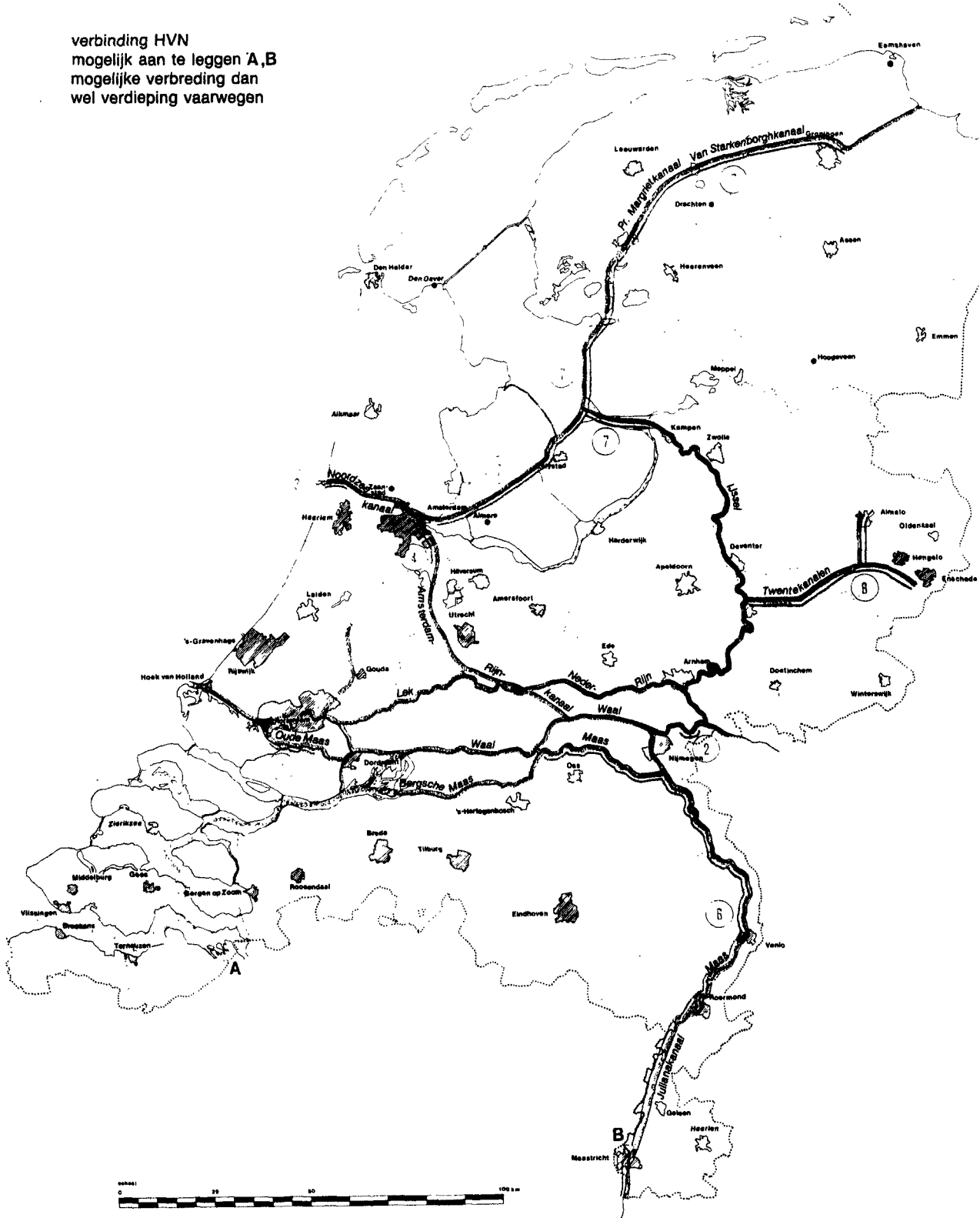
verbinding HVN
hoofdtransportassen



HOOFDVAARWEGENNET Aanpassingen infrastructuur

pkb

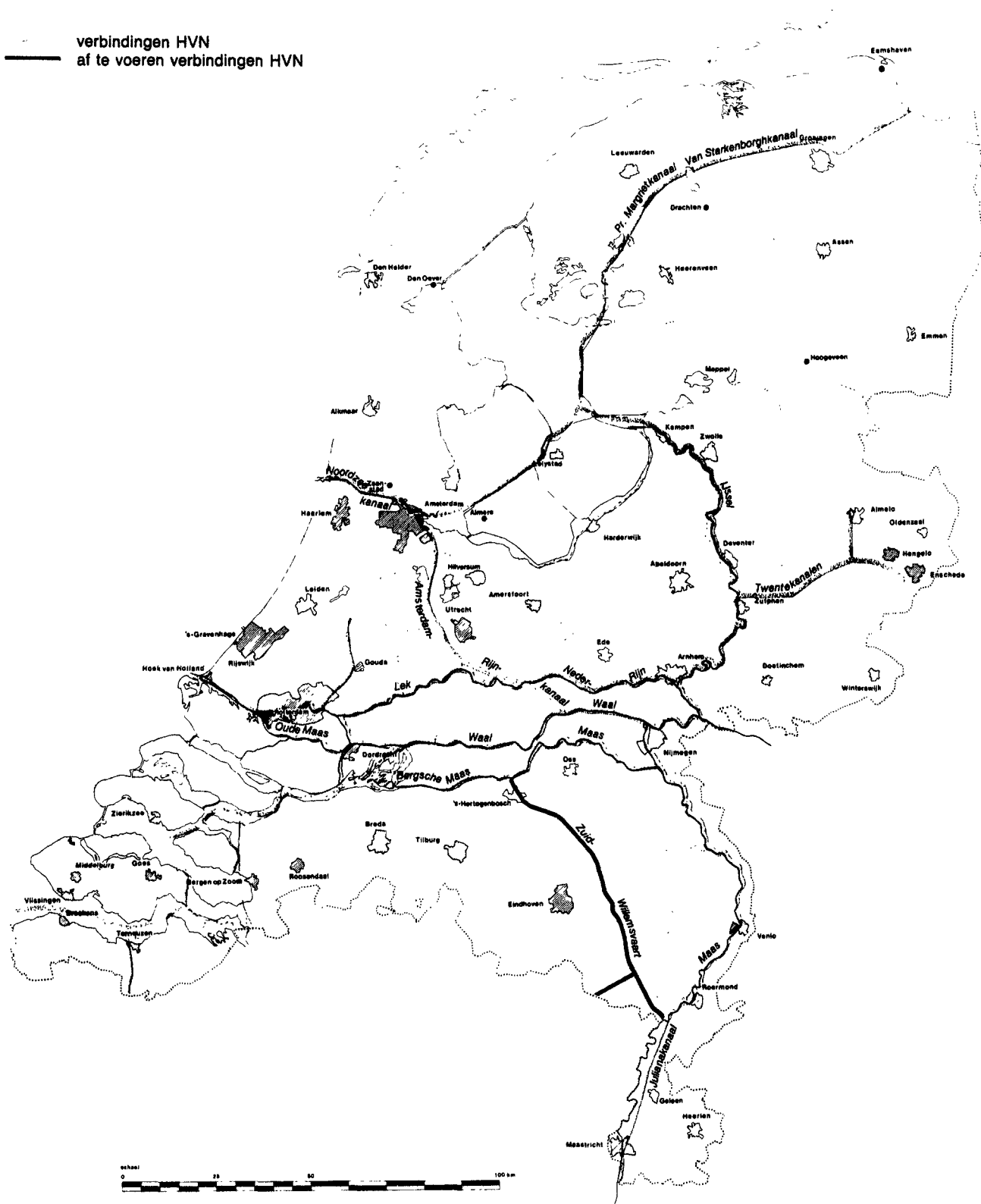
verbinding HVN
mogelijk aan te leggen A,B
mogelijke verbreding dan
wel verdieping vaarwegen



HOOFDVAARWEGENNET
 Wijzigingen t.o.v. structuurschema vaarwegen.
 (deel d, regeringsbeslissing)

illustratief

— verbindingen HVN
 — af te voeren verbindingen HVN



HOOFDVAARWEGENNET

Nieuwe verbindingen

Omschrijving	Status	HTA	Toelichting
Baalhoekkanaal	b	nee	Nieuwe verbinding [A] ¹² , Belgische wens (verdrag gesloten, maar nog niet geratificeerd); al dan niet hoofdtransportas zal worden gezien wanneer uitvoering ter hand wordt genomen.
Cabergkanaal	b	nee	Nieuwe verbinding [B], Belgische wens (rechtsgeldig verdrag verplicht tot medewerking aan realisering).

Aanpassingen hoofdvaarwegennet

Nr	Omschrijving	Status	HTA	Toelichting
<i>Route¹³ Rotterdam – Duitsland Klasse VI (6-bdv¹⁴)</i>				
	Oude Maas	a	ja	Vergroting capaciteit en wegnemen belemmeringen (beperkte) 6-bdv (bochtaanpassing e.d.) [1] ¹⁵
	Waal	a	ja	Vergroting capaciteit en wegnemen belemmeringen (beperkte) 6-bdv (bochtaanpassing e.d.) [2]
<i>Route Amsterdam NZKG – Duitsland Klasse VI (4-bdv)</i>				
	Noordzeekanaal ¹⁶	a	ja	Vergroting bedrijfszekerheid en efficiency (renovatie sluisen e.d.) [3]
	Amsterdam Rijnkanaal	a	ja	Vergroting capaciteit en wegnemen belemmeringen 4-bdv (Wegnemen vernauwingen, drempels e.d.) [4]
<i>Route Rotterdam-Antwerpen Klasse VI (4-bdv)</i>				
	Westerschelde ¹⁶	-	ja	België wenst vaarwegverdieping
<i>Route Rotterdam – Vlissingen Klasse VI (4-bdv)</i>				
	Kanaal door Zuid Beveland	a	ja	Vergroting bedrijfszekerheid en vaarwegklasse tot VI (verruimingswerken e.d.) [5]
<i>Maasroute Klasse V (2-bdv)</i>				
	Maas	a	nee	Vergroting gebruiksmogelijkheden tot 2-bdv (maatregelen zijn nog onderwerp van studie) [6]
	Lateraalkanaal Linne-Buggenum	a	nee	Vergroting gebruiksmogelijkheden tot 2-bdv (maatregelen zijn nog onderwerp van studie) [6]
	Julianakanaal	a	nee	Vergroting gebruiksmogelijkheden tot 2-bdv (maatregelen zijn nog onderwerp van studie) [6]
	Maas	a	nee	Vergroting gebruiksmogelijkheden tot 2-bdv (maatregelen zijn nog onderwerp van studie) [6]
<i>Route A'dam NZKG-Delfzijl/Eemshaven Klasse V (2-bdv)</i>				
	Buiten IJ	a	nee	Vergroting bedrijfszekerheid en capaciteit (renovatie sluisen e.d.) [7]
	IJmeer	a	nee	Vergroting capaciteit (maatregelen zijn nog onderwerp van studie) [7]

¹² [] verwijst naar het betreffende project op de pkb-kaart.

¹³ van een route zijn alleen de nog niet eerder vermelde hoofdvaarwegen weergegeven en dan alleen nog in geval deze hoofdvaarwegen worden aangepast.

¹⁴ 6-bdv: zesbaksduwvaart.

¹⁵ [] verwijst naar het betreffende project op de pkb-kaart.

¹⁶ zeetoegangsweg.

HOOFDVAARWEGENNET

Nr	Omschrijving	Status	HTA	Toelichting
	Oostvaardersdiep	a	nee	Vergroting bedrijfszekerheid (maatregelen zijn nog onderwerp van studie)[7]
	IJsselmeer	a	nee	Vergroting bedrijfszekerheid (maatregelen zijn nog onderwerp van studie)[7]
	Prinses Margrietkanaal	a	nee	Vergroting bedrijfszekerheid en gebruiksmogelijkheden tot 2-bdv (maatregelen zijn nog onderwerp van studie) [7]
	Van Starckenborghkanaal	a	nee	Vergroting bedrijfszekerheid en gebruiksmogelijkheden tot 2-bdv (maatregelen zijn nog onderwerp van studie) [7]

Route IJssel-Enschede/Almelo Klasse V

	Twenthekanaal	a	nee	Vergroting bedrijfszekerheid en vaarwegklasse tot V (maatregelen zijn nog onderwerp van studie)[8]
	Zijtak naar Almelo	a	nee	Vergroting bedrijfszekerheid en vaarwegklasse tot V (maatregelen zijn nog onderwerp van studie)[8]

Overige projecten (voortzetting van reeds in gang gezet beleid)

Nr	Omschrijving	Status	HTA	Toelichting
<i>Brabants-Limburgse kanalen</i>				
	Maas Veghel	d	nee	Klasse IV - vaarweg (verruimingswerken e.d.) [9]
	Maas Lozen	a	nee	Klasse IV - vaarweg (verruimingswerken e.d.) [10]
	Omleiding Helmond	b	nee	Omleiding om binnenstad (nieuw kanaaldeel e.d.) [11]

Van het hoofdvaarwegennet af te voeren verbindingen

Omschrijving	Status	HTA	Toelichting
--------------	--------	-----	-------------

Ten opzichte van het Structuurschema Vaarwegen (deel d, Regeringsbeslissing) zijn de volgende hoofdvaarwegen afgevoerd:








Kanaal Wessem - Nederweert	-	-	De vaarweg voldoet niet aan het gestelde criterium dat nu of in de toekomst via een hoofdvaarweg minimaal 5 mln ton goederen per jaar wordt vervoerd.
Zuid Willemsvaart (vanaf de Belgische grens en de Maas)	-	-	De vaarweg voldoet niet aan het gestelde criterium dat nu of in de toekomst via een hoofdvaarweg minimaal 5 mln ton goederen per jaar wordt vervoerd.

(toelichting bij stadsgewestelijke kaarten)

Legenda bij de kaarten stadsgewestelijk openbaar vervoer en bereikbaarheidsprofielen

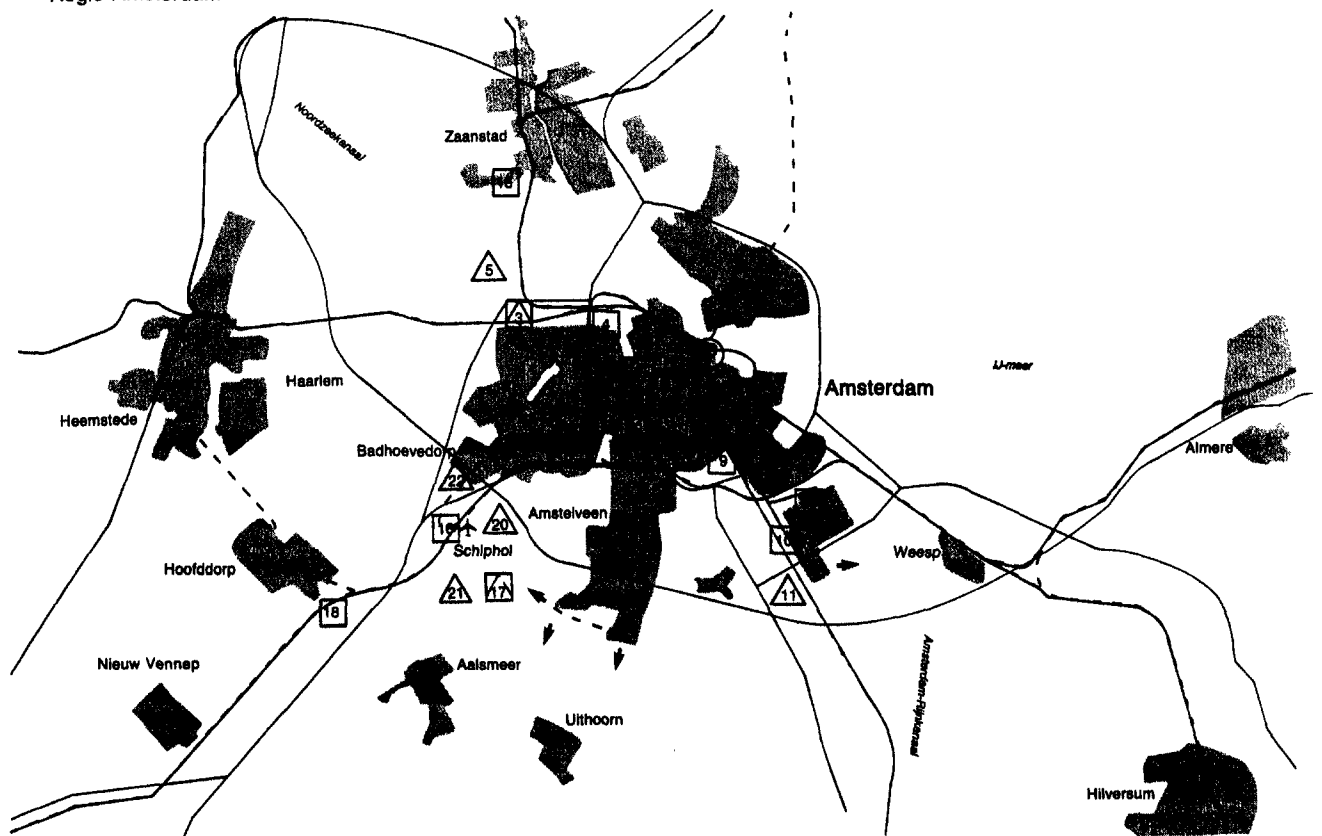
Op de kaarten zijn aangegeven: A, B en C-lokaties voor werkgelegenheid en voorzieningen in relatie met de mogelijke hoofdontsluiting voor openbaar vervoer en auto.

Het betreft een eerste uitwerking van de bereikbaarheidsprofielen zoals omschreven in de Vierde nota over de ruimtelijke ordening. In een volgend stadium zullen de havengebieden mee worden genomen in de beschouwingen.

-  Lokatie met A-profiel
-  lokatie met B-profiel
-  Lokatie met C-profiel
-  Lokatie met C-, op termijn met B-profiel
-  Hoofdwegenwet
-  Bestaand openbaar vervoer
-  - - Stadsgewestelijk openbaar-vervoernet

STADSGEWESTELIJK OPENBAAR VERVOER EN BEREIKBAARHEIDSPROFIELEN
Regio Amsterdam

illustratief

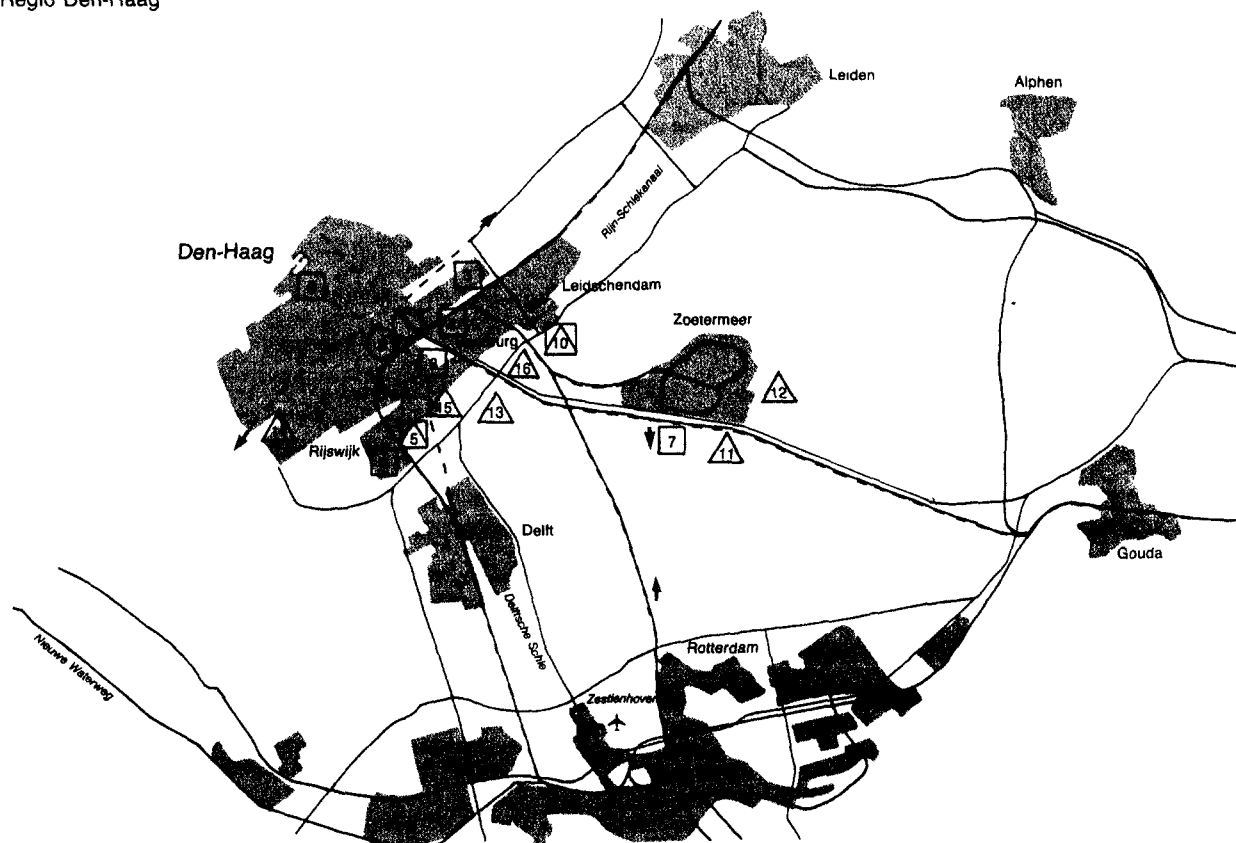


Regio Amsterdam

Nr.	Lokatie	Profiel
1.	IJ-oeveren aan weerskanten van het Centraal Station	A
2.	Binnenstad	A
3.	Westrandwegzone (omgeving station Geuzenveld)	C-B
4.	Sloterdijk	B
5.	Overig Westelijk Havengebied	C
6.	Omgeving stations Zuid en RAI	B
7.	Station Lelylaan	B
8.	Station Amstel	B
9.	Amstel I en II	B
10.	Amstel III, omgeving NS-station	B
11.	Amstel III, overig gebied	C
12.	Riekerpolder	C-B
13.	(Kruisingsstation) Duivendrecht	B
14.	Diemen Zuid	B
15.	Station Zaanstad	B
16.	Station Schiphol	B
17.	Schiphol Oost	C-B
18.	Station Hoofddorp, Beukenhorst	B
19.	Amstelveen, naast sneltramhalten	B
20.	IBIS-driehoek	C
21.	Oude Meer	C
22.	Badhoevedorp Zuid	C-B

STADSGEWESTELIJK OPENBAAR VERVOER EN BEREIKBAARHEIDSPROFIELEN
Regio Den-Haag

illustratief

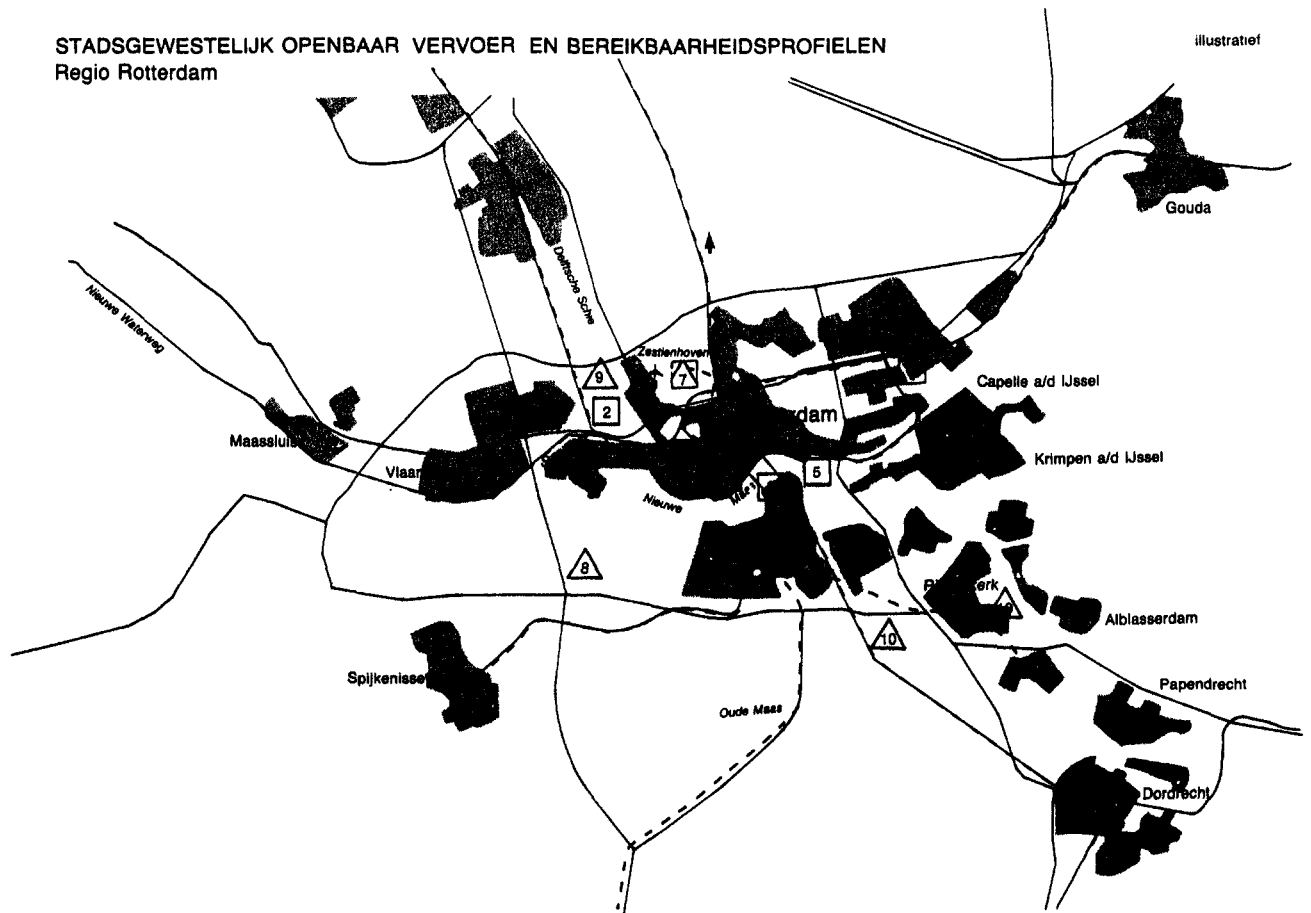


Regio Den Haag

Nr.	Lokatie	Profiel
1	Den Haag/Spuikwartier	A
2	Den Haag H.S./Laakhaven	A
3	Station Mariahoeve	B
4	Station Laan van N.O.I.	B
5	Plaspoelpolder	C-B
6	Congresgebouwgebied	B
7	Zoetermeer Campus	B
8	Binckhorst	B
9	Station Rijswijk	B
10	Leizo Voorburg	C-B
11	Zoetermeer Lansinghage	C
12	Zoetermeer Zoeterhage	C
13	Ypenburg	C
14	Kerketuinen	C
15	Broekpolder	C
16	Leidschendam Forepark	C

STADSGEWESTELIJK OPENBAAR VERVOER EN BEREIKBAARHEIDSPROFIELEN
Regio Rotterdam

illustratief

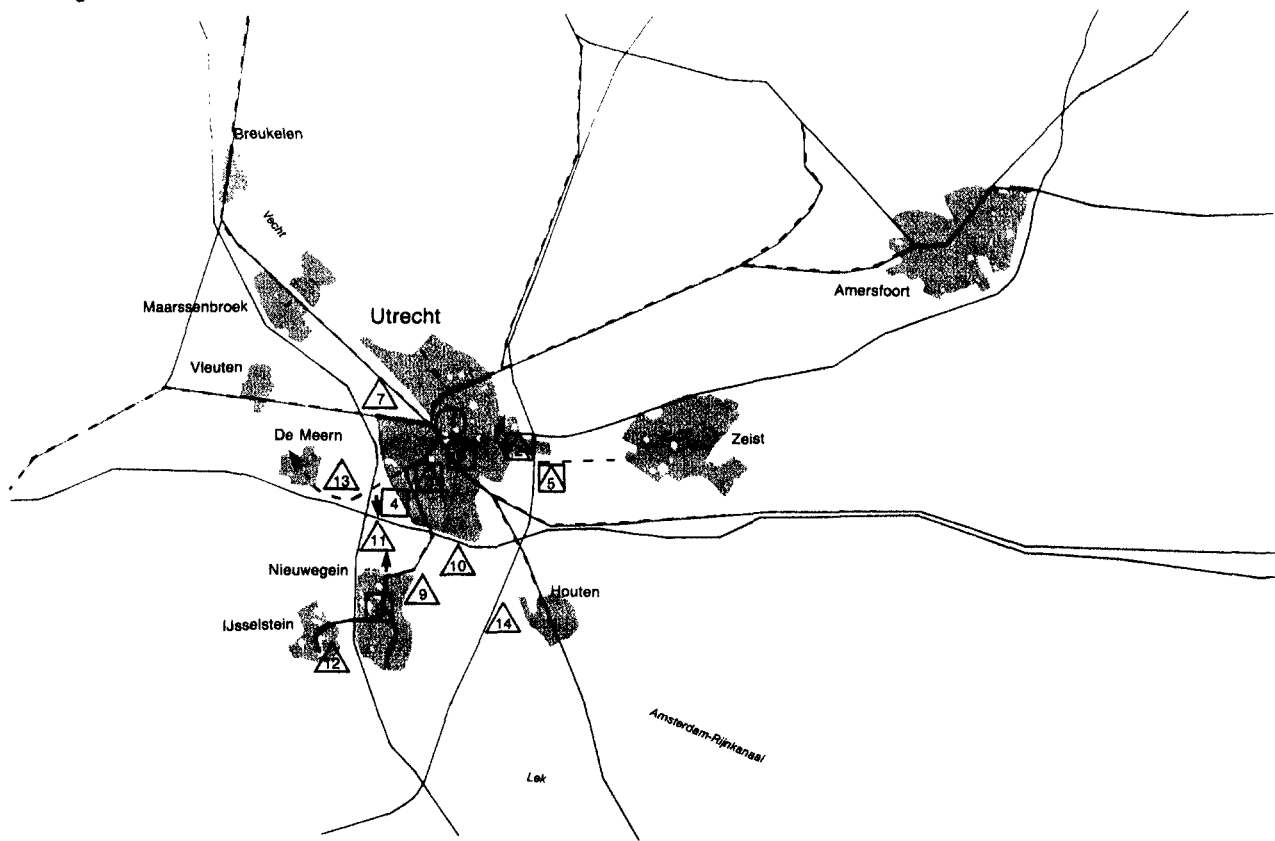


Regio Rotterdam

Nr.	Lokatie	Profiel
1.	Rotterdam C.S. (Weena/Coolsingel)	A
2.	Station Schiedam/Rotterdam West	B
3.	Kop van Zuid	B
4.	Waterstad/Dijkzicht	B
5.	Metrostation Kralingsezoom	B
6.	Station Alexander	B
7.	Lokatie Zestienhoven	C-B
8.	Waalhaven/Eemhaven	C
9.	Oost Abtspolder	C
10.	Bolnes Zuid/Barendrecht/Ridderkerk	C
11.	Zuidplein e.o.	B

STADSGEWESTELIJK OPENBAAR VERVOER EN BEREIKBAARHEIDSPROFIELEN
Regio Utrecht

illustratief

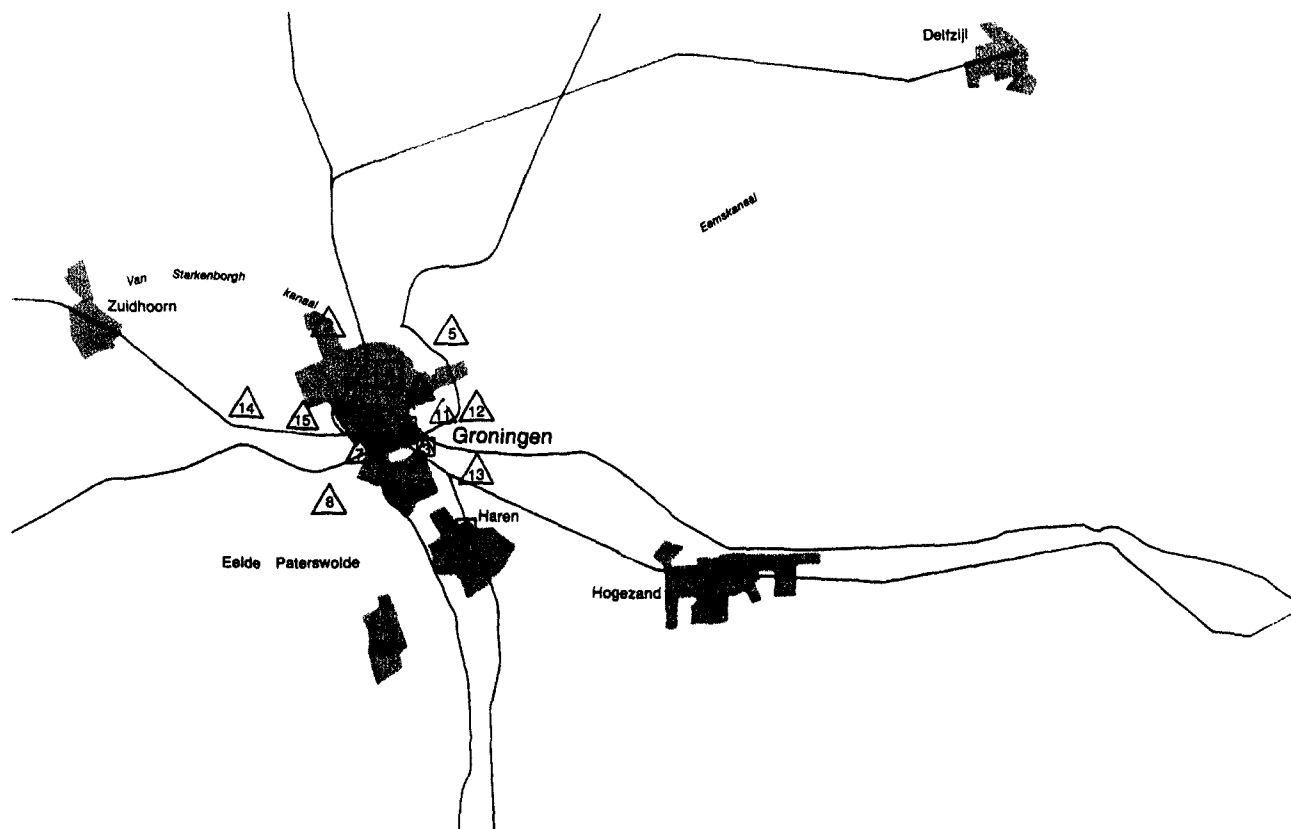


Regio Utrecht

Nr.	Lokatie	Profiel
1.	Utrecht C.S./Hoog Catharijne	A
2.	Oost Rijnsweerd	B
3.	Kanaleneiland	C-B
4.	Papendorp	B
5.	Uithof	C-B
6.	Oud-Azu	B
7.	Lage Weide	C
8.	Nieuwegein	B
9.	Plettenburg	C
10.	Laag Raven	C
11.	Galecop	C-B
12.	IJsselstein	C
13.	Vleuten/De Meern (Strijkviertel)	C

BEREIKBAARHEIDSPROFIELEN
Regio Groningen

illustratief

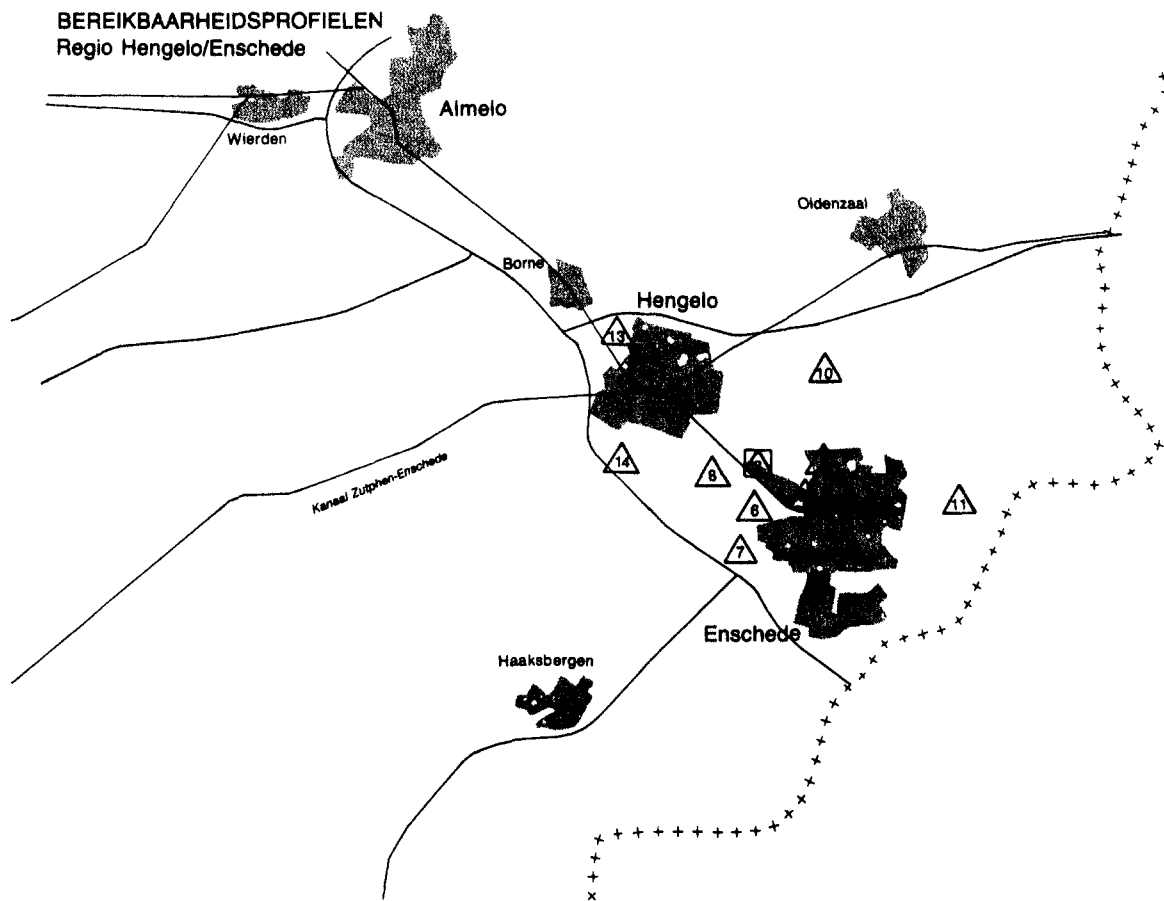


Regio Groningen

Nr.	Lokatie	Profiel
1.	Stationsgebied	A
2.	Paddepoel	C
3.	Kempkensberg	C-B
4.	AZG/Bodenterrein/Boterdiep	B
5.	Noorddijk	C
6.	Aagrunol	B
7.	Martinihal e.o.	C
8.	Corpus Den Hoorn Zuid	C
9.	Haren	B
10.	Damsterdiep	C
11.	Eemskanaal	C
12.	Driebond/Euvelgunne	C
13.	Winschoterdiep	C
14.	Hoogkerk	C
15.	Hoendiep	C

BEREIKBAARHEIDSPROFIELEN
Regio Hengelo/Enschede

illustratief



Regio Enschede/Hengelo

Nr.	Lokatie	Profiel
1.	Centrum Enschede (station e.o.)	A
2.	Centrumgebied (overig)	B
3.	Universiteit Twente/Science Park	C-B
4.	Rigtersbleek	C
5.	Mekkelholt	C
6.	Havengebied	C
7.	Marssteden	C
8.	Distributie Centrum Twente/Verbindingskanaalzone	C
9.	Industrieterrein Buuserstraat/Diekman	C
10.	Luchthaven Twente	C
11.	Euregio bedrijvenpark	C
12.	Centrumgebied Hengelo	A
13.	Westermaat Noord	C
14.	Bedrijfsterrein Sterrengebied	C

BEREIKBAARHEIDSPROFIELEN
Regio Arnhem/Nijmegen

illustratief

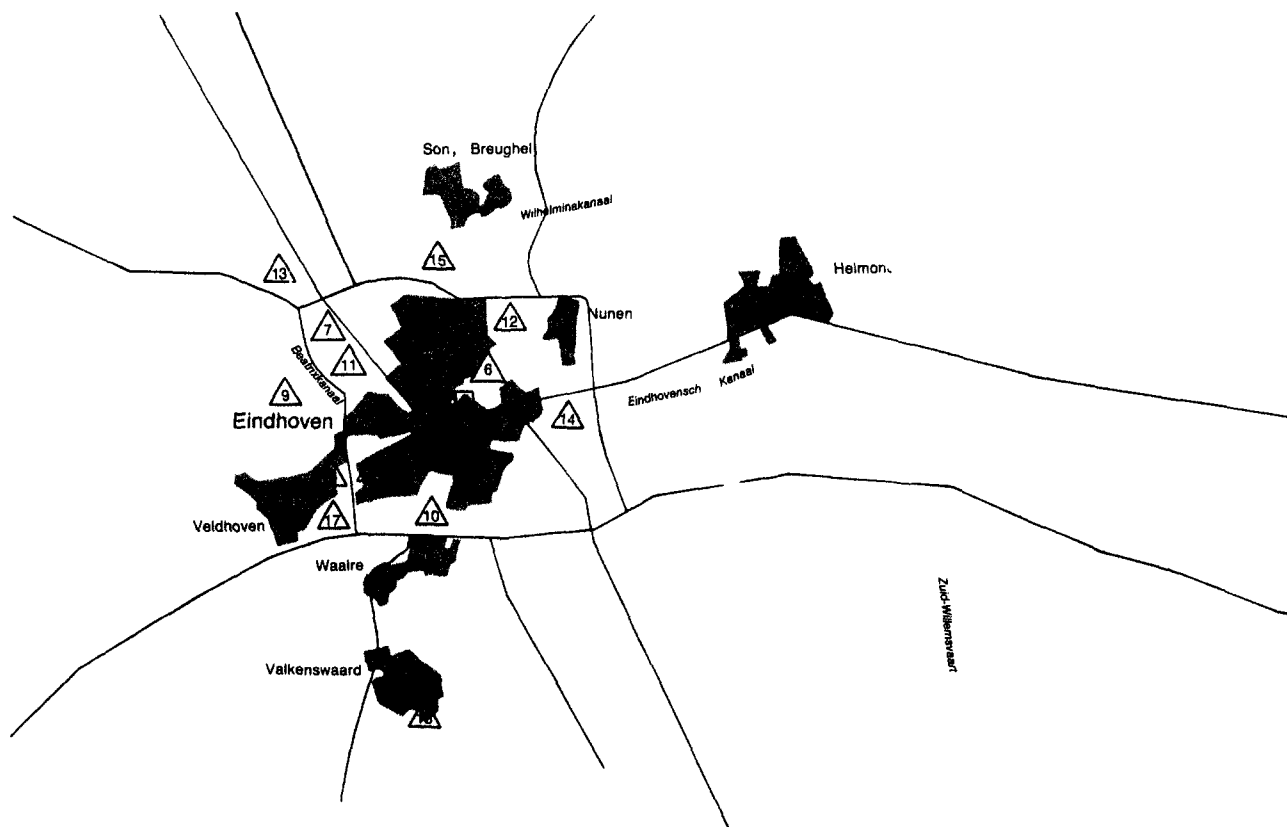


Regio Arnhem-Nijmegen

Nr.	Lokatie	Profiel
1.	Station Arnhem	A
2.	Station Velperpoort	A
3.	Zuidelijke Rijn oevers	B
4.	Kronenburg	C-B
5.	Westervoortse dijk/Het Broek	C-B
6.	IJsseloord II	C
7.	Spoorwegzone binnenstad Nijmegen	A
8.	Brabantse Poort	B
9.	Heijendaal/Universiteitscomplex	B
10.	Weurt	C

BEREIKBAARHEIDSPROFIELEN
Regio Eindhoven

illustratief

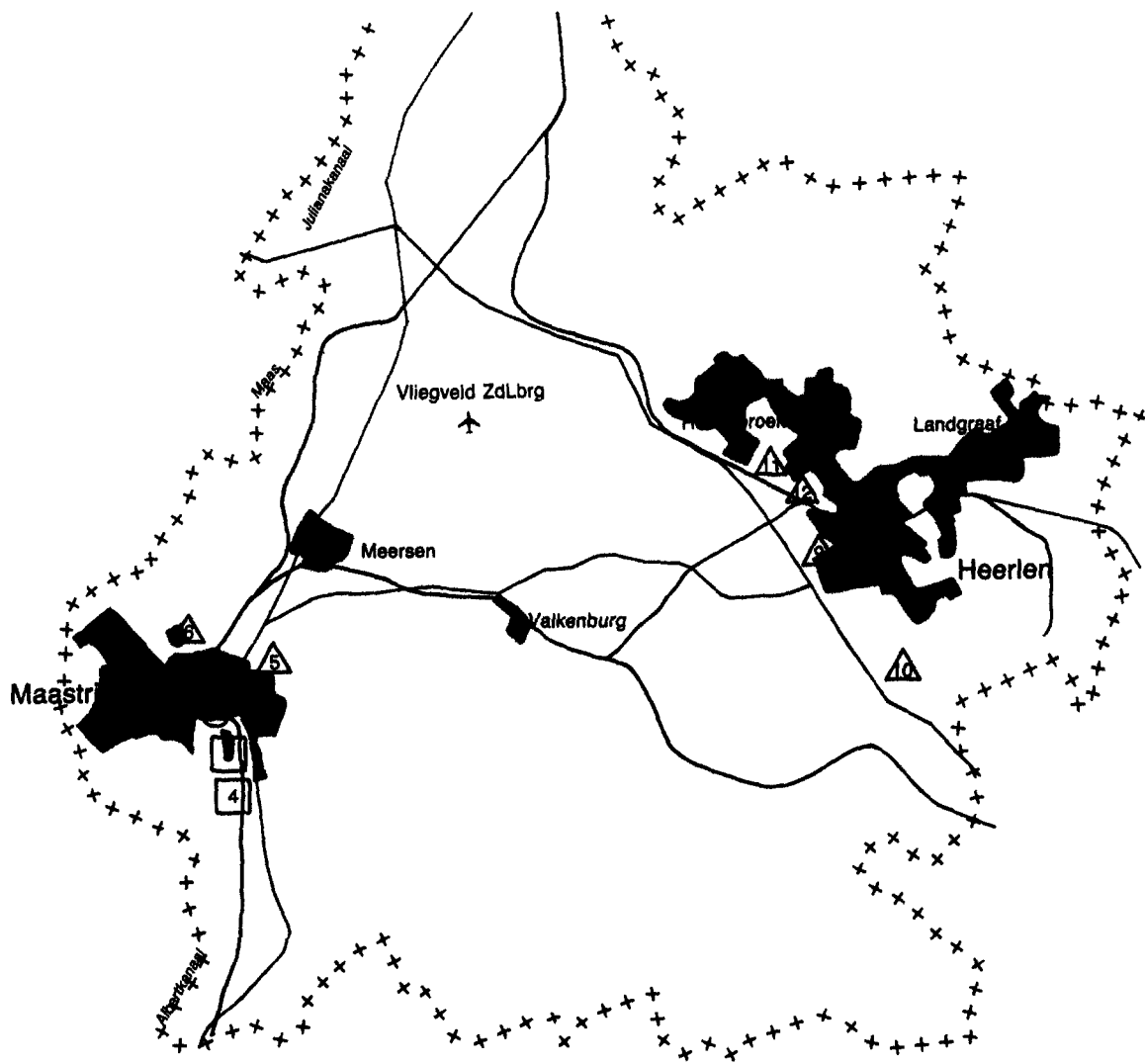


Regio Eindhoven

Nr.	Lokatie	Profiel
1.	Fellenoord e.o.	A
2.	Stationsplein e.o.	A
3.	Overige lokaties binnen de tangenten	B
4.	Boschdijk binnen	B
5.	Dorgelolaan	B
6.	Rondweglokaties	C
7.	Acht Noord	C
8.	De Hurk	C
9.	Veldhoven/Eindhoven Airport	C
10.	Nat. Lab.	C
11.	Rijttakker	C
12.	Bokt	C
13.	Best	C
14.	Nuenen Eeneind	C
15.	Son/Ekkersrijt/Heuvel	C
16.	Veldhoven Akkereind	C
17.	Veldhoven Broek	C
18.	Valkenswaard	C
19.	(Station omgeving) Helmond	B

BEREIKBAARHEIDSPROFIELEN
Regio Maastricht/Heerlen

illustratief

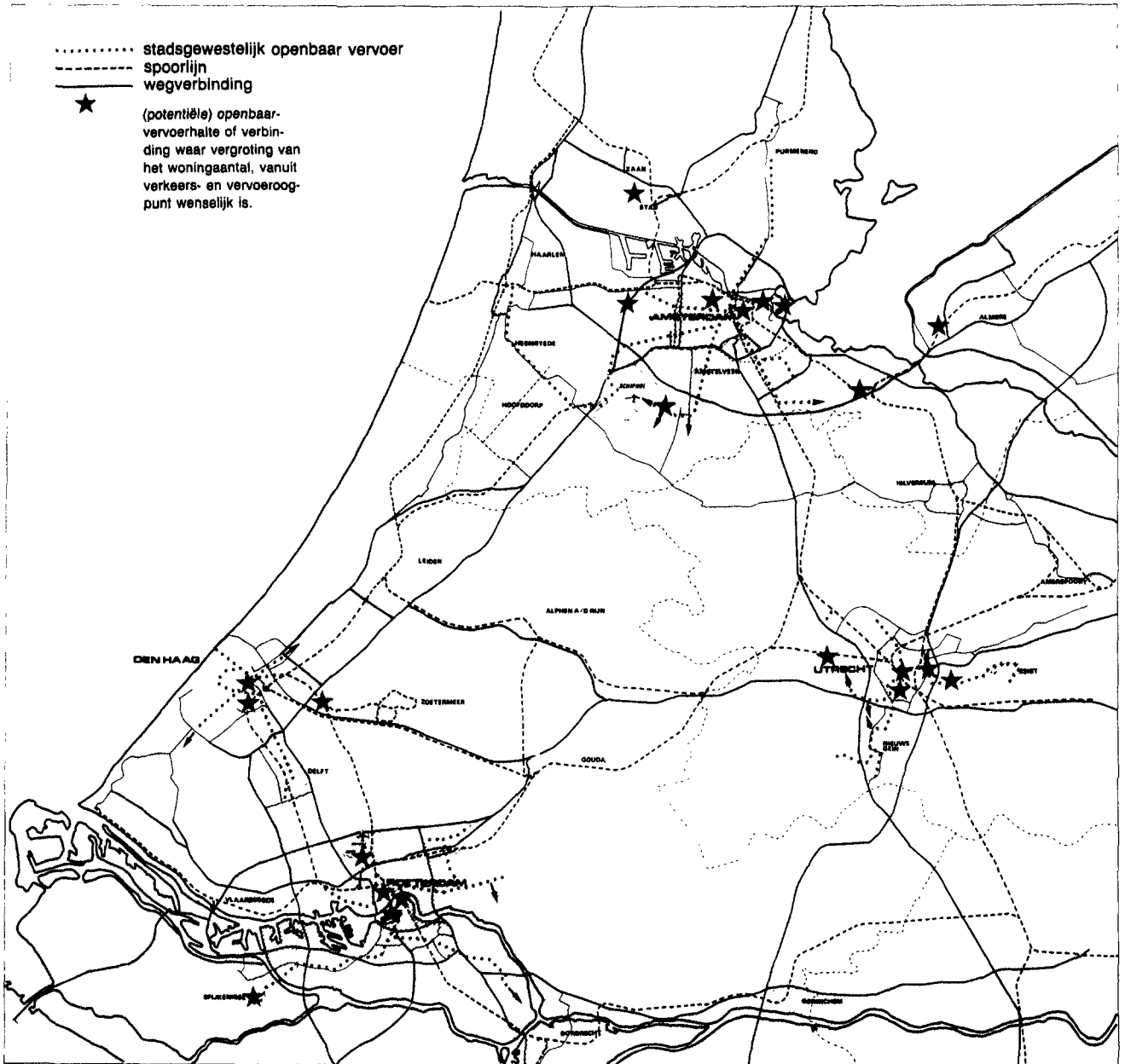


Regio Maastricht/Heerlen

Nr.	Lokatie	Profiel
1.	Omgeving station Maastricht	A
2.	Sphinx Ceramique	A
3.	Randwijck Noord	B
4.	Randwijck Zuid	B
5.	Amby Zuid/Geusselt/Terblijterweg	C
6.	Bosscherveld	C
7.	Omgeving station Heerlen/CBS	A
8.	Omgeving station Heerlen/vml. DSM-terrein	A
9.	Omgeving A79/ABP	C
10.	De Beitel	C
11.	De Koumen/Vrank	C
12.	Ten Esschen	C

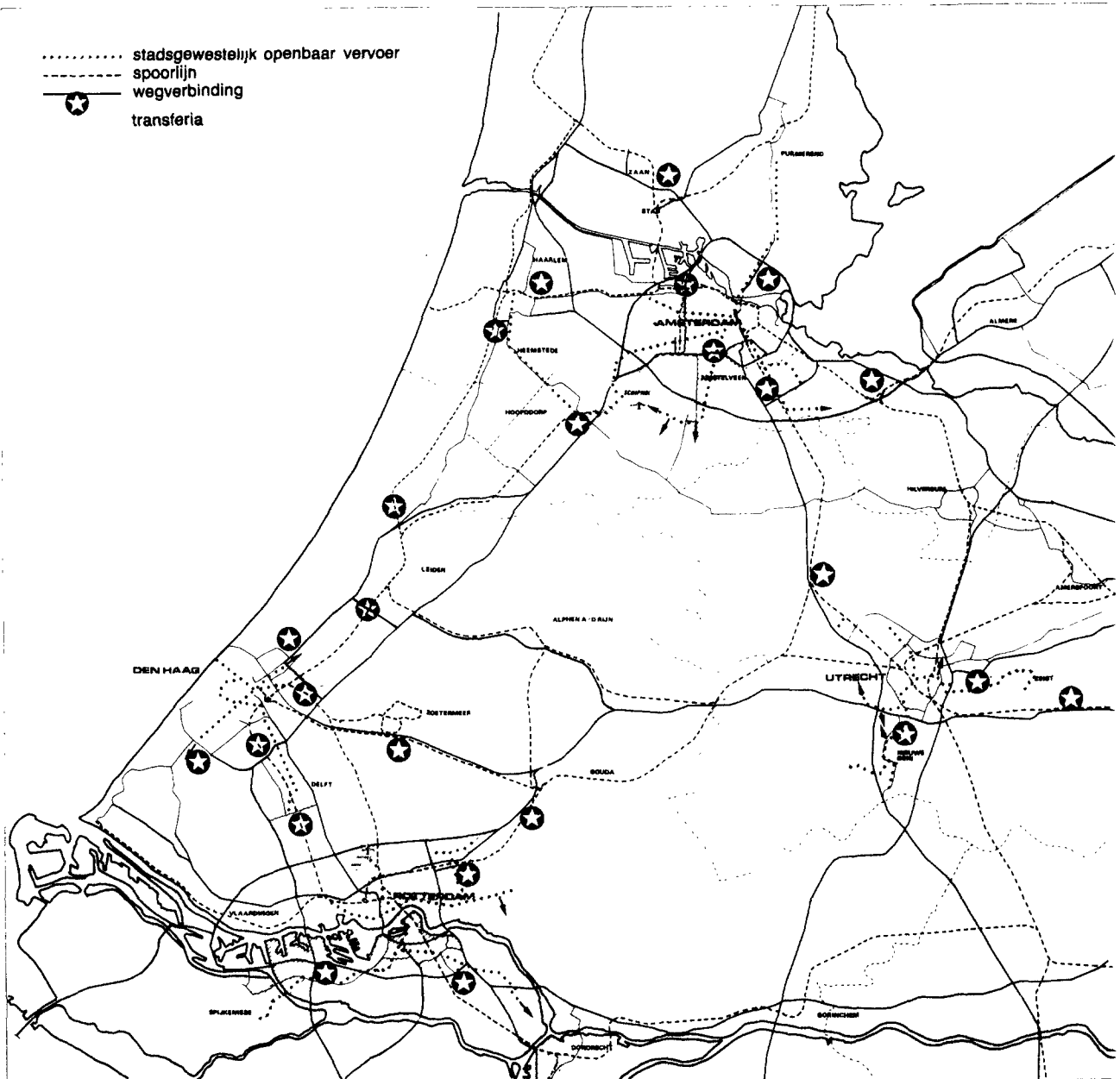
STADSGEWESTELIJK OPENBAAR-VERVOERNET

Omschrijving	Status	HTA	Toelichting
<i>Stadsgewest Amsterdam</i>			
Ringspoorbaan Amsterdam	-	-	Stadsgewestelijk vervoer mogelijk maken
Sloterdijk - A'dam Zuidoost	-	-	Stadsgewestelijk vervoer mogelijk maken
Sloterdijk - Amsterdam CS	-	-	Stadsgewestelijk vervoer mogelijk maken
Amsterdam CS - IJ-as oost	-	-	Stadsgewestelijk vervoer mogelijk maken
Verbindingen naar Sloten en Middenveldse Akerpolder	-	-	Stadsgewestelijk vervoer mogelijk maken
Schiphol - Badhoevedorp - Amsterdam	-	-	Verbetering stadsgewestelijk vervoer
Amsterdam Zuidoost - Weesp	-	-	Verbetering stadsgewestelijk vervoer
Purmerend - A'dam Noord - A'dam centrum	-	-	Verbetering stadsgewestelijk vervoer
Noord-zuidverbindingen binnen Amsterdam	-	-	Verbetering stadsgewestelijk vervoer
Amsterdam Schiphol - Schiphol Oost - Amstelveen	-	-	Verbetering stadsgewestelijk vervoer
Verbinding Aalsmeer/Uithoorn - Schiphol - Amsterdam	-	-	Verbetering stadsgewestelijk vervoer
Schiphol - gebied ten noorden van Noordzeekanaal	-	-	Verbetering stadsgewestelijk vervoer
Haarlem - Heemstede - Hoofddorp - Schiphol	-	-	Verbetering stadsgewestelijk vervoer
<i>Stadsgewest Den Haag</i>			
Randstadrail Rotterdam - Zoetermeer - Den Haag	-	-	Integratie HTM en RET railnetten en de Hofpleinlijn en de Zoetermeerlijn
Den Haag - Katwijk - Leiden e.o.	-	-	Verbetering stadsgewestelijk vervoer
Den Haag - Westland	-	-	Verbetering stadsgewestelijk vervoer
Den Haag - Rijswijk - Delft	-	-	Verbetering stadsgewestelijk vervoer
<i>Stadsgewest Rotterdam</i>			
Randstadrail Rotterdam - Zoetermeer - Den Haag	-	-	Integratie HTM en RET railnetten en de Hofpleinlijn en de Zoetermeerlijn
Rotterdam - Spijkenisse Zuid	-	-	Verlenging metro
Rotterdam - Krimpen a/d IJssel	-	-	Verbetering stadsgewestelijk vervoer
Maassluis - Vlaardingen - Schiedam - Rotterdam centrum	-	-	Verbetering stadsgewestelijk vervoer aansluiting op oost-westlijn metro
Rotterdam - Ridderkerk/Alblasserdam /H.I.A./Papendrecht	-	-	Verbetering stadsgewestelijk vervoer
<i>Stadsgewest Utrecht</i>			
Vleuten/De Meern - Papendorp - Utrecht Centrum - Uithof/Zeist	-	-	Verbetering stadsgewestelijk vervoer
IJsselstein/Nieuwegein - Utrecht - Uithof/Zeist	-	-	Verbetering stadsgewestelijk vervoer
Maarssebroek - Utrecht	-	-	Verbetering stadsgewestelijk vervoer
Utrecht Noord/Overvecht - Utrecht Centrum - Utrecht Zuid - Houten	-	-	Verbetering stadsgewestelijk vervoer



MOGELIJKE LOCATIES TRANSFERIA

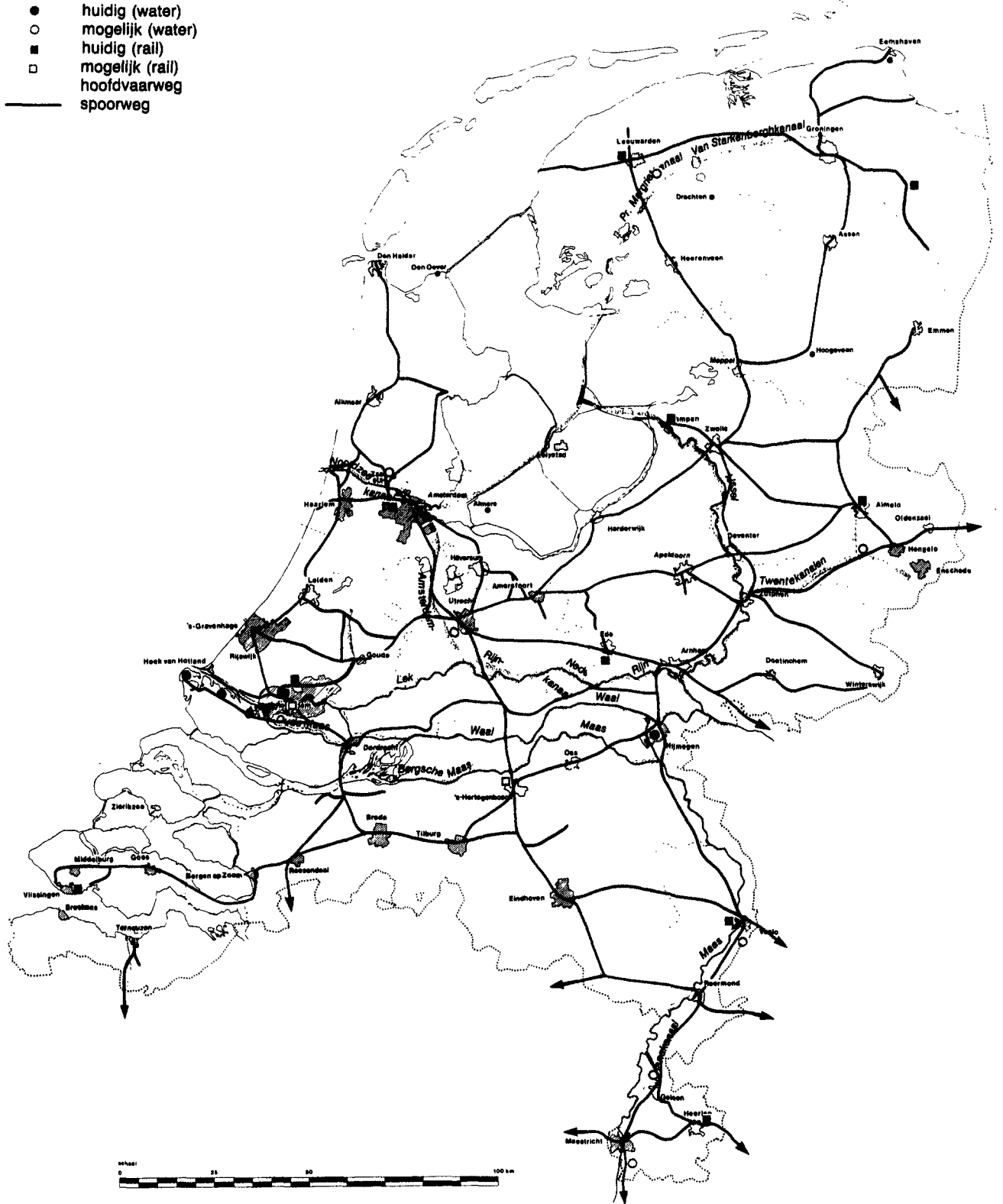
illustratie



TERMINALS voor gecombineerd en containervervoer



illustratief



- huidig (water)
- mogelijk (water)
- huidig (rail)
- mogelijk (rail)
- hoofdvaarweg
- spoorweg

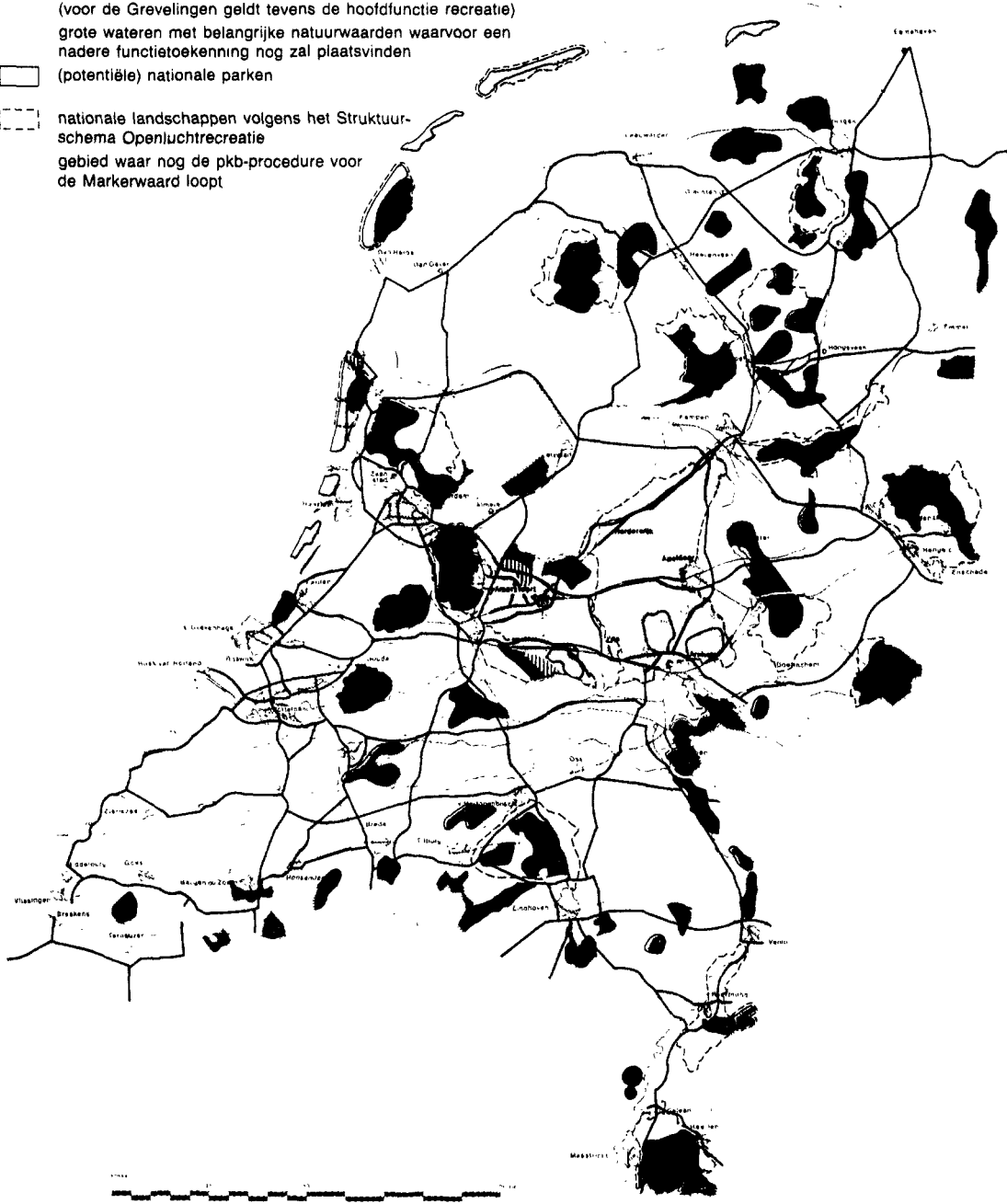


STRUKTUURSCHEMA NATUUR- EN LANDSCHAPSBEHOUD

- hoofdwegennet

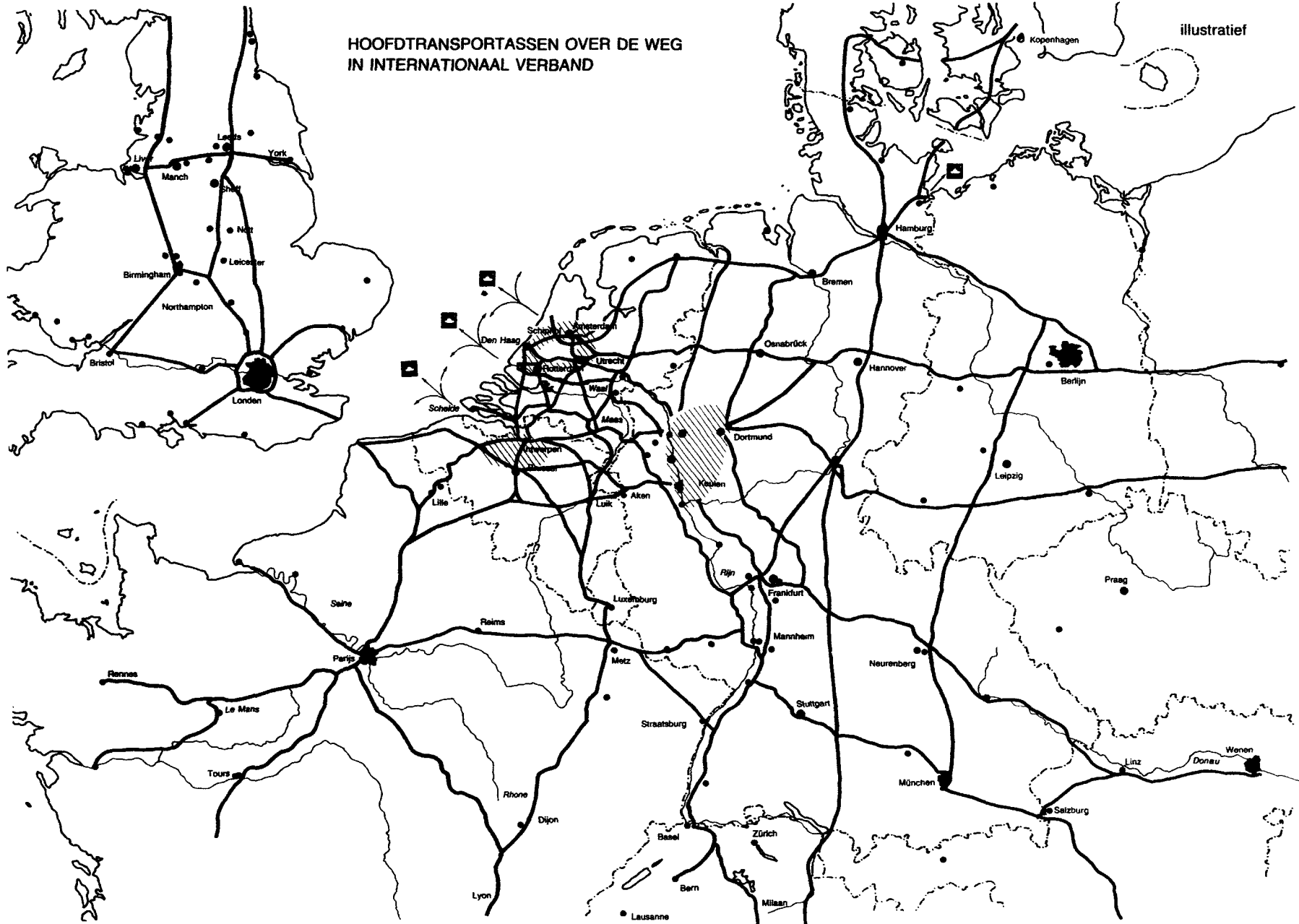
- gebieden met als hoofdfunctie natuur (zone-d) uit de
strukturschets voor de landelijke gebieden
-  grote eenheid natuurgebied
-  grote landschapseenheid

- grote wateren met als hoofdfunctie natuur
(voor de Grevelingen geldt tevens de hoofdfunctie recreatie)
- grote wateren met belangrijke natuurwaarden waarvoor een
nadere functietoekenning nog zal plaatsvinden
-  (potentiële) nationale parken
-  nationale landschappen volgens het Struktuur-
schema Openluchtrecreatie
- gebied waar nog de pkb-procedure voor
de Markerwaard loopt



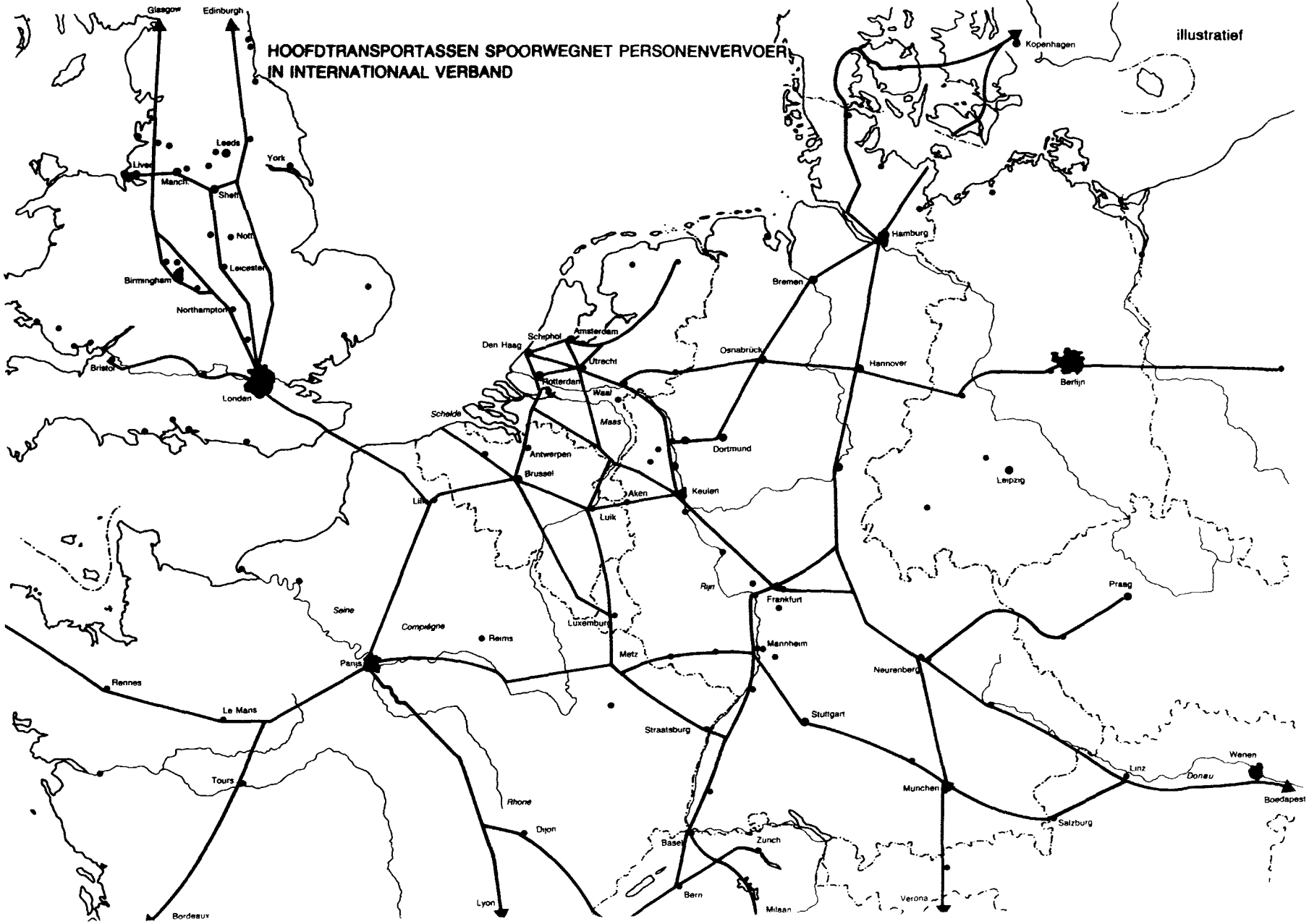
HOOFDTRANSPORTASSEN OVER DE WEG
IN INTERNATIONAAL VERBAND

illustratief



**HOOFDTRANSPORTASSEN SPOORWEGNET PERSONENVERVOER
IN INTERNATIONAAL VERBAND**

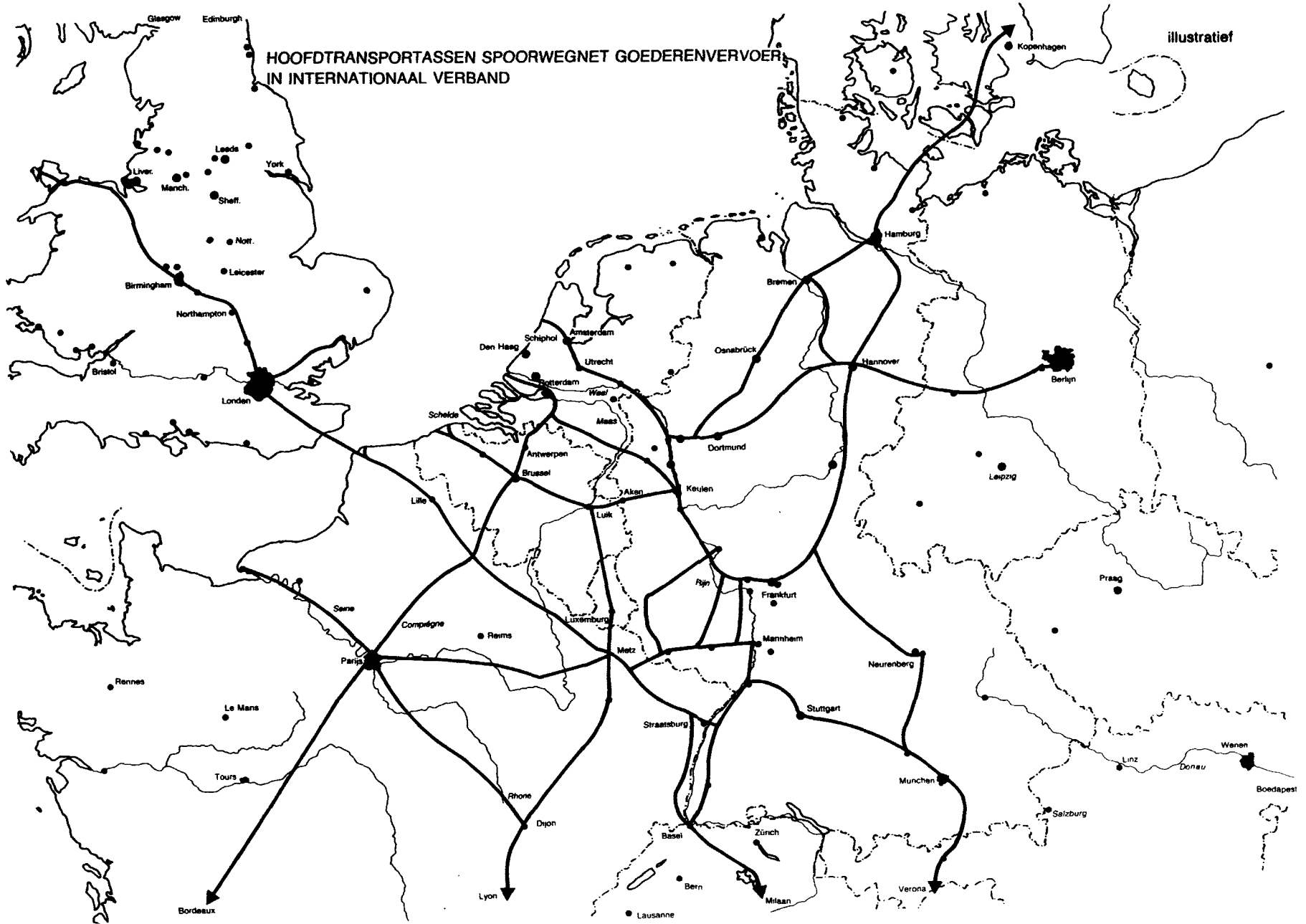
illustratief



Tweede Kamer, vergaderjaar 1988-1989, 20922, nrs. 1-2

HOOFDTRANSPORTASSEN SPOORWEGNET GOEDERENVERVOER
IN INTERNATIONAAL VERBAND

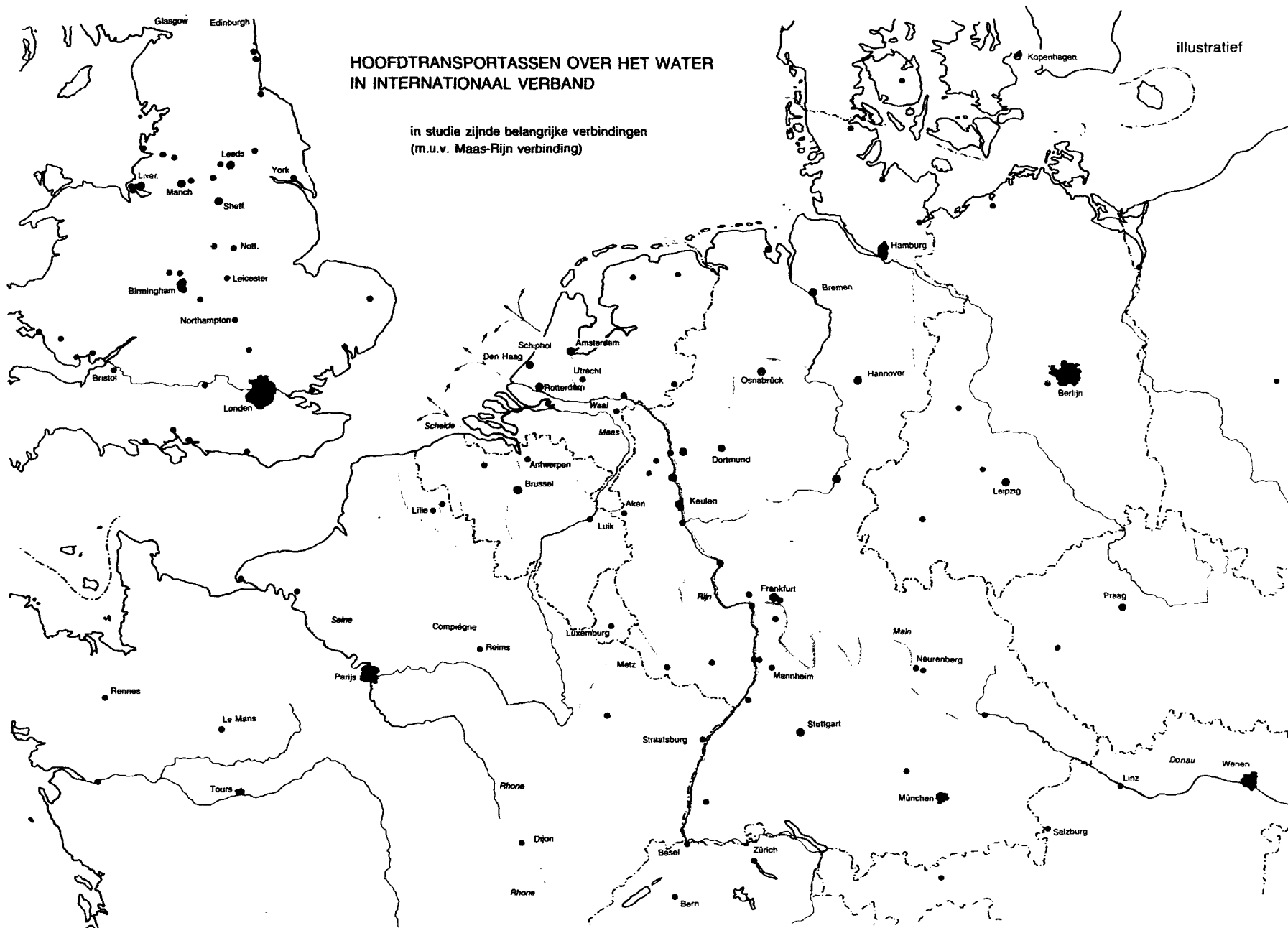
illustratief



HOOFDTRANSPORTASSEN OVER HET WATER IN INTERNATIONAAL VERBAND

in studie zijnde belangrijke verbindingen
(m.u.v. Maas-Rijn verbinding)

illustratief



PLANOLOGISCHE KERNBESLISSING

HOOFDSTUK 1 ALGEMEEN

Inleiding

Sinds het verschijnen van het eerste Struktuurschema Verkeer en Vervoer, eind jaren zeventig, vragen ontwikkelingen op het gebied van de mobiliteit, de economie en het milieu aktualisering van het lange-termijnbeleid inzake verkeer en vervoer. Die aktualisering moet naadloos aansluiten op de visies in de Vierde nota over de ruimtelijke ordening en daarmee verband houdende milieu-aspekten, en dient te passen in een Europees infrastructuurbeleid. Ook de eenwording van de Europese markt in 1992 vraagt om een nieuwe visie voor het verkeer en vervoer. Daarom is er een nieuw Struktuurschema Verkeer en Vervoer gemaakt. De nota «Verkeer en Vervoer tot 2010» is de basis daarvan en fungeert mede als toelichting op deze tekst van de planologische kernbeslissing. De nota en de pkb-tekst vormen samen *Deel a* van het Tweede Struktuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II). Dit vervangt, na afronding van de voorgeschreven pkb-procedure, in zijn geheel het Struktuurschema Verkeer en Vervoer uit 1981¹. Het treedt tevens in de plaats van de gewijzigde regeringsbeslissing van het Struktuurschema Vaarwegen². Er wordt naar gestreefd om in (deel d) een partieel gewijzigd Struktuurschema Zeehavens de regeringsbeslissing op te nemen.

In deze planologische kernbeslissing zijn de voornemens van de regering ten aanzien van de richting van het verkeers- en vervoerbeleid en de maatregelen uit het Struktuurschema samengevat. Hoofdstuk 2 bevat de hoofdlijnen van het beleid; de basis wordt gevormd door een drieliuk van invalshoeken. De samenhang van de invalshoeken komt tot uitdrukking in de strategieën die de hoofdlijnen van het beleid vormen. Hoofdstuk 3 bevat vervolgens de concrete beleidsrichtingen. In hoofdstuk 4 komen de hoofdinfrastructuurnetten aan de orde. Hoofdstuk 5 handelt over de besluitvorming voorafgaande aan de uitvoering van infrastructuurprojecten. Bijlage 1 laat zien hoe de pkb-procedure eruit ziet. Tenslotte zijn de kaarten en de toelichtingen daarop opgenomen.

Wat betekent de pkb-status?

De planologische kernbeslissing is voor wat de nieuwe verbindingen betreft *limitatief* van karakter. Dit geldt ook voor ombouw van autowegen tot autosnelwegen. Nieuwe verbindingen waar het rijk de verantwoordelijkheid voor draagt en die niet op de pkb-kaarten van het SVV zijn opgenomen kunnen niet worden verwezenlijkt dan na een gedeeltelijke herziening van dit strukturaarschema. Voor wat de overige infrastructuurverbeteringen betreft zoals bijvoorbeeld verbredingen is de planologische kernbeslissing niet limitatief. Voorzover thans te overzien zijn deze infrastructuurverbeteringen op de kaarten en in de toelichting daarop aangegeven. Na vaststelling van dit strukturaarschema zou kunnen blijken dat nog enkele verbeteringsprojecten moeten worden toegevoegd.

Daarnaast is het schema, wat deze beleidsvoornemens aangaat, *indicatief* van aard. Dit houdt in dat de concrete beleidsbeslissingen die leiden tot nieuw of gewijzigd ruimtebeslag nog zullen worden genomen op projektniveau. Op dit niveau wordt beslist na een zorgvuldige afweging van alle in het geding zijnde belangen. Deze afweging vindt als regel plaats op basis van een zogeheten projektstudie, waarin met name de noodzaak tot aanleg en alternatieven voor het voldoen aan de vervoervraag de hoofdelementen vormen. Voor een beschrijving van de besluitvormingsprocedure over projecten wordt verwezen naar hoofdstuk 5.

Voor wat de andere overheden betreft is dit SVV II *richtinggevend* van karakter. Zij kunnen op deze manier hun plannen op die van het rijk

¹ Tweede Kamer nr. 14 390, zitting 1980-1981.

² Tweede Kamer, nr. 14 391, vergaderjaar 1987-1988.

afstemmen. Dit brengt met zich mee dat van hen wordt verwacht dat zij bij hun ruimtelijk beleid de mogelijkheid tot het aanleggen van nieuwe en tot uitbreiding van bestaande hoofdverbindingen inclusief de eventueel later toe te voegen verbeteringswerken in streek- en bestemmingsplannen openhouden. Daarbij gaat het uiteraard om verbindingen die – onverminderd de nog te nemen concrete beslissingen op projectniveau – voldoende concreet in het SVV II zijn opgenomen. Van de provinciale overheden wordt verwacht, dat zij de verbindingen opnemen in hun streekplannen. Voorzover het gaat om verbindingen, die nog niet de in hoofdstuk 5 beschreven projectprocedure hebben doorlopen, kunnen zij één of meer voorkeurtracé's in de streekplannen opnemen, zonder dat het rijk daarvoor dat moment aan gebonden is. De verbindingen uit het hoofdwegennet en van het railnet, waarvan in de toelichting op de kaarten is opgenomen dat de besluitvorming daarvan pas aan het einde van de planperiode zal plaatsvinden, behoeven nog niet in streekplannen te worden afgewogen. Er wordt slechts verwacht, dat de eventuele realisatie niet fysiek onmogelijk wordt gemaakt. Bij de besluitvorming over de projecten zal rekening worden gehouden met relevante beleidsuitspraken in streekplannen.

Wat zijn de «beslissingen van wezenlijk belang»?

Een aantal uitspraken in deze pkb wordt aangemerkt als zogeheten «beslissing van wezenlijk belang» in de zin van artikel 3, lid 2 Besluit Ruimtelijke Ordening. Dat betekent dat voor een wijziging van dergelijke beslissingen de pkb-procedure moet worden doorlopen. De bedoelde beslissingen van wezenlijk belang zijn:

- de strategieën voor het personenverkeer en het goederenvervoer zoals die in hoofdstuk 2 worden verwoord;
- de uitspraak dat de op de pkb-kaarten aangegeven nieuwe verbindingen limitatief van karakter zijn;
- de besluitvormingsprocedure over infrastructuurprojecten (hoofdstuk 5);

Planperiode en geldigheidsduur

Deze pkb heeft betrekking op de periode tot 2010. De voortgang van het beleid zal worden bewaakt door middel van het jaarlijkse Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT).

De geldigheidsduur van deze pkb bedraagt 5 jaar, te rekenen vanaf het moment van goedkeuring door de Eerste Kamer. Dat houdt in, dat conform artikel 26, lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening uiterlijk vijf jaar na dit moment van goedkeuring zal worden aangegeven of en hoe een eventuele herziening zal plaats vinden.

HOOFDSTUK 2 HOOFDLIJNEN VAN BELEID

Afweging tussen conflicterende belangen

Het inwilligen van alle individuele verplaatsingswensen staat op gespannen voet met de wens de bereikbaarheid te waarborgen voor het zakelijk verkeer en het goederenvervoer. De noodzakelijke verbetering van de leefbaarheid stelt grenzen aan de automobiliteit. Dus er moeten keuzen worden gemaakt. De belangrijkste komen hier nadrukkelijk aan bod.

De eerste keuze is de beslissing het structuurschema een evenwichtige afweging te laten zijn in het spanningsveld tussen *individuele vrijheid, bereikbaarheid en leefbaarheid*. Het primaat mag niet liggen bij één van deze drie.

Individuele vrijheid is een groot goed. Ingrijpen in de vrijheid van mensen die zich willen verplaatsen of van verladers die goederen willen laten vervoeren moet zo veel mogelijk worden voorkomen. Geleiding van de personenautomobiliteit is echter onontkoombaar als we zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid willen garanderen.

Het beleid inzake de milieukwaliteit is sterk in ontwikkeling. In het voorjaar van 1989 zullen in het Nationaal Milieubeleidsplan en in de definitieve evaluatie van het verzuringsbeleid keuzen gedaan worden met betrekking tot de na te streven milieukwaliteit en de daaruit voortvloeiende doelstellingen per sektor. In dit structuurschema is hierop al zoveel mogelijk geanticipeerd. Een en ander zal worden getoetst aan de uitkomsten van de discussie over de verzuring.

De hoofdlijnen van het beleid zijn neergelegd in de strategieën voor het personenverkeer en het goederenvervoer. Zij zijn de tweede majeure keuze in dit verband. De strategieën volgen hieronder en zijn zogeheten «beslissingen van wezenlijk belang».

Strategie voor het personenverkeer

Verbetering van de bereikbaarheid over de weg

Prioriteit voor het zakelijk verkeer: Het zakelijk verkeer zal een vlotte doorstroming worden geboden, door vermijdbaar autogebruik, met name in het woon-werkverkeer in de verstedelijkte gebieden te ontmoedigen, door een betere benutting van de infrastructuur en door selectieve uitbreiding van het wegennet. De kans op congestie op het hoofdwegennet zal aanzienlijk worden verkleind, ervan uitgaande dat de maatregelen ter geleiding van de mobiliteit effect hebben.

Er komen hoofdtransportassen: Binnen het hoofdwegennet zal er een onderscheid komen tussen «gewone» assen en hoofdtransportassen. Deze laatste, voor het zakelijk verkeer zo belangrijke verbindingen, krijgen voorrang bij het oplossen van de knelpunten. Bovendien worden deze verbindingen met voorrang uitgerust met informatiesystemen ten behoeve van de automobilist en voorzien van geavanceerde geleidings-systemen. Tevens zal scheiding van lange- en korte-afstandsverkeer met voorrang plaatsvinden op de hoofdtransportassen.

Verbetering van de bereikbaarheid per openbaar vervoer

Hoger aandeel openbaar vervoer in verstedelijkte gebieden: Om het openbaar vervoer met name in de spitsuren een groter aandeel te geven zal in en om de stedelijke knooppunten een samenhangend netwerk van hoogwaardige verbindingen tot stand komen, waarvan trein en snelbus,

en in de grote agglomeraties ook metro en sneltram deel uitmaken. Deze verbindingen zullen primair gericht zijn op het interlokale woon-werkverkeer naar de belangrijkste werkgebieden, en zullen zich kenmerken door een hoge betrouwbaarheid en snelheid. Hiervoor moeten zowel nieuwe verbindingen worden gerealiseerd als bestaande infrastructuur worden aangepast of uitgebreid. Buiten de steden zullen goede overstapmogelijkheden worden geschapen voor de overstap van de auto naar het openbaar vervoer (transferia).

Er komen hoofdtransportassen: Op deze assen maken aanpassingen aan de infrastructuur een ongestoorde afwikkeling van treinen mogelijk alsmede snelheden tot 160 à 200 km/u. Door de aanpassingen aan de infrastructuur kan het korte en lange-afstandsvervoer onafhankelijk van elkaar worden afgewikkeld.

Nederland wordt aangesloten op het Europese hoge-snelheidsnet. Om – mede met het oog op de Europese eenwording in 1992 – niet geïsoleerde te raken zal Nederland aangesloten moeten worden op het in ontwikkeling zijnde Europese net van hoge-snelheidslijnen.

Geleiding van de mobiliteit

Door een pakket van maatregelen dat in het bijzonder is gericht op het terugdringen van het woon-werkverkeer per auto zal in de sterk verstedelijkte gebieden de groei van het autoverkeer in sterke mate worden beperkt. De belangrijkste maatregelen zijn: concentratie van wonen en werken in het algemeen en bij knooppunten van openbaar vervoer in het bijzonder, een sterke verbetering van het openbaar vervoer, een naar plaats en tijd gedifferentieerde kostenverhoging van het personenautogebruik en een stringent parkeerbeleid.

Verbetering van de leefbaarheid

De met de mobiliteitsgeleidende maatregelen beoogde afremming van de groei van het autoverkeer draagt in belangrijke mate bij tot een verbetering van de leefbaarheid in al zijn hoedanigheden. Het grote probleem van de verzuring maar ook de geluidhinder, de verkeers- onveiligheid en de stedelijke milieuproblemen kunnen niet opgelost worden zonder vergaande verbeteringen aan het voertuig. Tot slot zijn maatregelen op het infrastrukturele vlak nodig om de leefbaarheid op het gewenste niveau te brengen. Voor het verbeteren van het stedelijk leefmilieu op lokaal niveau wordt daarenboven een stringenter parkeerbeleid voorgesteld, evenals bevordering van het fietsgebruik. Met behulp van rijksbijdragen voor het oplossen van knelpunten in de stedelijke hoofdwegeninfrastructuur wordt het autoverkeer op hoofdadars geconcentreerd, waardoor de door die hoofdadars omsloten gebieden verkeersluw kunnen worden.

Strategie voor het goederenvervoer

Verbetering van de bereikbaarheid over weg, rail en water

Gevarieerd en hoogwaardig pakket vervoermogelijkheden: Wil Nederland de rol als distributieland ook in de toekomst ten volle blijven vervullen dan zal – zoals is aangegeven in de nota «Ondernemend Vervoer» – de bereikbaarheid van de economische centra voor het goederenvervoer over de weg, per rail en over water optimaal moeten zijn. Als distributieland is het immers nodig een gevarieerd en hoogwaardig pakket van vervoermogelijkheden aan te bieden. Een belangrijk onderdeel van dit pakket zal voorts worden gevormd door goede voorzieningen voor transportinformatie.

Prioriteit voor het goederenvervoer op het hoofdwegennet: Onder verwijzing naar hetgeen gezegd is over het zakelijk verkeer bij de strategie voor het personenverkeer zal ook voor het goederenvervoer over de weg worden gezorgd voor een vlotte doorstroming.

Versterking van de positie van het goederenvervoer per spoor: Het railvervoer wordt aantrekkelijker gemaakt door verhoging van de snelheid, verbetering van de regelmaat en door betere uitwisselingsmogelijkheden. Het railnet voldoet daardoor aan de eisen gesteld door «just-in-time transport».

Versterking positie goederenvervoer te water op het hoofdvaarwegennet: Het vervoer te water wordt aantrekkelijker gemaakt door in te spelen op de schaalvergroting in het vervoer en door de betrouwbaarheid van het vaarwegsysteem te vergroten. In het verleden zijn achterstanden opgelopen door bezuinigingen op de vaarwegen. De strategie is er op gericht deze in de periode tot 1995 in te halen. De huidige kwaliteit van de verkeersafwikkeling, gekoppeld aan het begrip «veilige en vlotte vaart», zal in grote lijnen worden gecontinueerd. Waar mogelijk vindt verbetering van dit kwaliteitsniveau plaats. Ook het net van hoofdvaarwegen is door bovenstaande verbeteringen geschikt voor «just-in-time transport».

Er komen hoofdtransportassen: De verbindingen van de belangrijkste zee- en luchthavengebieden met het achterland worden aangewezen als hoofdtransportassen. Op deze assen wordt de hoogste kwaliteit geboden. Knelpunten worden daar met voorrang aangepakt. Bij deze havengebieden aanvaardt het rijk medeverantwoordelijkheid voor voorwaartse waterwegverbindingen en de in de Noordzee te onderhouden geulen.

Verbetering van de leefbaarheid

Door het aantrekkelijker maken van het goederenvervoer per spoor en over water worden bruikbare alternatieven voor het goederenvervoer over de weg geboden. Verwacht wordt dat daardoor de groei van het vrachtvervoer over de weg beperkt kan worden. Overspannen verwachtingen mag men hier echter niet van hebben. Het zal om tonnage-verschuivingen van enkele procenten gaan en dan met name in het containervervoer. Te zamen met maatregelen ter stimulering van een grotere efficiency van het vrachtautogebruik zal echter een noemenswaardige beperking van de groei van het aantal vrachtautokilometers kunnen worden bereikt.

De verbetering van de leefbaarheid zal vooral bereikt worden door technische verbeteringen aan het voertuig. Om de verzuring terug te dringen zal alles op alles moeten worden gezet om de dieselmotor schoon te krijgen. Aangezien we op dit moment nog niet over technieken beschikken om de uitwerp van verontreinigende stoffen door de dieselmotor in voldoende mate terug te dringen zal onderzoek op dit gebied krachtig worden gestimuleerd.

Samenhangend beleid bij de aanleg van infrastructuur

Om de samenhang in het infrastructuurbeleid tot en met de uitvoeringsbeslissing te verzekeren, worden beslissingen over aanleg en verbetering van belangrijke infrastructuur genomen na uitvoering van projektstudies zoals bedoeld in hoofdstuk 5. Deze projektstudies worden breed opgezet, zowel wat betreft de probleemstelling, de in beschouwing te nemen alternatieven als het studiegebied. In die studies vindt o.m. een toetsing plaats aan het geleidingsinstrumentarium en aan milieukwaliteits-eisen en worden de voor- en nadelen van wegprojekten en openbaarvervoerprojekten afgewogen.

In een Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT), waarin het Meerjarenprogramma Personenvervoer (MPP) en dat van Scheepvaarwegen (MPSW) zullen opgaan, zal de planning voor de afzonderlijke infrastructuurnetten in onderlinge samenhang worden vastgesteld.

Financiële aspecten

In de tabel staat wat het uitvoeren van dit beleid kost. Bij het opstellen van de tabel zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- de bedragen voor de wegen zijn exclusief de vijf tunnels; deze worden gefinancierd uit de opbrengsten van rekening rijden, zonedig voorafgegaan door een andere vorm van gebruikersbijdrage; de bouwkosten van die tunnels (De Noord, Wijkertunnel, 2^e Coentunnel, 2^e Beneluxtunnel, Blankenburgtunnel) bedragen incl. aansluitende wegen circa 1,8 miljard;
- de rijksbijdrage ten bedrage van 3,4 miljard per jaar in de exploitatie van het openbaar vervoer zal ondanks de in deze nota beoogde zeer fors toename van het openbaar-vervoergebruik niet toenemen;
- de kosten van eventuele aanleg van de hoge-snelheidslijn zijn niet in de tabel begrepen.

Gemiddeld per jaar benodigde, beschikbare en extra in te zetten middelen in de periode 1988 tot en met 2010 in miljoenen guldens (prijspeil 1988)

	nodig	beschikbaar ¹	extra in te zetten ²
aanleg wegen	830	830	
onderhoud wegen	870	870	
aanleg openbaar-vervoerinfrastructuur	539	311	228
aanleg vaarwegen	130	130	
onderhoud vaarwegen	309	309	
bijdrage aan lagere overheden voor vaarwegen	26	26	
aanpassing infrastructuur goederenrail	26	2	24
stimuleringsmaatregelen	30	0	30
bijdrage stedelijke verkeersvoorzieningen	78	39	39
studie/ontwikkeling	52	48	4
TOTAAL	2890	2565	325

¹ op basis van extrapolatie van de huidige meerjarencijfers

² extra middelen komen vrij vanaf 1990

Er is dus gemiddeld over de hele planperiode 325 miljoen per jaar extra nodig voor de uitvoering van dit beleid.

Het kabinet heeft besloten vanaf 1990 per jaar maximaal 325 miljoen extra voor de uitvoering van het in dit structuurschema gepresenteerde beleid ter beschikking te stellen.

Voor de wegensektor is het benodigde bedrag grosso modo gelijk aan het, binnen het geëxtrapoleerde Rijkswegenfonds, beschikbare bedrag. Op korte termijn is er evenwel een tekort als gevolg van in het recente verleden opgelopen achterstand, op langere termijn ligt het benodigde bedrag enigszins onder het nu geraamde beschikbare bedrag.

De extra beschikbare gelden komen voor een belangrijk deel ten goede aan versterking van het openbaar vervoer. In de komende twee decennia zal in totaal 12,4 miljard worden geïnvesteerd in de openbaar-vervoerinfrastructuur. Indien geen externe financiering voor aanleg van nieuwe infrastructuur voor de hoge-snelheidslijn wordt gevonden zullen de verbeteringen van de infrastructuur alleen worden uitgevoerd voorzover ze passen in het investeringsprogramma van het SVV. Ook in dat geval is evenwel een doorgaande verbinding Parijs - Amsterdam met TGV-treine

mogelijk die aanzienlijk sneller is dan de huidige. Uitgangspunt is dat de extra kosten van TGV-materieel tenminste worden goedge maakt door de extra inkomsten uit het verbeterde internationaal produkt.

Voor de vaarwegen is om de achterstand in te halen tot 1995 meer nodig dan de gemiddeld benodigde 130 miljoen. Later kan dit weer minder zijn.

Voorts zijn de bijdragen aan de stedelijke verkeersvoorzieningen nagenoeg verdubbeld.

HOOFDSTUK 3 DE CONCRETE BELEIDSRICHTINGEN

De strategieën voor het personen- en het goederenvervoer worden gerealiseerd door concrete beleidsrichtingen. Per beleidsrichting is een streefbeeld geformuleerd. De streefbeelden geven een toestand weer die we uiterlijk in 2010 bereikt willen hebben. Daarom zijn ze waar mogelijk gekwantificeerd. Op die manier is de voortgang van het beleid verifieerbaar. De voortgang zal periodiek worden bewaakt. Eventueel noodzakelijke bijstellingen of aanscherping van onderdelen van de streefbeelden zal worden aangegeven in het jaarlijkse Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT). Hieronder staan de sporen en daarbij horende streefbeelden gegroepeerd volgens een drieluik van invalshoeken. Deze invalshoeken hangen nadrukkelijk samen. Geleiding van de mobiliteit (Luik 2) is daarbij van groot belang: zonder het afremmen van de groei van het niet-zakelijke personenverkeer per auto lukt het niet om én de bereikbaarheid over de weg voor het zakelijke personenverkeer en het goederenverkeer te verzekeren (Luik 1) én tegelijkertijd de leefbaarheid te verbeteren (Luik 3).

Luik 1 : verbetering van de bereikbaarheid:

Voor het handhaven en versterken van de positie van Nederland als vervoer- en distributieland is bij rail, weg en water een hoogwaardig netwerk van (internationale) verbindingen nodig. De bijdrage van de vervoersektor kan dan bij een groeiend Nationaal Inkomen gehandhaafd blijven op minstens 7%. De bereikbaarheid voor personen vereist goede verbindingen in de stedenring, met stedelijke knooppunten elders in Nederland, en met het buitenland. Ook het rekreatief en toeristisch verkeer over land en water vraagt om adequate verbindingen. Tenslotte dienen de, in de Vierde nota over de ruimtelijke ordening aangegeven ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt en ondersteund te worden.

Spoor 1 : verbetering van de bereikbaarheid voor het zakelijk personenverkeer en het goederenvervoer over de weg.

- Streefbeeld** :
- het hoofdwegennet zorgt voor min of meer rechtstreekse verbindingen tussen 40 centra van ons land en met het buitenland;
 - het hoofdwegennet is grofmazig;
 - de kans op congestie per wegvak is kleiner dan 2%; dit betekent dat files globaal met 2/3 zijn afgenomen;
 - op de hoofdtransportassen zullen waar nodig met voorrang geavanceerde verkeersgeleidingssystemen en scheiding van lange- en korte-afstandsverkeer tot stand worden gebracht.

Spoor 2 : verbetering van de bereikbaarheid per openbaar vervoer.

- Streefbeeld** :
- het spoorwegennet geeft een snelle verbinding tussen de belangrijkste steden in ons land en met het buitenland;
 - het aantal treinen dat meer dan 5 minuten is vertraagd zal zijn teruggedrongen van ruim 5% naar 2%;
 - op de hoofdtransportassen rijden betrouwbare en comfortabele treinen met maximumsnelheden tot 160 à 200 km per uur;
 - het stadsgewestelijk vervoer is aanzienlijk verbeterd qua snelheid, aansluiting en capaciteit;
 - de reistijd binnen een stadsgewest naar de belangrijkste werkgelegenheidsconcentraties bedraagt in beginsel nooit meer dan 45 minuten;

- de samenhang tussen het NS-, stads- en streekvervoer is verzekerd;
- in het landelijk gebied en in stille uren zal aan de behoefte aangepast openbaar vervoer worden aangeboden.

Spoor 3 : verbetering van de bereikbaarheid voor het goederenvervoer per spoor.

- Streefbeeld** :
- het spoorwegnet geeft een goede verbinding tussen de belangrijkste zeehavengebieden en het achterland;
 - het Nederlandse net is volledig geïntegreerd in het Europese net;
 - het spoorwegnet voor goederenvervoer voldoet aan de eisen gesteld door «just-in-time» transport;
 - op de hoofdtransportassen is ook overdag voor het containervervoer en het gecombineerd weg-railvervoer voldoende frequent goederenvervoer per rail mogelijk;
 - de hoofdtransportassen zijn voorts geschikt voor asdrukken tot 22,5 ton.

Spoor 4 : verbetering van de bereikbaarheid over water.

- Streefbeeld** :
- het hoofdvaarwegennet verbindt de vanuit goederenvervoer belangrijkste landsdelen met elkaar en met het buitenland, en geeft o.a. vorm aan de grote achterwaartse verbindingen van onze belangrijkste zeehavens;
 - het hoofdvaarwegennet is geschikt voor ten minste 1- of 2-baks duwvaart, afhankelijk van de vervoerbehoefte;
 - de betrouwbaarheid van dit systeem is afgestemd op «just-in-time» transport;
 - de hoofdtransportas Rotterdam-Duitsland is geschikt voor 6-baks duwvaart; de overige hoofdtransportassen zijn geschikt voor 4-baks duwvaart;
 - vaarwegbeheerders hebben zodanige afspraken gemaakt dat er een adequaat rekreatietoerwaartnet beschikbaar is;
 - ter ontlasting van de hoofdtransportassen zijn waar nodig alternatieve routes voor de rekreatievaart gecreëerd en verder ontwikkeld;
 - er is voor voorzieningen ten behoeve van de rekreatievaart een additioneel financieringssysteem ontwikkeld op basis van het profijtbeginsel.

Spoor 5 : verbetering van de bereikbaarheid van de lucht- en zeehavengebieden.³

- Streefbeeld** :
- de mainports Rotterdam en Schiphol en de zeehavengebieden Amsterdam-Noordzeekanaalgebied en Westerscheldezeehavengebied beschikken over een gevarieerd pakket hoogwaardige vervoermogelijkheden; voor deze gebieden geldt dat van de achterlandverbindingen over de weg, per rail, en over water er minimaal twee zijn aangewezen als hoofdtransportassen;
 - in samenwerking met de havenbeheerders is er voor gezorgd dat de zeetoegangswegen naar Rotterdam, Amsterdam-Noordzeekanaalgebied en Westerscheldezeehavengebied het vereiste kwaliteitsniveau hebben;
 - door telematica zijn de vervoertakken volledig berekend op hun bijdrage aan het logistieke proces;

³ Het Struatuurschema Zeehavens zal partieel worden herzien. Vooralsnog blijft het beleid zoals neergelegd in het vigerende Struatuurschema van kracht.

- de bereikbaarheid van Schiphol per openbaar vervoer is zodanig vergroot dat 40% van de Schipholwerkers en van de luchtreizigers met het openbaar vervoer reist;
- alle regionale lucht- en zeehavens zijn tenminste aan het hoofdwegennet aangetakt.

Spoor 6 : verbetering van de uitwisseling tussen de verschillende vervoerwijzen.

Streefbeeld : - er is een net van terminals voor gecombineerd vervoer dat toegesneden is op de vervoerbehoefte;
 - de laadeenheden zijn gestandaardiseerd;
 - op strategische punten zijn er overstappunten voor personenvervoer.

Spoor 7 : verbetering van de telematica-infrastructuur.

Streefbeeld : - voor goederenvervoerbeheersing is een samenhangende informatiestructuur beschikbaar;
 - voor de geleiding van het verkeer zijn geavanceerde systemen op de autosnelwegen beschikbaar waardoor de verwerkingscapaciteit met 30% is toegenomen;
 - ten behoeve van reizigers per auto en per openbaar vervoer zijn gemakkelijk toegankelijke reizigersinformatiesystemen beschikbaar.

Luik 2 : **geleiding van de mobiliteit:**

Bij geleiding van de mobiliteit van personenauto's ligt het accent op die plaatsen en die tijden waar ingrijpen noodzakelijk is. De maatregelen richten zich met name op het ontmoedigen van vermijdbaar autogebruik, o.a. door het aanbieden van een goed alternatief. Uitgaande van deze keuzen richten de sporen en hun streefbeelden zich in het bijzonder op het terugdringen van het woon-werkverkeer per auto in de stedelijke agglomeraties. Het gebruik van de personenauto in de spits zal in de sterk verstedelijkte gebieden in 2010 i.p.v. met de verwachte 70% met niet méér dan 30% gegroeid zijn, vergeleken met de situatie in 1986. In de stadsgewesten verdubbelt in de spits het aantal reizigerskilometers per openbaar vervoer van het interlokale woon-werkverkeer naar de belangrijkste werkgebieden. Het aantal reizigerskilometer in het lange-afstandsvervoer per trein neemt met 50% toe.

Spoor 8 : concentratie van wonen, werken, rekreëren en voorzieningen.

Streefbeeld : - door concentratie van woon- en werklocaties bij halteplaatsen van openbaar vervoer is het woon-werkverkeer per auto in de verstedelijkte gebieden in de spits 5% tot 10% lager dan bij ongewijzigd beleid;
 - op knooppunten van openbaar vervoer zijn arbeidsintensieve werkgelegenheids- en publieksvoorzieningen geconcentreerd, overeenkomstig de in de Vierde nota aangegeven bereikbaarheidsprofielen;
 - nieuwe recreatiepunten, met zeer veel bezoekers, worden gevestigd op goed door het openbaar vervoer ontsloten lokaties.

Spoor 9 : het afvlakken van de verkeers- en vervoerspitsen.
Streefbeeld : — de dagelijkse spitsen zijn met 5% afgevlakt door tele-ontwikkelingen, méér flexibele werk- en openings-tijden en carpooling;
— de rekreatiespitsen zijn afgevlakt door attractief openbaar vervoer op maat en moderne informatiesys-temen.

Spoor 10 : het voeren van een prijsbeleid.
Streefbeeld : in de sterk verstedelijkte gebieden is het spitsverkeer per auto ten opzichte van ongewijzigd beleid met 20% verminderd door een samenhangend pakket bestaande uit verbetering van het openbaar vervoer (spoor 2) en een prijsbeleid. Het prijsbeleid omvat de volgende maatregelen:
— invoering van tarieven voor het gebruik van delen van het wegennet: rekening rijden;
— een marktgericht tarief- en kaartstelsel voor het openbaar vervoer;
— een stringent parkeerbeleid;
— aanpassing van het fiscale regime.

Spoor 11 : gedragsbeïnvloeding.
Streefbeeld : verkeersdeelnemers zijn zich bewust van de maatschap-pelijke aspecten van hun keuzen en gedrag op verkeers-en vervoergebied door middel van voorlichting en educatie.

Luik 3 : verbetering van de leefbaarheid:
De uitstoot van het autoverkeer aan NO_x en koolwater-stoffen zal in 2010 beduidend lager zijn dan in 1986. De toename van het autoverkeer zal niet leiden tot een toename van de geluidhinder. Bij aanleg en rekonstruktie van infrastructuur zijn voorzieningen getroffen om versnippering van natuur en landschap te beperken en te compenseren. Door concentratie van het verkeer op hoofdaders, zowel in stedelijke als in landelijke gebieden, worden het stedelijk leefmilieu en het landschap verbeterd. Het aantal verkeersslachtoffers en verkeersdoden is in 2010 aanzienlijk lager. Efficiëncymaatregelen en verster-king van de positie van rail- en watervervoer zorgen ervoor dat het vrachtverkeer over de weg ten minste 10% lager is dan bij ongeremde groei. De totale personenau-tomobiliteit in Nederland is als gevolg van mobiliteitsge-leidende maatregelen ten minste 10% lager dan bij ongeremde groei.

Spoor 12 : terugdringing van luchtverontreiniging.
Streefbeeld : — de door het autoverkeer uitgestoten hoeveelheid NO_x en koolwaterstoffen is in 2010 zal 75% lager dan in 1986;
— bij personenauto's is in 2010 de uitstoot van NO_x en van koolwaterstoffen per gereden kilometer respektie-velijk 80 en 90% minder dan in 1986;
— bij vrachtauto's en autobussen is de uitstoot van deze stoffen per gereden kilometer 75% minder dan in 1986;
— door efficiëncymaatregelen van het vrachtverkeer wordt de groei van het aantal vrachtautobewegingen beperkt.

Spoor 13 : terugdringing van het verbruik van fossiele brandstoffen
Streefbeeld : het verbruik van fossiele brandstoffen en de uitwerp van CO₂ – voornaamste oorzaak van het zogenoemde broeikaseffekt – door het verkeer zullen ondanks de groei van het autoverkeer niet toenemen.

Spoor 14 : terugdringing van de geluidhinder.
Streefbeeld : – de geluidhinder zal ondanks de toename van het autoverkeer niet toenemen;
– de geluidproduktie van vrachtauto's en autobussen is teruggebracht tot ten hoogste 75 dB(A), van personen auto's tot ten hoogste 70 dB(A) per voertuig;
– op het hoofdwegennet worden wegdekken toegepast die de geluidproduktie drukken;
– nieuw NS-materieel zal 5 tot 10 dB(A) stiller zijn.

Spoor 15 : terugdringing van de verkeersonveiligheid.
Streefbeeld : – het aantal verkeersdoden in 2010 is 50% lager dan in 1986; het aantal gewonden is 40% lager;
– door nieuwe elektronische mogelijkheden is de auto van 2010 aanzienlijk veiliger;
– de veiligheid van autosnelwegen is 30% hoger door introductie van nieuwe verkeersbeheersingssystemen;
– concentratie van het verkeer op minder maar veiliger verkeersaders;
– verkeersgedrag van weggebruikers is verbeterd.

Spoor 16 : beperking ruimtebeslag wegen en tegengaan versnippering in het landelijk gebied.
Streefbeeld : – ruimtebeslag van wegen wordt beperkt door verkeersbeheersingssystemen;
– verdere versnippering van het landelijk gebied is voorkomen door:
· terughoudendheid bij de planning van nieuwe verbindingen;
· voorzover nieuwe verbindingen toch noodzakelijk zijn een goede landschappelijke inpassing en compenserende maatregelen;
· funktiewijziging van door nieuwe rijkswegen ontlaste wegverbindingen.

Spoor 17 : verbetering van het stedelijk leefmilieu.
Streefbeeld : woon- en leefmilieu zijn verbeterd door:
– vermindering groei autoverkeer in het stedelijk gebied in de binnensteden zo mogelijk een afname van het autoverkeer;
– concentratie van het verkeer op hoofdadars;
– bevordering van het fietsgebruik;
– parkeermaatregelen.

HOOFDSTUK 4 DE HOOFDINFRASTRUKTUURNETTEN

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de hoofdinfrastructuurnetten waarvoor het rijk verantwoordelijkheid aanvaardt. Er zij hier overigens op gewezen dat er ook aanzienlijke investeringen zullen worden gedaan door het rijk in infrastructuurprojecten die niet onder de primaire verantwoordelijkheid van het rijk vallen zoals bijvoorbeeld de stedelijke openbaar-vervoerprojecten. Deze projecten zijn dan ook niet in de planologische kernbeslissing op een kaart aangegeven. Voor een indicatie van de belangrijke infrastructuurprojecten in de grotere steden wordt verwezen naar de nota van toelichting.

Hoofdwegennet

De structuur van het net is grofmazig. Aan het vorige Struktuurschema Verkeer en Vervoer, het Struktuurschema Zeehavens en de Struktuurschets Stedelijke Gebieden zijn circa 40 economische en bestuurlijke centra ontleend die min of meer direkt op het hoofdwegennet moeten worden aangesloten. Door deze centra te voorzien van een onderlinge direkte verbinding is de basisstructuur van het hoofdwegennet gevormd. Bij het bepalen daarvan is als struktuurbepalend criterium gehanteerd dat de zogeheten omrijfaktor in beginsel kleiner moet zijn dan 1,4 maal de kortste verbinding tussen twee centra. Een tweede struktuurbepalend criterium is dat vanuit het landelijk gebied het hoofdwegennet binnen 15 minuten bereikt kan worden. Dit correspondeert met een hemelsbrede afstand van circa 10 km. De genoemde criteria hebben niet gefungeerd als harde randvoorwaarden waaraan in alle gevallen strak moet worden vastgehouden. Indien er andere zwaarwegende belangen aanwezig waren, zijn concessies gedaan aan deze randvoorwaarden. Grote en waardevolle natuurgebieden zijn zoveel mogelijk ontzien. Zo zijn bijvoorbeeld geen nieuwe wegverbindingen door grote natuurgebieden zoals de Biesbosch en de Veluwe geprojecteerd.

In de nota van toelichting is in beeld gebracht welke nieuwe verbindingen zijn geprojecteerd door gebieden waarvan in het Struktuurschema Natuur- en Landschapsbehoud is gesteld dat deze niet mogen worden aangetast tenzij er sprake is van infrastrukturele werken van zwaarwegend maatschappelijk belang. Deze nieuwe verbindingen zijn van een zodanig belang voor de verkeersstruktuur, dat besloten is ze ook na globale afweging tegen de natuurbelangen vooralsnog te handhaven. Op projekt-niveau zal in het kader van de projektstudies voor elke nieuw aan te leggen of te rekonstrueren verbinding de definitieve afweging plaats vinden tussen enerzijds het verbeteren van de bereikbaarheid en anderzijds het behoud van de natuurgebieden (zie hoofdstuk 5).

Op basis van de struktuurbepalende criteria is ten opzichte van het vorige SVV een aantal verbindingen aan het hoofdwegennet toegevoegd en een aantal andere afgevoerd door schrapping dan wel door overdracht. Per saldo is de lengte van het hoofdwegennet ongeveer gelijk gebleven. Het merendeel van de nieuwe verbindingen sluit aan bij reeds bestaande weginfrastruktuur of reeds vastgestelde tracé's.

Voor de afgevoerde verbindingen acht het rijk zich niet langer verantwoordelijk. Wel draagt het rijk zorg voor de verdere voortgang van reeds in gang gezette projektstudies totdat het nieuwe SVV door het parlement is goedgekeurd. Daarna wordt in overleg met de nieuwe wegbeheerder bepaald of de projektstudie door het rijk wordt afgerond of door de nieuwe wegbeheerder. In de periode tot aan de goedkeuring door het parlement zal bij de besluitvorming over studieprojecten met betrekking tot de te kiezen oplossing rekening worden gehouden met de nieuwe, te verwachten, meer regionale functie van de verbinding. De besluitvorming inzake deze projecten zal in overeenstemming met de nieuwe beheerder plaatsvinden. Als een vervangende route door de aanleg van een nieuwe

hoofdverbinding overbodig wordt, dan is het rijk bereid deze vervangende route aan te passen aan de nieuwe functie. Het rijk heeft geen verplichting tot aanleg van compleet nieuwe verbindingen als deze geen onderdeel meer uitmaken van het hoofdwegennet.

De hoofdtransportassen verbinden de in de Vierde nota over de ruimtelijke ordening genoemde stedelijke knooppunten en de twee mainports Rotterdam en Schiphol met elkaar en met het achterland. Daarnaast zijn de zeehavengebieden Amsterdam-Noordzeekanaalgebied en Westerscheldegebied aangesloten op de hoofdtransportassen. Een indicatie van het gewicht van een dergelijke as: een hoog aandeel zakelijk verkeer en minimaal transport van 1 miljoen ton goederen per jaar van en naar de mainports. De hoofdtransportassen hebben prioriteit bij het oplossen van knelpunten. Bovendien worden daar met voorrang betere informatiesystemen voor de automobilist, geavanceerde geleidingssystemen, alsmede een scheiding van lange- en korte afstandsverkeer tot stand gebracht. Binnen deze hoofdtransportassen wordt vervolgens prioriteit gegeven aan de route Rotterdam-Den Haag-Amsterdam-Utrecht die in de Vierde nota is aangeduid als doorstroomroute, en aan de achterlandverbindingen van de mainports Rotterdam en Schiphol.

Voor de weginfrastructuur bevat deze pkb twee kaarten. Hierop staan respectievelijk het hoofdwegennet met de hoofdtransportassen en de nieuwe verbindingen, tot autosnelweg om te bouwen verbindingen en verbredingen. Ter toelichting op de kaarten is een overzicht opgenomen van nieuwe verbindingen, tot autosnelweg om te bouwen bestaande verbindingen, verbredingen en van de (in vergelijking met het SVV '81) afgevoerde verbindingen.

Spoorwegnet personenvervoer

Het spoorwegnet⁴ voor het personenvervoer geeft snelle verbindingen tussen de stedelijke knooppunten uit de Vierde nota en nog een aantal grote steden en vervoerknooppunten in ons land. Tevens heeft het net een functie voor de interregionale verbindingen. In de grote stadsgewesten wordt het net bovendien gebruikt door het stadsgewestelijk vervoer; buiten die gewesten dient het tevens de regionale ontsluiting. Voor die verschillende functies ontwikkelt NS een drie-treinensysteem van EC/IC-treinen, interregio/snelreinen en aggro/regiotreinen. De EC/IC-treinen bedienen de hoofdtransportassen van het spoorwegnet. De hoofdtransportassen zullen geschikt worden gemaakt voor snelheden tot 160-200 km/u. De snelle treinverbindingen worden in principe geboden op de hoofdtransportassen. In bepaalde gevallen kunnen op de uiteinden van het net buiten de hoofdtransportassen gelegen steden worden bediend door snelle treinen, als deze over een aanzienlijke afstand gebruik kunnen maken van een hoofdtransportas (bijvoorbeeld Leeuwarden, Heerlen en Nijmegen). Voorts zullen in het spoorwegnet investeringen worden gedaan om een meer onafhankelijke afwikkeling van de drie treinsoorten met verschillende gemiddelde snelheden mogelijk te maken. De nadruk ligt op het aanpassen van het bestaande net namelijk het dubbelsporig (viersporig) maken van baanvakken en de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen zoals aangegeven in de nota van toelichting. Nederland zal worden aangesloten op het in ontwikkeling zijnde net van hoge-snelheidslijnen. Ook hiervoor zal – gedeeltelijk – nieuwe infrastructuur wenselijk zijn.

Evenals bij het hoofdwegennet is de versturende en versnipperende werking op de natuur en landschap in de nota van toelichting in beeld gebracht.

Voor het spoorwegnet personenvervoer bevat deze pkb twee kaarten. Hierop staan respectievelijk het spoorwegnet met de hoofdtransportassen en de nieuwe verbindingen, c.q. de mogelijk nieuwe tracés en de verbredingen aangegeven. Daarnaast is een overzicht opgenomen van

⁴ Hieronder worden niet begrepen de lokale en de stadsgewestelijke raillijnen.

nieuwe verbindingen c.q. tracé's, van de verbredingen en van de (in vergelijking met het SVV '81) afgevoerde verbindingen. In dit overzicht zijn ook de aanpassingen ten behoeve van het goederenvervoer en de (in vergelijking met het SVV '81) afgevoerde goederenvervoerverbindingen opgenomen.

Spoorwegnet goederenvervoer

Het spoorwegnet, voorzover in gebruik voor het goederenvervoer, geeft een goede verbinding tussen de belangrijkste havens en het achterland. Tevens verbindt het de zeehavens met de belangrijkste industriële centra van het land. Het sluit goed aan op de Europese spoorweginfrastructuur.

De hoofdtransportassen verbinden het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied en de mainport Rotterdam met het Europese achterland. Via deze assen wordt nu of in de toekomst jaarlijks 2 miljoen ton goederen vervoerd. Deze assen zijn geschikt voor asdrukken tot 22,5 ton. Op deze verbindingen is een zodanige capaciteit aanwezig dat ook overdag een regelmatig vervoer van containers en gecombineerd vervoer mogelijk is.

Voor het spoorwegnet goederenvervoer bevat de pkb een kaart waarop de hoofdtransportassen staan aangegeven; ook is aangegeven langs welke hoofdtransportas geïnvesteerd zal worden ten behoeve van het onafhankelijk van het personenvervoer afwickelen van het goederenvervoer.

Hoofdvaarwegennet

Het hoofdvaarwegennet verbindt de belangrijkste landsdelen met elkaar en met het buitenland en geeft tevens vorm aan de grote achterwaartse verbindingen van onze belangrijkste zeehavens. Het rijk acht zich verantwoordelijk voor het aangepast houden van dit net aan de eisen van de tijd. Via de hoofdvaarwegen worden nu en/of in de toekomst ten minste 5 miljoen ton goederen per jaar vervoerd. Daartoe omvat het hoofdvaarwegennet respectievelijk zeetoegangswegen, doorgaande vaarwegen en daarop aantakende vaarwegen met een regionale ontsluitingsfunctie van zodanige omvang dat deze van nationaal belang kan worden geacht.

Via hoofdtransportassen wordt per jaar nu en/of in de toekomst ten minste 5 miljoen ton grensoverschrijdende goederen van en naar de zeehavens vervoerd. Deze hoofdtransportassen verbinden de mainport Rotterdam en de twee andere belangrijke zeehavengebieden Amsterdam-Noordzeekanaalgebied en Westerscheldegebied met hun voor- en achterland. Op deze assen zal minimaal vier-baks duwvaart mogelijk zijn.

Voor de vaarwegen bevat de pkb twee kaarten waarop respectievelijk het hoofdvaarwegennet met de hoofdtransportassen en de nieuw aan te leggen vaarwegen en de aanpassingen aan de infrastructuur staan aangegeven. Daarnaast is er een overzicht van nieuw aan te leggen vaarwegen, van de aanpassingen en van de (in vergelijking met Deel d van het Struktuurschema Vaarwegen) afgevoerde verbindingen opgenomen.

Status hoofdtransportassen

De hoofdtransportassen komen volledig overeen met de hoofdtransportassen die in de regeringsbeslissing over de Vierde nota zijn aangegeven. In die beslissing zijn de resultaten van inspraak, advisering en bestuurlijk overleg terzake verwerkt.

HOOFDSTUK 5 BESLUITVORMINGSPROCEDURE PROJECTEN

Noodzaak tot zorgvuldige afweging

Soms is uitbreiding van bestaande, of de aanleg van nieuwe infrastructuur méér dan het rechte trekken van kleine onvolkomenheden. We spreken dan van een belangrijke ingreep. Als de beheers- en/of financiële verantwoordelijkheid daarvoor bij de rijksoverheid rust ligt dáár ook de plicht tot zorgvuldige afweging. Die afweging slaat dan op het berekenen van de voor- en nadelen van alternatieve oplossingen om een bepaald niveau van capaciteit en kwaliteit aan te bieden. Voor die zorgvuldige afweging zijn op rijksniveau twee instrumenten beschikbaar: de zogeheten tracé-procedure en de wettelijke regeling voor de milieu-effektrapportage (m.e.r.).

Wanneer is een combinatie van tracé/m.e.r.-procedure nodig?

Een tracé/m.e.r.-procedure is nodig bij de aanleg van nieuwe verbindingen waarvoor het tracé nog niet is vastgesteld. Deze procedure is ook nodig als bij uitbreiding van bestaande verbindingen (weg, spoor, water) een van onderstaande kenmerken aan de orde is:

- de aanleg van een geheel nieuw weglichaam los van het bestaande profiel;
- de ombouw van een weg tot autosnelweg;
- de aanleg van een geheel nieuw spoorweglichaam op een afstand van 25 meter of meer van het bestaande profiel;
- de vergroting of verdieping van een vaarweg in gevallen waarin:
 - de vaarweg geschikt is, of door de activiteit geschikt wordt, voor schepen met een laadvermogen van 2000 ton of meer, én
 - door vergroting het ruimte-oppervlak met 20% of meer toeneemt of door een structurele verdieping waarbij meer dan 5 miljoen kubieke meter grond wordt verzet en waarbij sprake is van het doorbreken van voor het grondwater afsluitende bodemlagen;
- de verlegging van een rivier in gevallen waarin:
 - de rivier kan worden bevaren door schepen met een laadvermogen van 1350 ton of meer, én
 - de verlegging van het zomerbed een oppervlakte beslaat van 50 hectare of meer.

Wanneer is geen procedure nodig?

De tracé/m.e.r.-procedure hoeft niet gevolgd te worden bij wijzigingen en rekonstrukties waarbij alleen verbreding van bestaande (spoor)weglichamen aan de orde is, dan wel aanleg van een nieuw spoorweglichaam op minder dan 25 meter van het bestaande profiel.

Het achterwege blijven van een tracé/m.e.r.-procedure geldt ook voor plaatselijke kunstwerken als (spoor)bruggen en (spoor)tunnels met hun aansluitingen, die noodzakelijkerwijs los van het bestaande profiel moeten worden gesitueerd.

Bovendien is een tracé-procedure bij nieuwe verbindingen niet nodig als:

- de verbinding in één gemeente ligt, én
- er tussen de minister en de betrokken overheden overeenstemming bestaat zowel over de noodzaak van realisatie van het project als over het tracé, de eventuele aansluitingen en het ontwerp daarvan.

In bovengenoemde gevallen kan de belangenafweging onder de gemeentelijke verantwoordelijkheid plaatsvinden, ook al is het rijk verantwoordelijk voor de realisatie van het project. Die belangenafweging vindt plaats in het kader van de bestemmingsplanprocedure volgens de Wet op de Ruimtelijke Ordening, voor de wegen op basis van een door het rijk opgestelde toelichtende nota. In deze nota wordt de noodzaak v

verbreding en/of reconstructie toegelicht en komen de milieueffekten aan de orde. Daarbij worden in elk geval een O-variant, een openbaar-vervoervariant en eventuele andere varianten in de beschouwing betrokken. De mobiliteitseffekten op bovenlokale schaal van de varianten worden aangegeven. Het beleidskader van het SVV vormt daarbij uitgangspunt. Voor de spoorwegen vindt de onderbouwing een basis in de Wet en het Besluit Personenvervoer.

Het achterwege blijven van de «volledige» tracé-procedure laat onverlet dat de wettelijke regeling voor de m.e.r., voor zover relevant, onverkort van toepassing blijft. Vaak zal in dergelijke situaties, op basis van een onderbouwende nota, een combinatie van m.e.r.-procedure en die van de Wet Ruimtelijke Ordening plaats vinden.

Het verschijnsel projektnota

Voor de tracé/m.e.r.-procedure wordt een projektnota opgesteld. Dat is een breed opgezette studie, zowel wat betreft de probleemstelling, de in beschouwing te nemen alternatieven als ook het studiegebied. Het SVV is het beleidskader voor concrete beslissingen op projektniveau. In de projektnota wordt rekening gehouden met de beleidsuitspraken uit het streekplan. Als een milieu-effektrapport verplicht is, wordt dat rapport geïntegreerd met de projektnota.

De projektnota bevat de kern van het afwegingsproces. Daar komt een antwoord op de vraag of de capaciteit en de kwaliteit van de verplaatsingsbehoefte in het studiegebied moet worden opgelost door aanpassing van de infrastructuur (van weg of spoor of water) dan wel door alternatieve vervoerwijzen te introduceren. Ook het niet aanleggen van een nieuwe verbinding, respectievelijk het niet uitbreiden van de bestaande (de zogeheten nul-variant), wordt in die beschouwingen meegenomen.

Te behandelen aspecten in een projektnota

Het volume van het toekomstige verkeer en vervoer wordt geraamd op basis van een prognose van de vervoervraag en de verwerkingscapaciteit van de netten. Bij de afweging van voor- en nadelen van aanpassingen zal worden gelet op de behoefte aan, en de effecten van, de capaciteit en kwaliteit van alle vervoernetten in de betrokken regio. Tevens wordt gelet op de gevolgen voor de verkeersveiligheid, op de financieel-economische effecten, op de effecten voor de sociaal-economische, culturele en ruimtelijke ontwikkeling in het stedelijk dan wel het landelijk gebied, op de effecten voor het leef- en woonmilieu, de landbouw, het landschap, (cultuur-)historisch waardevolle bebouwing, archeologische en historisch-geografische waarden en het natuurlijk milieu.

Wat gebeurt er daarna?

Is de noodzaak aangetoond voor een nieuwe verbinding (weg, spoor, water) of van een rekonstruktie of een verbreding van een bestaande, dan wordt aan het provinciaal bestuur verzocht het streekplan zo nodig aan te passen. Na verdere planuitwerking wordt zonedig vervolgens aan het gemeentebestuur verzocht het projekt in het bestemmingsplan op te nemen.

Indien met de lagere overheden ook na nader overleg geen overeenstemming kan worden bereikt over de opname van een tracé in streek- en/of bestemmingsplannen, dan is er, indien het nationaal belang dient te prevaleren, grond om gebruik te maken van aanwijzings- en uitnodigingsbevoegdheden overeenkomstig de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
N. Smit-Kroes

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
E. H. T. M. Nijpels

De procedure voor de vaststelling van de planologische kernbeslissing

Algemeen

De publicatie van dit beleidsvoornemen is het begin van de procedure van de planologische kernbeslissing over het Tweede Struktuurschema Verkeer en Vervoer. Samen met de toelichtende nota «Verkeer en Vervoer tot 2010» vormt dit Deel a van de pkb. Die procedure houdt in dat de regering haar beleidsvoornemen, gelijktijdig met het toezenden aan de Staten-Generaal, onderwerp maakt van inspraak, bestuurlijk overleg en advies. Ten behoeve daarvan zal uitvoerig voorlichting gegeven worden over de inhoud van het schema. In de regeringsbeslissing die zij vervolgens neemt, geeft de regering aan op welke wijze zij met de resultaten van inspraak, overleg en advies rekening heeft gehouden.

Inspraak

Het beleidsvoornemen van het Tweede Struktuurschema Verkeer en Vervoer ligt vanaf 1 december 1988 gedurende drie maanden voor een ieder ter inzage. Over de plaatsen waar wordt via de Nederlandse Staatscourant en via landelijke dagbladen ruime bekendheid gegeven. Verder wordt een campagne gevoerd om de inspraak door belanghebbende organisaties te bevorderen. Tot uiterlijk vier maanden na de datum van het ter inzage leggen kan iedereen schriftelijk op het schema reageren. De samenvatting van alle inspraakreacties wordt gepubliceerd als Deel b.

Overleg

De regering zal bestuurlijk overleg voeren over het beleidsvoornemen met de provincies, het Interprovinciaal Overleg, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten alsmede met de Unie van Waterschappen. Tevens vindt overleg plaats met de buurlanden. Het bestuurlijk overleg dient uiterlijk drie maanden na het verstrijken van de terinzagelegging te zijn afgerond.

Advies

Over het beleidsvoornemen zal de regering de Raad van Advies voor de Ruimtelijke Ordening en de Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat advies vragen. Dit advies dient uiterlijk drie maanden na het verstrijken van de termijn van terinzagelegging te zijn uitgebracht. Het resultaat komt als Deel c naar buiten.

De Regeringsbeslissing over het Struktuurschema Verkeer en Vervoer

De regering oordeelt over de Delen b en c. Tevens zullen de resultaten van het bestuurlijk overleg bepalend zijn voor de inhoud van haar beslissing uitmondend in Deel d. De tekst van die regeringsbeslissing in Deel d zal uiterlijk negen maanden nadat het beleidsvoornemen terinzage is gelegd ter goedkeuring moeten worden aangeboden aan de Tweede Kamer en, vervolgens voorzover het is goedgekeurd, aan de Eerste Kamer. Het plan wordt geacht te zijn goedgekeurd indien de Eerste Kamer niet binnen een maand na ontvangst van het plan uitdrukkelijk tot behandeling van het plan besluit. Deze uiteindelijke tekst is Deel e.

KAARTEN MET TOELICHTING

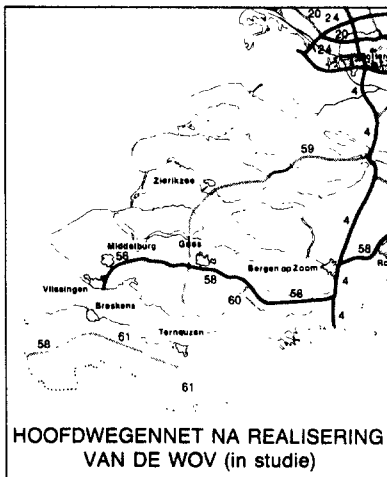
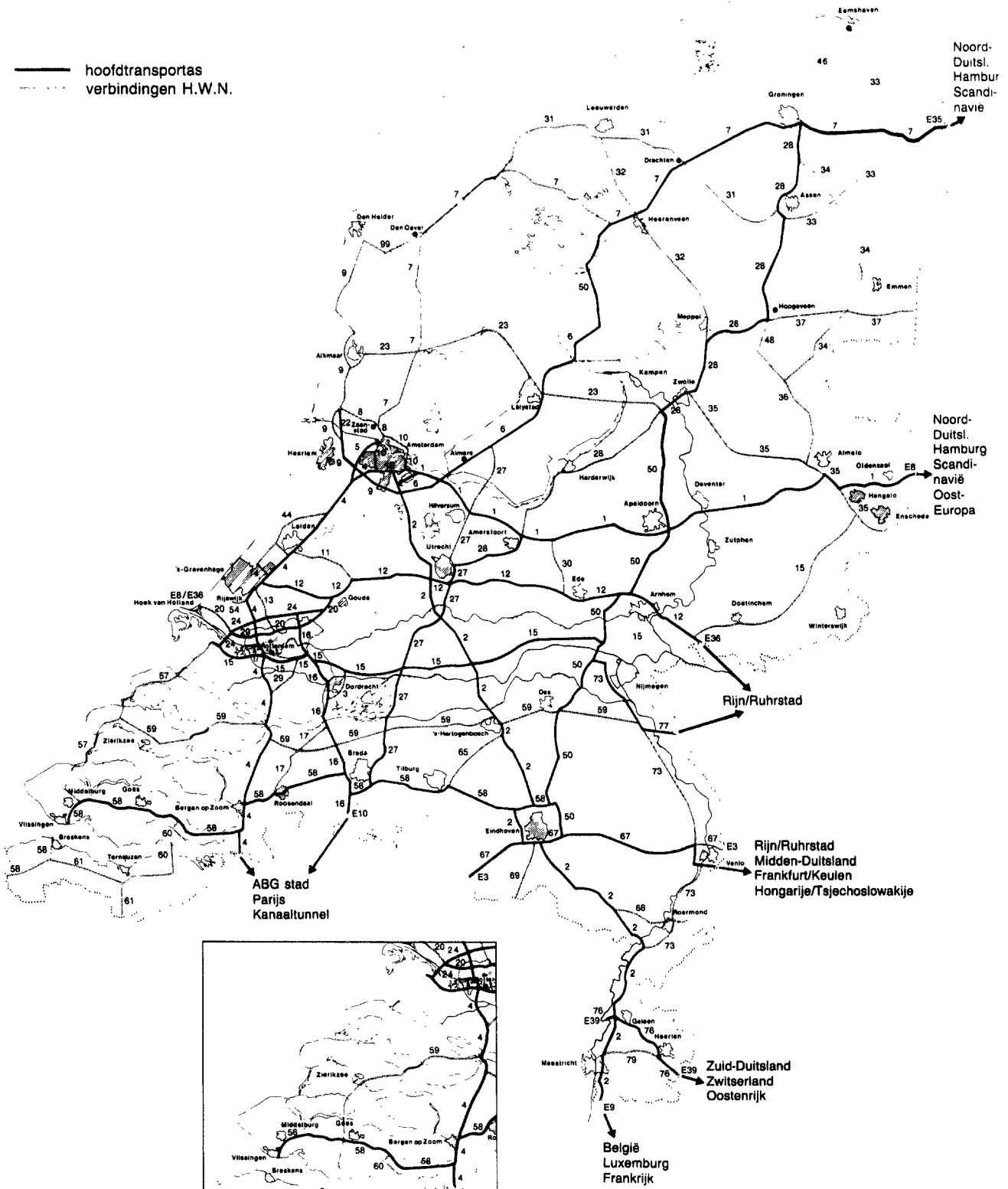
Legenda bij de toelichting op de kaarten

- status : stand van zaken m.b.t. de tracéprocedure
- a = te verbeteren bestaande verbinding of delen van een verbinding, zonder tracéprocedure;
 - b = nieuwe verbinding, tracéprocedure doorlopen;
 - c = nieuwe verbinding, tracéprocedure nog niet doorlopen;
 - d = nieuwe verbinding, tracéprocedure nog niet doorlopen voor een gedeelte van de verbinding.
- HTA : de verbinding maakt deel uit van een hoofdtransportas

HOOFDWEGENNET Hoofdtransportassen

pkb







— hoofdtransportas
- - - - - verbindingen H.W.N.

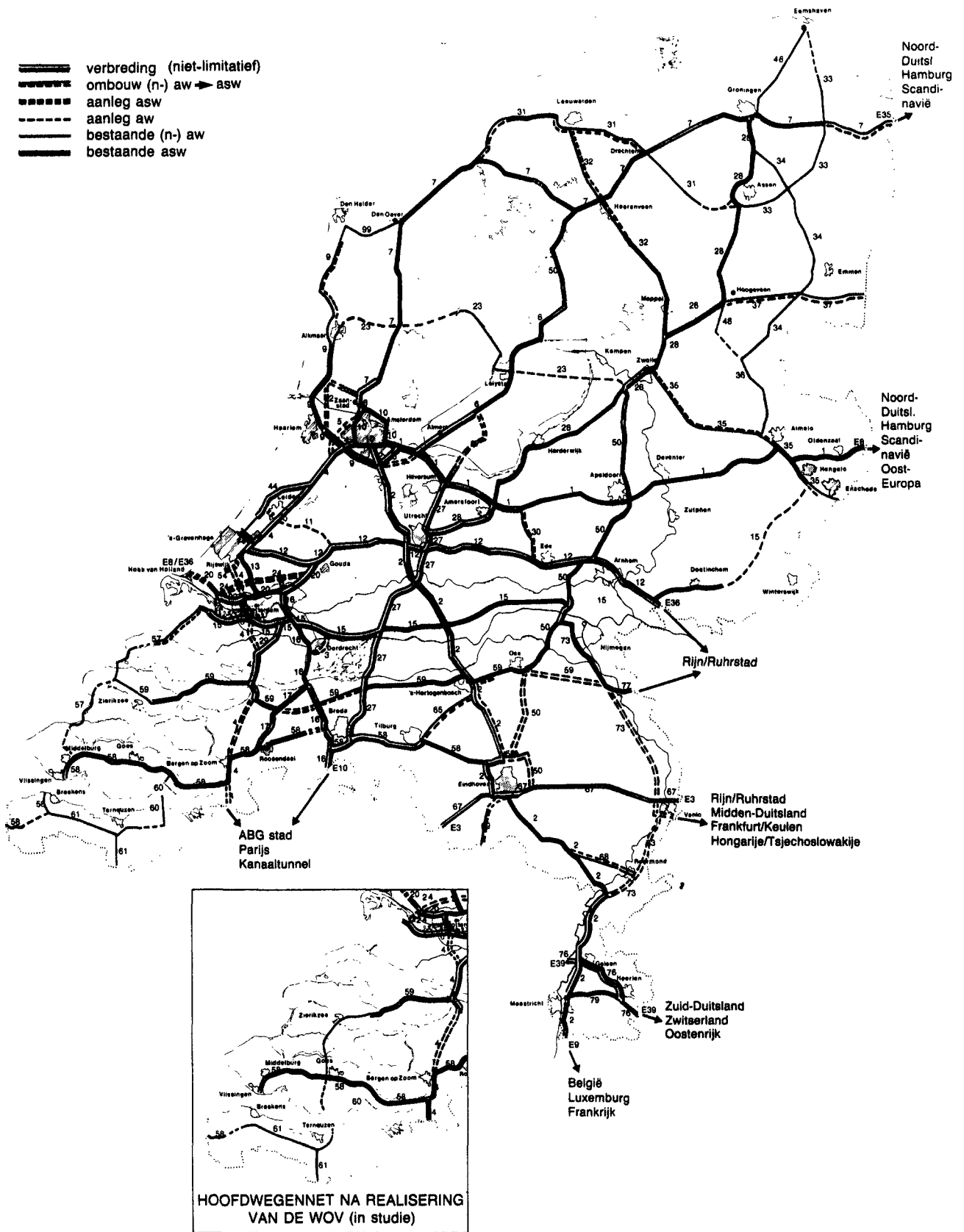


HOOFDWEGENNET NA REALISERING
VAN DE WOV (in studie)

HOOFDWEGENNET aanpassingen infrastructuur

pkb

-  verbreding (niet-limitatief)
-  ombouw (n-) aw → asw
-  aanleg asw
-  aanleg aw
-  bestaande (n-) aw
-  bestaande asw



HOOFDWEGENNET¹

Nieuwe autosnelweg-verbindingen:

nr	omschrijving	status	HTA	toelichting
A4	Den Haag (A13) – Schiedam (A20)	b	ja	Ontbrekende schakel in HTA ontlast de A13. Reeds uitvoeringsproject
A4	Hoogvliet – Klaaswaal	c	ja	Ontbrekende schakel in HTA
A4	Dinteloord – Bergen op Zoom	c	ja	Ontbrekende schakel in HTA
A5	Schiphol – Amsterdam	c	ja	Verbetering bereikbaarheid Schiphol. Structuurverbetering
A8*	Zaanstad – Beverwijk (A9)	c	nee	Verbetering relatie Schiphol-Westelijk Havengebied
A6	Gaasperdammerweg òf Holendrecht (A2) – Muiderberg (A1)	c	ja	Ontbrekende schakel. Structuurverbetering. Dit project is onderdeel van een tweede ruit om Amsterdam. In verband met de aard van het doorsneden gebied in geval van aanleg van een nieuwe verbinding (A6) zal eerst worden onderzocht of verbreding van de Gaasperdammerweg niet leidt tot een afdoende oplossing. Afhankelijk van de te maken keuze zal de Gaasperdammerweg danwel de A6 als hoofdtransportas worden aangemerkt.
A11	Leiden (A44) – Leiden (A4)	c	nee	Structuurverbetering. Ontlast stedelijk wegennet van Leiden. Tracé loopt door of direct langs stedelijk gebied.
A16/24	Overschie (A13) – Terbregseplein (A20)	c	ja	Ontlast noordelijk deel van de ruit om Rotterdam
A20	Westerlee – Hoek van Holland	c	nee	Ontbrekende schakel. Ontsluiting haven Hoek van Holland
A22	Wijkertunnel	b	nee	Ontlast Velsertunnel. Uitvoeringsproject.
A24	Rozenburg (A15) – Vlaardingen (A20)	c	ja	Ontlast westelijk havengebied Rotterdam. Structuurverbetering
A24*	Vlaardingen (A20) – Rotterdam (A13) en Rotterdam (A16) – Nieuwerkerk (A20)	c	ja	Ontlast bestaande ruit om Rotterdam. Structuurverbetering. Deze projecten zijn onderdeel van de tweede ruit om Rotterdam en zullen als zodanig tot het netwerk van hoofdtransportassen gaan behoren. In geval van realisering zal het gedeelte A20 Nieuwerkerk – Vlaardingen als hoofdtransportas worden afgevoerd.
A27	Zuidelijk Flevoland	b	nee	Ontbrekende schakel in hoofdverbinding midden-Nederland – noord-Nederland. Tracéprocedure wordt doorlopen in het kader van het verkavelings plan Zuidelijk Flevoland.
A50	Oss-Eindhoven (A67)	c	ja	Ontbrekende schakel in HTA. Nadere studie moet uitwijzer of voltooiing van de ruit om Eindhoven noodzakelijk is. Het gaat om het oplossen van een verkeerskundig zeer gecompliceerde situatie (bij elkaar komen van 5 autosnelwegen). In deel d van het SVV-II wordt een definitief standpunt bepaald)
A59*	Oss(A50)-Cuyck(A73)	c	nee	Ontbrekende schakel in hoofdverbinding west-Nederland – Ruhrgebied.
A59*	Zevenbergen (A17) – Langeweg (A16)	c	nee	Ontbrekende schakel in hoofdverbinding west-Nederland – Ruhrgebied
A73	Boxmeer – Blerick – Maasbracht	b	nee	Structuurverbetering. Ontlasting van de bestaande verbinding. Uitvoeringsproject.
A74	Venlo (A73) – Duitse grens (BAB 61)	c	ja	Ontbrekende schakel in HTA

¹ Een * betekent: op grond van de huidige inzichten zal besluitvorming over dit project pas aan het einde van de beschouwde planperiode, aan de hand van een nadere studie, aan bod komen.

Het project behoeft nog niet in streekplannen te worden afgewogen, maar mag niet fysiek onmogelijk worden gemaakt.

HOOFDWEGENNET

Nieuwe autowegverbindingen

nr	omschrijving	status	HTA	toelichting
N11	Leiden (A4) – Alphen a/d Rijn – Bodegraven (A12)	b	nee	Strukturverbetering. Uitvoeringsprojekt.
N14	Leidschendam (A4) – Wassenaar (A44)	c	nee	Strukturverbetering regio Den Haag. Ontlast stedelijk wegennet regio Den Haag. Tracé loopt door of direct langs stedelijk gebied.
N23	Alkmaar – Hoorn – Enkhuizen – Lelystad – Kampen	c	nee	Ontbrekende schakel tussen landsdelen. Dit projekt is nodig in verband met de gehanteerde uitgangspunten m.b.t. omrijfactor en maaswijdte. De intentie is zoveel mogelijk aansluiting zoeken bij bestaande wegen.
N15	Varsseveld – Enschede (A35)	b	nee	Strukturverbetering. Vervangt de af te voeren RW 48 voor wat betreft de ontsluiting van de Achterhoek.
N31	Drachten – Assen	d	nee	Verbinding tussen provinciehoofdsteden Friesland en Drenthe. In projektstudie wordt gezien of met ombouw bestaande verbindingen kan worden volstaan of dat (gedeeltelijk) een nieuwe verbinding nodig is
N33	Eemshaven – Appingedam (A7)	–	nee	Ontlast bestaand wegennet. Strukturverbetering. Na aanleg zal de verbinding aan het rijk worden overgedragen door de provincie Groningen.
N36	Witte Paal (N34 – Linde (A48)	c	nee	Ontbrekende schakel in hoofdverbinding Twente met het noorden des lands
N36	Vriezenveen – Almelo (rw35)	a	nee	Onderdeel van de hoofdverbinding Twente met het noorden des lands. Dit gedeelte moet nog worden overgedragen aan het rijk.
N59	Zierikzee – Zeelandbrug – Heinkenszand (58) – Terneuzen (N61) – Belgische grens	c	nee	Verbindt de havengebieden in zuid-west Nederland en België. Hangende de besluitvorming over de WOV kan pas in deel d van het SVV definitief een keuze worden gemaakt tussen het opnemen van de N57 en N59 in het hoofdwegennet. Hierbij wordt gekeken naar de relatie met de A4 (Zoomweg) als HTA. Het tracé van de N59 is sterk afhankelijk van de uiteindelijke situering van de WOV. Uit oogpunt van natuur- en landschapsbelangen is een westelijke omleiding rond de grote landschappelijke eenheid in de zak van Zuid-Beveland en een aansluiting op de S11 het meest wenselijk.

HOOFDWEGENNET

Ombouw van een bestaande verbinding tot autosnelweg:

nr	omschrijving	status	HTA	toelichting
A2	Den Bosch – Eindhoven	a	ja	Huidige verkeersontwikkeling en uit oogpunt van veiligheid maakt ombouw tot autosnelweg gewenst. Uitvoeringsproject.
A2	Traverse Maastricht	a	ja	Huidige verkeersontwikkeling en verkeersonveiligheid maken ombouw tot autosnelweg gewenst.
A3	Rondweg Dordrecht	b	nee	Ontlast de A16. Gebruik wordt gemaakt van de S43
A7	Rondweg Sneek	c	nee	Struktuurverbetering en continuïteit.
A7	Stadsrondweg Groningen	c	ja	Huidige verkeersontwikkeling en verkeersonveiligheid maken ombouw tot volwaardige autosnelweg gewenst.
A7	Zuidbroek – Duitse grens	b	ja	Struktuurverbetering. Onderdeel internationale verbinding Uitvoeringsproject.
A9	Alkmaar – De Kooij	c	nee	Op termijn is op grond van de te verwachten verkeersontwikkeling ombouw tot autosnelweg gewenst.
A30	Ede (A12) – Barneveld(A1)	c	nee	Ontlasting van A2 en A12. Het gedeelte Barneveld (A2) – N224 moet nog worden overgedragen aan het rijk.
A31	Zürich – Midlum	b	nee	Struktuurverbetering en continuïteit
A31	Leeuwarden (zuid) – A32	c	nee	Struktuurverbetering en continuïteit
A31	Leeuwarden – Drachten	c	nee	Op termijn ombouw tot autosnelweg gewenst uit oogpunt van verkeersontwikkeling en onveiligheid
A32	Leeuwarden (A31) – Heerenveen (A7) – Wolvega (Noord)	b	nee	Struktuurverbetering en continuïteit
A35	Zwolle (A28) – Almelo	c	nee	Op termijn is op grond van de te verwachten verkeersontwikkeling ombouw tot autosnelweg gewenst.
A35	Enschede (N15) – Enschede (Zuid)	a	nee	Struktuurverbetering en continuïteit
A37	Hoogeveen – Holsloot (N34)	c/d	nee	Op termijn is op grond van de te verwachten verkeersontwikkeling ombouw tot autosnelweg gewenst.
A37*	Holsloot – Duitse grens	c	nee	Op termijn is op grond van de te verwachten verkeersontwikkeling ombouw tot autosnelweg gewenst.
A58	Etten-Leur – Breda (A16)	b	ja	Onderdeel van HTA
A59	Rosmalen – Geffen	c	nee	Ombouw gewenst uit oogpunt van continuïteit, verwachte verkeersontwikkeling en verkeersveiligheid
A65	's-Hertogenbosch (A2) – Tilburg (A58)	c	nee	Ombouw gewenst vanuit verkeersveiligheid
A68	Kelpen – Roermond	c	nee	Ombouw gewenst uit oogpunt van verwachte verkeersontwikkeling. Dit project is deels ombouw en deels nieuwe aanleg.
A68	Roermond – Duitse grens	c	nee	Ombouw gewenst uit oogpunt van verwachte verkeersontwikkeling. Dit project is deels ombouw en deels nieuwe aanleg.
A69	Eindhoven (N67) – Valkenswaard – Belgische grens	b	nee	Ontlasting van de bestaande verbinding en vanuit verkeersveiligheid gewenst

HOOFDWEGENNET

Te verbreden verbindingen²

nr	omschrijving	status	HTA	toelichting
A1	Amsterdam (A10) – Barneveld (A30)	-	ja	
A2	Amsterdam (A10) – Eindhoven (westtangent)	-	ja	
A2	Maasbracht (A73) – Kerensheide (A76)	-	ja	
A4	Amsterdam (A10) – Den Haag (A13)	-	ja	
A4	Schiedam (A20) – Hoogvliet (A15)	-	ja	
A4	Klaaswaal (A29) – Hellegatsplein (A59)	-	ja	
A6	Muiderberg (A1) – Almere (A27)	-	ja	
A7	Purmerend – Almere	-	nee	
A7	Stadsrondweg Groningen	-	ja	
A8	Zaanstad – Amsterdam (A10)	-	nee	
A9	Wijkertunnel – Ouderkerk a/d Amstel (A2)	-	ja	
A10	Coentunnel	-	nee	
A12	Den Haag – Gouda – Linschoten	-	ja	
A12	Linschoten – Utrecht (richting Utrecht)	-	ja	
A12	Lunetten – Arnhem – Duitse grens	-	ja	
A15	Hoogvliet (A4) – Ridderkerk (A15)	-	ja	
A15	Ridderkerk (A16) – Gorinchem (A17)	-	ja	
A16	Terbregseplein (A20) – Rijsoord (A15)	-	ja	
A16	Moerdijk (A17) – Belgische grens	-	ja	
A20	Vlaardingen (A24) – Schiedam (A4)	-	ja	
A20	Terbregseplein (A16) – Gouda (A12)	-	ja	
A27	Eemnes (A2) – Breda (A58)	-	ja	
A28	Utrecht – Amersfoort	-	ja	
A28	Zwolle (A50) – Zwolle (A35)	-	ja	
A44	Burgerveen – Den Haag (A14)	-	nee	
A50	Gedeelte A15 – A73	-	ja	
A58	Breda (A16) – Tilburg (A65)	-	ja	
A76	Kerensheide (A2) – Heerlen (A79)	-	ja	

² Nadrukkelijk zij vermeld, dat het overzicht «te verbreden verbindingen» slechts indicatief en *niet* limitatief van karakter is.

HOOFDWEGENNET

Van het hoofdwegenet af te voeren verbindingen:

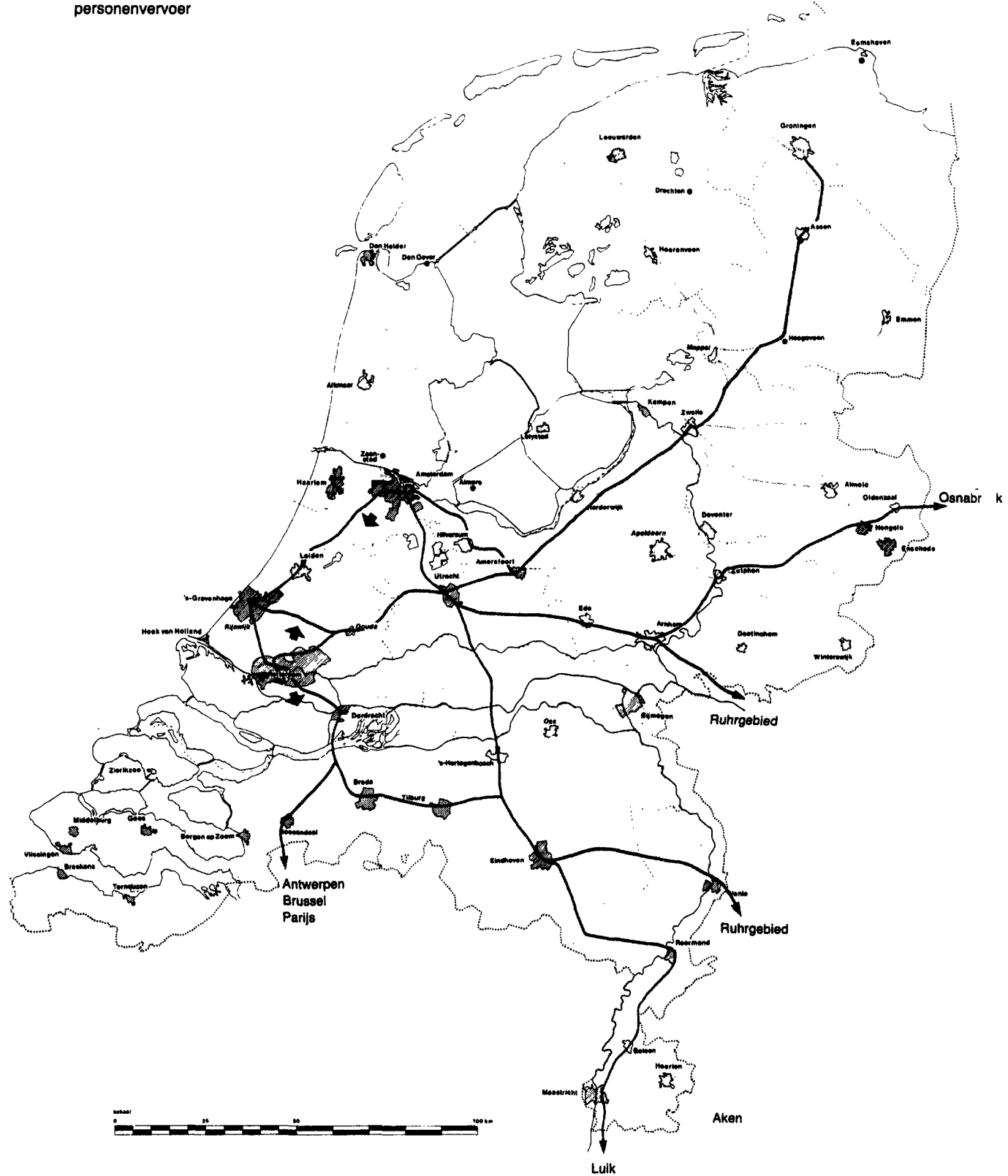
nr	omschrijving	status	HTA	toelichting
A3	Nieuwerkerk a/d IJssel – Oudekerk a/d IJssel – Dordrecht (A15)	-	-	Door verbreding van de Van Brieneoordbrug komt voldoende capaciteit beschikbaar op bestaande wegen
A15	Valburg (A50) – Babberich (A12)	-	-	Dit weggedeelte wordt van het hoofdwegenet afgevoerd omdat uit een belangenafweging is gebleken dat het bereikbaarheidsbelang in dit geval niet opweegt tegen verdere doorsnijding van het betrokken natuurgebied.
A22	Haarlem – Nieuw Venneep – A44 – A4	-	-	Het lange afstandsverkeer zal zich bij aanwezigheid van het zuidelijke gedeelte van de A5 voornamelijk concentreren op de route via de A4, waardoor dit deel van de A22 hiervoor niet meer een functie zal vervullen. Een definitieve beslissing over het handhaven van de A22 op het hoofdwegenet zal in 1989 genomen worden in het kader van de tracé-besluit Westrandwegverbinding-A4/A9-problematiek bij Badhoevedorp/Schiphol
A38	Ridderkerk – Ouderkerk a/d IJssel	-	-	Door verbreding van de Van Brieneoordbrug komt voldoende capaciteit beschikbaar op bestaande wegen
A48	Arnhem – Zutphen – Deventer – Linda	-	-	De huidige rw 48 vervult voornamelijk een regionale functie. De meest aangewezen route voor het doorgaande verkeer over het traject dat rw 48 overbrugt, is de route via de A50 en de A28 tussen Arnhem en Hoogeveen over Apeldoorn en Zwolle. Deze route heeft een zodanige reservecapaciteit dat een daarmee parallel lopende hoofdverbinding uit dat oogpunt overbodig is. Bovendien zijn voldoende dwarsverbindingen aanwezig die de regio Salland/Twente ontsluiten (A35, Zwolle-Almelo en A1, Apeldoorn-Deventer-Hengelo/Enschede). De hoofdontsluiting van de Achterhoek vindt plaats door rw 15, Arnhem (A12) – Enschede.
A50	Kampen – Emmeloord	-	-	Hoofdverbinding van en naar Friesland loopt via A28 en A32. Het verkeeraanbod rechtvaardigt geen tweede hoofdverbinding.
N57	Brielle (A15) – Middelburg (A58)	-	-	Bij aanleg van de Westerschelde-oeververbinding fungeert de A4-N59 (Zeelandbrug)-WOV-N61 als hoofdverbinding. De N57 kan daarmee, mede uit oogpunt van het verminderen van de verkeersdruk op het recreatief waardevolle Zeeuws kustgebied en de bedrijfsonzekerheid van de weg over de Oosterscheldewaterkering (de Oosterscheldeweg kan tijdelijk gesloten worden voor alle verkeer), als hoofdverbinding worden afgevoerd.
N58	Breskens – Schoondijke	-	-	Door de mogelijke aanleg van de WOV komt de huidige veerverbinding te vervallen
N59	Zierikzee – Serooskerke	-	-	De weg vormt een belangrijke regionale verbinding, maar voldoet qua functie niet aan de doelstelling (structuur) van het hoofdwegenet.
N60	Kruiningen – Ter Hole	-	-	Door de mogelijke aanleg van de WOV komt de huidige veerverbinding te vervallen.
N60	Ter Hole – Belgische grens	-	-	De weg vormt een belangrijke regionale verbinding, maar voldoet qua functie niet aan de doelstellingen van het hoofdwegenet.
N61	Terneuzen – Ter Hole	-	-	De weg vormt een belangrijke regionale verbinding maar wordt bij de mogelijke aanleg WOV niet meer als hoofdverbinding opgenomen.

SPOORWEGNET PERSONENVERVOER

Hoofdtransportassen

pkb

↓
hoofdtransportassen
overige spoorlijnen voor
personenvervoer



SPOORWEGNET PERSONENVERVOER
Aanpassingen infrastructuur
 (de met * aangegeven categorieën zijn niet limitatief)

pkb

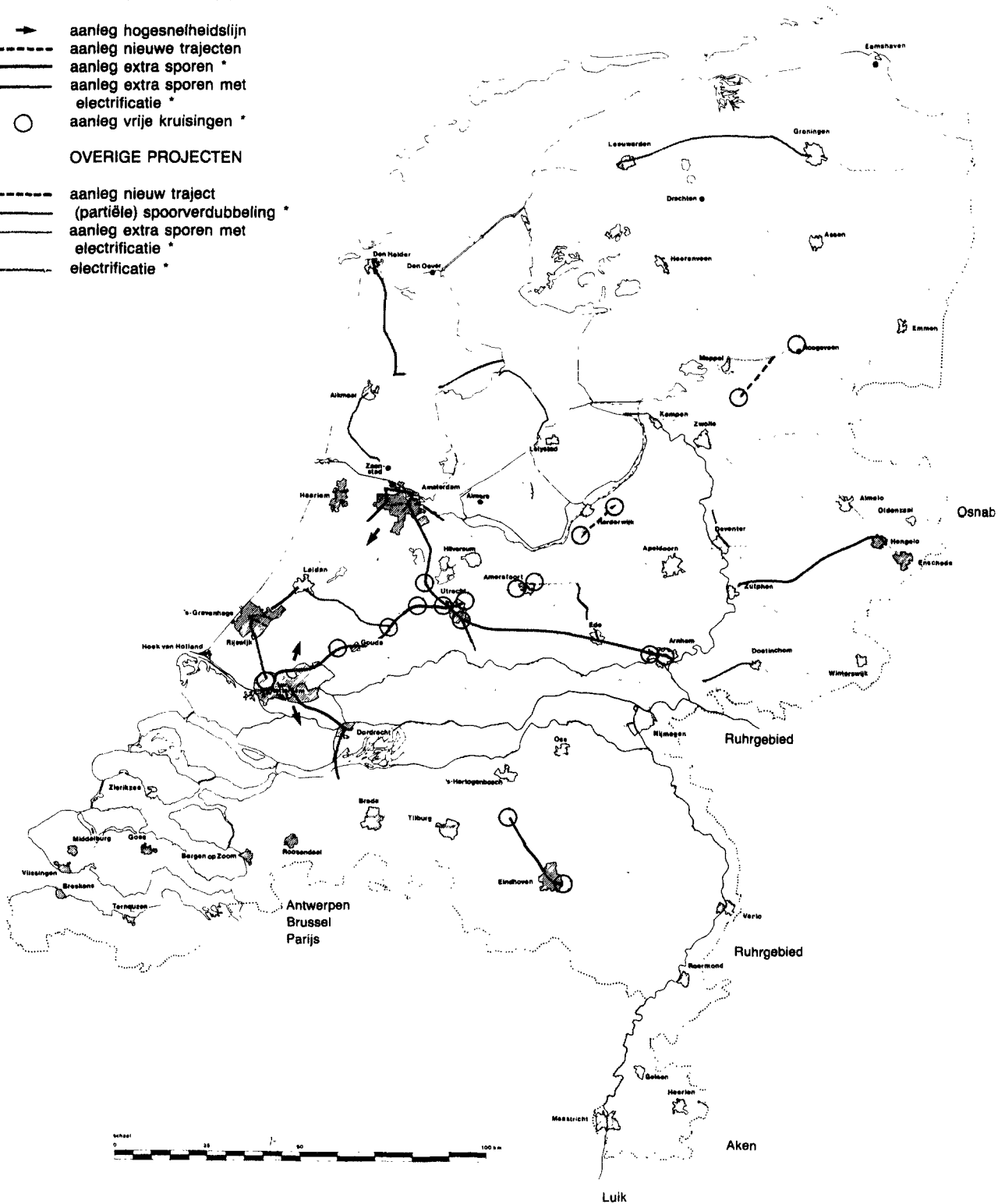
bestaande spoorlijnen

PROJECT T.B.V. HOOFDTRANSPORTASSEN


- ➔ aanleg hogesnelheidslijn
- aanleg nieuwe trajecten
- * aanleg extra sporen *
- * aanleg extra sporen met electrificatie *
- aanleg vrije kruisingen *

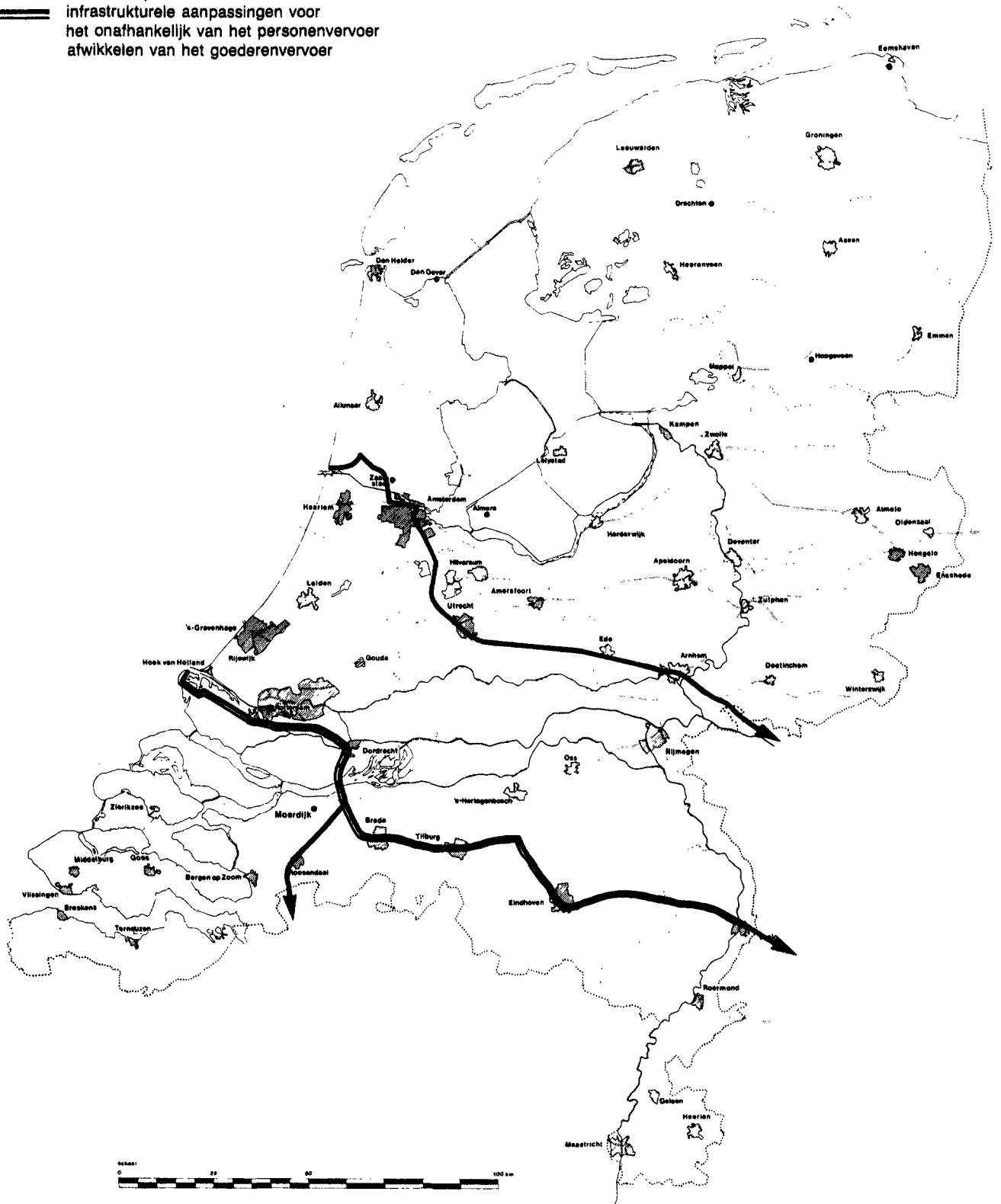
OVERIGE PROJECTEN

- aanleg nieuw traject (partiële) spoorverdubbeling *
- * aanleg extra sporen met electrificatie *
- * electrificatie *



SPOORWEGNET GOEDERENVERVOER

-  spoorwernet voor goederenvervoer
-  hoofdtransportassen
-  infrastrukturele aanpassingen voor het onafhankelijk van het personenvervoer afwikkeln van het goederenvervoer



SPOORWEGNET PERSONENVERVOER³

Nieuwe spoorwegverbindingen

omschrijving	status	HTA	toelichting
Hoge-snelheidslijn Amsterdam – Rotterdam – Belgische grens ⁴	c	ja	nieuwe verbinding
Ermelo – Harderwijk Oost	c	ja	2 extra sporen incl. vrije kruisingen. In de afweging voor dit project is expliciet rekening gehouden met de natuurwetenschappelijke waarde van het betrokken gebied. Er wordt gestreefd naar bundeling met de bestaande weginfrastructuur (A28)
*Zwolle – Hoogeveen	c	ja	2 extra sporen incl. vrije kruisingen. Deze verbinding doorsnijdt de grote landschappelijke eenheid het Reestdal. Bij de uiteindelijke afweging van dit project worden natuurbelangen en de versnippering van dit gebied nadrukkelijk meegewogen.
Amsterdam Rai – Weesp	b	nee	nieuwe verbinding. Aanleg zuidelijke tak van de Ringspoorbaan. Uitvoeringsproject.
Hilversum – Almere	b	nee	verbindingsboog met vrije kruising
Hoek van Holland – strand	c	nee	verlenging spoorlijn

Te verbreden verbindingen, electrificatieprojecten etc.⁵

omschrijving	status	HTA	toelichting
<i>Traject Amsterdam – Den Haag</i>			
Amsterdam CS – Zaanstraat ⁶	a	ja	2 extra sporen
Zaanstraat – Schiphol – Hoofddorp	a	ja	2 extra sporen
Schiphol station	a	ja	uitbreiding aantal sporen
Leiden – Den Haag Mariahoeve	a	ja	2 extra sporen. Gedeeltelijk in uitvoering.
Leiden Station	a	ja	extra sporen, reconstructie t.b.v. doorgaande treinen

³ Een * betekent: op grond van de huidige inzichten zal besluitvorming over dit project pas aan het einde van de beschouwde planperiode, aan de hand van een nadere studie, aan bod komen.

Het project behoeft nog niet in streekplannen te worden afgewogen, maar mag niet fysiek onmogelijk worden gemaakt.

⁴ Voor deze verbinding wordt conform eerdere afspraken (Tweede Kamer zitting 1986/1987, 19 700 nr. 52) een afzonderlijke pkb-procedure gevolgd.

⁵ Nadrukkelijk zij vermeld, dat het overzicht «te verbreden verbindingen, electrificatieprojecten, etc.» slechts indicatief en *niet* limitatief van karakter is.

⁶ Dit project is uitwisselbaar met stadsgewestelijke openbaar vervoerprojecten.

SPOORWEGNET PERSONENVERVOER

omschrijving	status	HTA	toelichting
<i>Traject Den Haag – Rotterdam</i>			
Den Haag ⁶	–	ja	uitbreiding perroncapaciteit
Den Haag HS – Rijswijk	a	ja	2 extra sporen
Rijswijk – Schiedam	a	ja	2 extra sporen
Delfshavense Schiebruggen	–	ja	aanleg nieuwe spoorbruggen. Uitvoeringsproject.
Schiedam aansluiting	–	ja	vrije kruising
<i>Traject Rotterdam – Brabant/Belgische grens</i>			
Willemsspoortunnel	a	ja	aanleg driesporige tunnel met capaciteit voor een extra spoor. Uitvoeringsproject.
Willemsspoortunnel	a	ja	aanleg extra spoor
Rotterdam stadion – Lombardijen	a	ja	2 extra sporen
Lombardijen – Dordrecht Zuid	a	ja	2 extra sporen
Dordrecht Zuid – Lage Zwaluwe	a	ja	2 extra sporen
<i>Traject Amsterdam – Amersfoort</i>			
Diemen – Weesp	a	ja	2 extra sporen
<i>Traject Rotterdam – Utrecht</i>			
Rotterdam – Gouda	a	ja	2 extra sporen
Gouda	–	ja	vrije kruising plus nieuwe brug over de Gouwe. Uitvoeringsproject.
Gouda – Utrecht	a	ja	2 extra sporen
Woerden aansluiting	–	ja	vrije kruising
Harmelen aansluiting	–	ja	vrije kruising
<i>Traject Amsterdam – Utrecht</i>			
Amsterdam CS station	–	ja	uitbreiding perroncapaciteit
Amsterdam Muiderpoort – Breukelen	a	ja	2 extra sporen
Breukelen aansluiting	a	ja	vrije kruising
Breukelen – Utrecht CS	–	ja	2 extra sporen
<i>Traject Utrecht – Arnhem</i>			
Utrecht Lunetten – Arnhem	a	ja	2 extra sporen
Utrecht zuidzijde	–	ja	vrije kruising
Arnhem	–	ja	vrije kruising
Arnhem – Arnhem Velperbroek aansluiting	a	ja	2 extra sporen
Velperbroek	–	ja	vrije kruising
<i>Traject Utrecht – Maastricht</i>			
Utrecht Lunetten – Houten	a	ja	2 extra sporen
Boxtel – Eindhoven	a	ja	2 extra sporen
Boxtel aansluiting	–	ja	vrije kruising
Eindhoven zuidzijde	–	ja	vrije kruising
<i>Traject Arnhem – Hengelo</i>			
Zutphen – Hengelo	a	ja	2 sporen, electrificatie
<i>Traject Utrecht – Groningen</i>			
Utrecht – Blauwkapel	a	ja	2 extra sporen
Utrecht aansluiting	–	ja	vrije kruising
Amersfoort west- en oostzijde	–	ja	2 vrije kruisingen
<i>Overige trajecten</i>			
Leiden – Woerden	a	nee	extra spoor
Heerhugowaard – Den Helder	a	nee	extra spoor
Hoorn – Enkhuizen	a	nee	extra spoor
Deventer – Olst	a	nee	extra spoor
Apeldoorn – Zutphen	–	nee	electrificatie
Zevenaar – Doetinchem	a	nee	electrificatie, extra spoor
Heerlen – Aken	c	nee	deels extra spoor, electrificatie
Groningen – Leeuwarden	a	nee	partiële spoorverdubbeling
Almelo – Mariënberg	–	nee	electrificatie
Barneveld – Ede	a	nee	partiële spoorverdubbeling
Nijmegen – Venlo – Roermond	–	nee	electrificatie
Alkmaar – Zaanstad	a	nee	2 extra sporen

SPOORWEGNET PERSONENVERVOER

Van het spoorweganet af te voeren verbindingen⁷

De raccordementen (d.w.z. spooransluitingen waarop geen concessie van het rijk rust) die in SVV I waren genoemd, worden hier niet apart genoemd. Het rijk neemt hiervoor geen verantwoordelijkheid inzake het planologisch reserveren.

omschrijving	status	HTA	toelichting
Winterswijk – Neede	–	nee	afweging heeft plaatsgevonden
Enschede – Boekelo	–	nee	afweging heeft plaatsgevonden
Glanerbrug – Losser	–	nee	afweging heeft plaatsgevonden
Enschede – Lonneker	–	nee	afweging heeft plaatsgevonden
Apeldoorn – Hattemerbroek	–	nee	afweging heeft plaatsgevonden
Doetinchem – Zelhem	–	nee	afweging heeft plaatsgevonden
Axel – Hulst (grens)	–	nee	afweging heeft plaatsgevonden
Groningen – Marum	–	nee	afweging heeft plaatsgevonden
Uden – Kruispunt Beugen	–	nee	afweging heeft plaatsgevonden
Geertruidenberg – Raamsdonk	–	nee	afweging heeft plaatsgevonden
Raamsdonk – Waalwijk	–	nee	afweging heeft plaatsgevonden
Lelystad – Groningen	–	nee	reservering in rijksvisie niet nodig
Lelystad – Kampen	–	nee	reservering in rijksvisie niet nodig
Emmen – Ter Apel	–	nee	reservering in rijksvisie niet nodig
Zuidhoek – Delfzijl	–	nee	reservering in rijksvisie niet nodig
Geldrop – Valkenswaard (grens)	–	nee	reservering in rijksvisie niet nodig
Tilburg – Baarle Nassau (grens)	–	nee	reservering in rijksvisie niet nodig
Winterswijk – Winterswijk (grens)	–	nee	reservering in rijksvisie niet nodig
Uithoorn – De Kwakel	–	nee	reservering in rijksvisie niet nodig
Marum – Drachten	–	nee	reservering in rijksvisie niet nodig
Loosduinseweg – Den Haag HS	–	nee	reservering in rijksvisie niet nodig
R'dam Spaanse Polder – Marconiplein	–	nee	reservering in rijksvisie niet nodig
Bilthoven – Zeist (gedeeltelijk)	–	nee	reservering in rijksvisie niet nodig
Apeldoorn VAM – Dieren (museumlijn)	–	nee	reservering in rijksvisie niet nodig
Haaksbergen – Boekelo (museumlijn)	–	nee	reservering in rijksvisie niet nodig
Hoorn – Medemblik (museumlijn)	–	nee	reservering in rijksvisie niet nodig
Goes – Borssele (museumlijn)	–	nee	reservering in rijksvisie niet nodig
Amsterdam – Uithoorn (museumlijn)	–	nee	reservering in rijksvisie niet nodig

⁷ De rijksoverheid acht zich niet langer verantwoordelijk voor het planologisch reserveren van deze verbindingen. Het staat de andere overheden uiteraard vrij verbindingen alsnog op te nemen in hun ruimtelijke plannen. N.B.: het betreft zowel personen- als goederenvervoer-verbindingen.

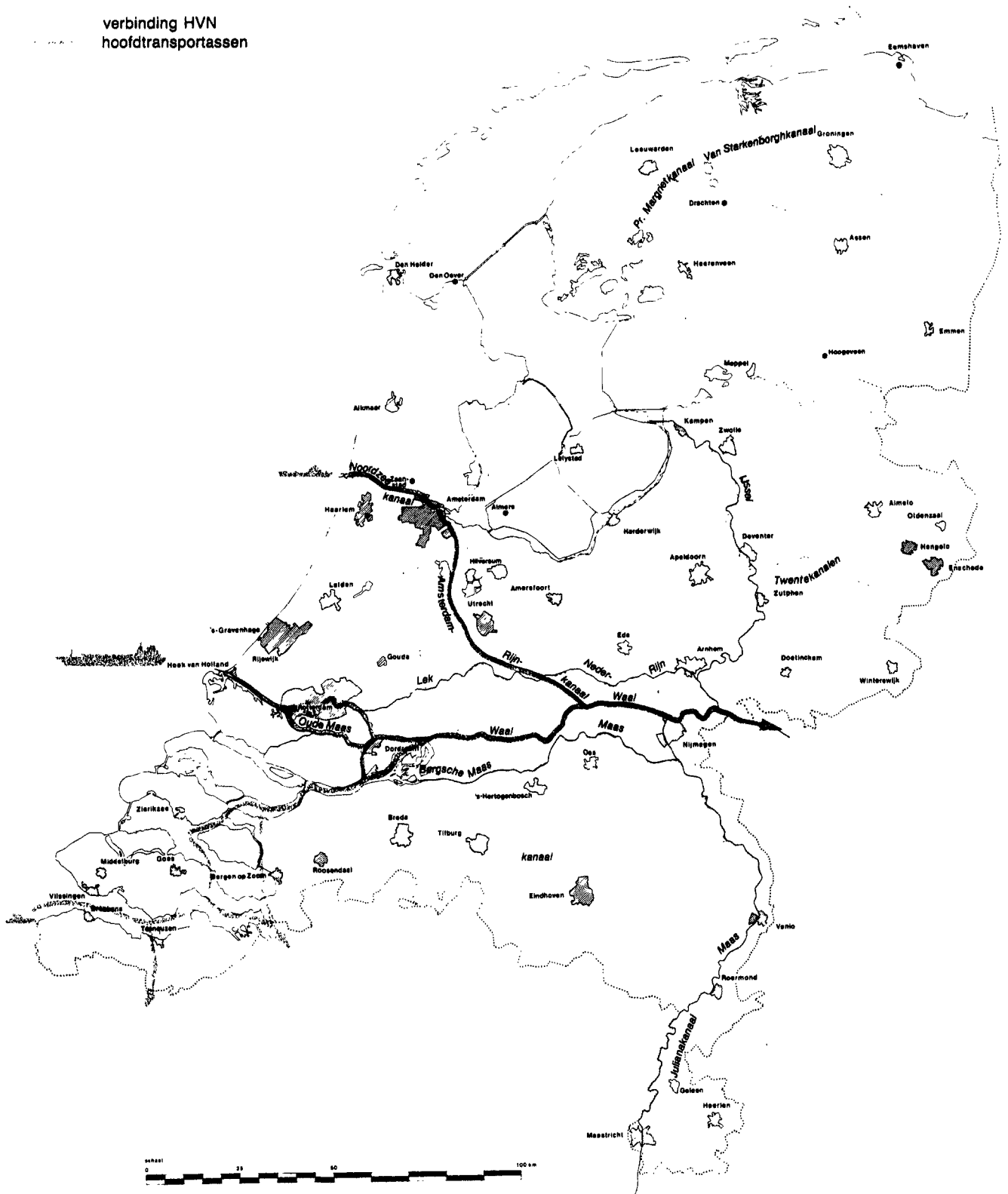
Verbindingen waarover nog geen besluit is genomen

omschrijving	status	HTA	toelichting
Amsterdam Hemboog (Sloterdijk)	–	nee	studie is afgerond
Veghel – Uden	–	nee	in studie
Waalwijk – Den Bosch	–	nee	in studie
Enschede – Gronau	–	nee	nog in studie te nemen
Nijmegen – Kranenburg	–	nee	nog in studie te nemen
Rotterdam Heer Bokelwegboog	–	nee	nog in studie te nemen
Bilthoven – Zeist (gedeeltelijk)	–	nee	nog in studie te nemen
Nieuwersluis – Uithoorn	–	nee	nog in studie te nemen
Simpelveld – Kerkrade	–	nee	nog in studie te nemen

HOOFDVAARWEGENNET Hoofdtransportassen

pkb

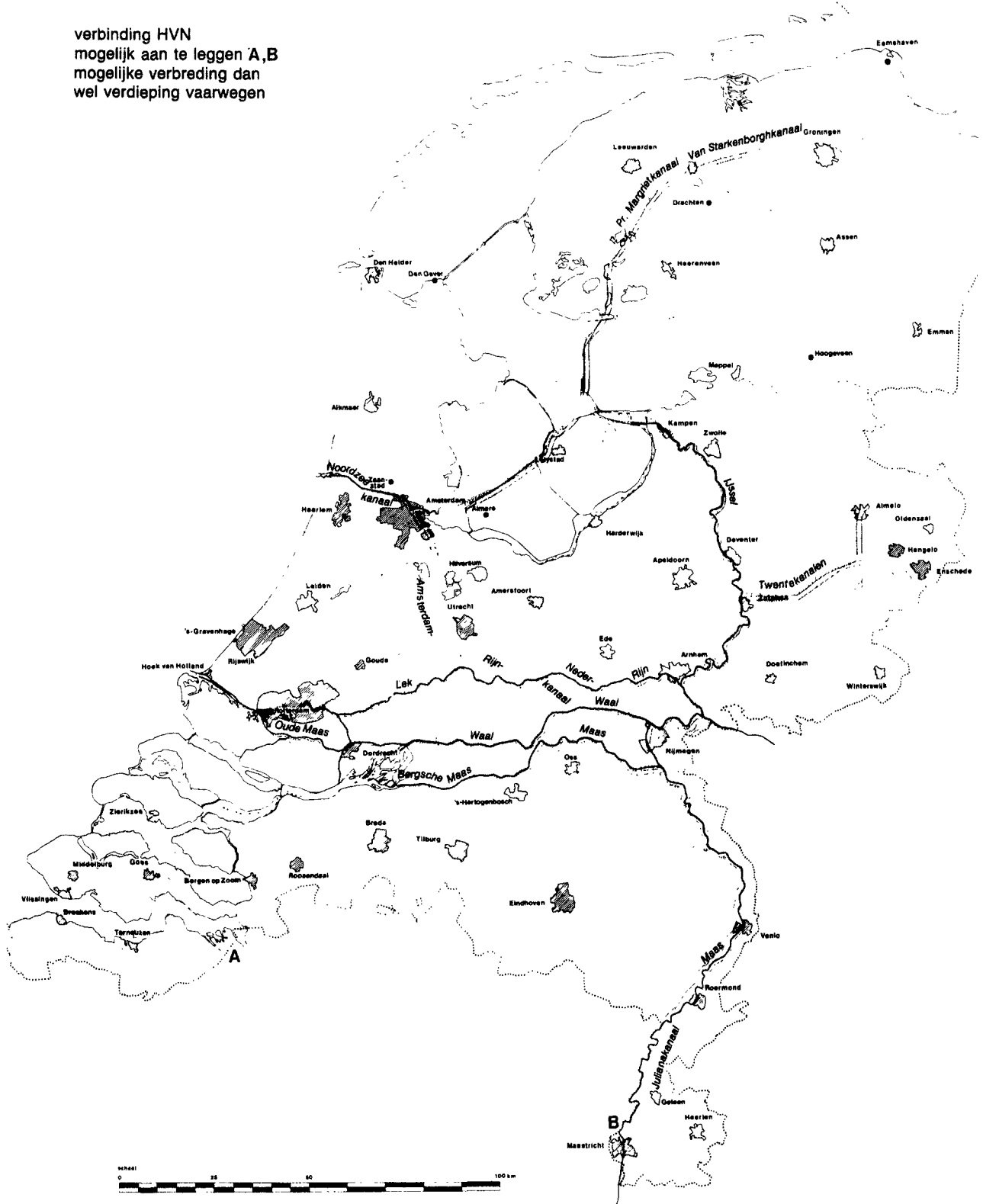
verbinding HVN
hoofdtransportassen



HOOFDVAARWEGENNET Aanpassingen infrastructuur

pkb

verbinding HVN
mogelijk aan te leggen A,B
mogelijke verbreding dan
wel verdieping vaarwegen



HOOFDVAARWEGENNET

Nieuwe verbindingen

omschrijving	status	HTA	toelichting
Baalhoekkanaal	b	nee	nieuwe verbinding [A] ⁸ , Belgische wens (verdrag gesloten, maar nog niet geratificeerd); al dan niet hoofdtransportas zal worden gezien wanneer uitvoering ter hand wordt genomen.
Cabergkanaal	b	nee	nieuwe verbinding [B], Belgische wens (rechtsgeldig verdrag verplicht tot medewerking aan realisering).

Aanpassingen hoofdvaarwegennet

omschrijving	status	HTA	toelichting
<i>Route⁹ Rotterdam – Duitsland Klasse VI (6-bdv¹⁰)</i> Oude Maas	a	ja	vergroting capaciteit en wegnemen belemmeringen (beperkte) 6-bdv (bochtaanpassing e.d.) [1] ¹¹
Waal	a	ja	vergroting capaciteit en wegnemen belemmeringen (beperkte) 6-bdv (bochtaanpassing e.d.) [2]
<i>Route Amsterdam NZKG – Duitsland Klasse VI (4-bdv)</i> Noordzeekanaal ¹²	a	ja	vergroting bedrijfszekerheid en efficiency (renovatie sluisen e.d.) [3]
Amsterdam Rijnkanaal	a	ja	vergroting capaciteit en wegnemen belemmeringen 4-dbv (wegnemen vernauwingen, drempels e.d.) [4]
<i>Route Rotterdam-Antwerpen Klasse VI (4-bdv)</i> Westerschelde ¹²	-	ja	België wenst vaarwegverdieping
<i>Route Rotterdam – Vlissingen Klasse VI (4-bdv)</i> Kanaal door Zuid Beveland	a	ja	vergroting bedrijfszekerheid en vaarwegklasse tot VI (verruimingswerken e.d.) [5]
<i>Maasroute Klasse V (2-dbv)</i> Maas	a	nee	vergroting gebruiksmogelijkheden tot 2-bdv (maatregelen zijn nog onderwerp van studie) [6]
Lateraalkanaal Linne-Buggenum	a	nee	vergroting gebruiksmogelijkheden tot 2-bdv (maatregelen zijn nog onderwerp van studie) [6]
Julianakanaal	a	nee	vergroting gebruiksmogelijkheden tot 2-bdv (maatregelen zijn nog onderwerp van studie) [6]
Maas	a	nee	vergroting gebruiksmogelijkheden tot 2-bdv (maatregelen zijn nog onderwerp van studie) [6]
<i>Route A'dam NZKG-Delfzijl/Eemshaven Klasse V (2-bdv)</i> Buiten IJ	a	nee	vergroting bedrijfszekerheid en capaciteit (renovatie sluisen e.d.) [7]
IJmeer	a	nee	vergroting capaciteit (maatregelen zijn nog onderwerp van studie) [7]
Oostvaardersdiep	a	nee	vergroting bedrijfszekerheid (maatregelen zijn nog onderwerp van studie) [7]
IJsselmeer	a	nee	vergroting bedrijfszekerheid (maatregelen zijn nog onderwerp van studie) [7]
Prinses Margrietkanaal	a	nee	vergroting bedrijfszekerheid en gebruiksmogelijkheden tot 2-bdv (maatregelen zijn nog onderwerp van studie) [7]
Van Starckenborghkanaal	a	nee	vergroting bedrijfszekerheid en gebruiksmogelijkheden tot 2-bdv (maatregelen zijn nog onderwerp van studie) [7]
<i>Route IJssel-Enschede/Almelo Klasse V</i> Twenthekanaal	a	nee	vergroting bedrijfszekerheid en vaarwegklasse tot V (maatregelen zijn nog onderwerp van studie) [8]
Zijtak naar Almelo	a	nee	vergroting bedrijfszekerheid en vaarwegklasse tot V (maatregelen zijn nog onderwerp van studie) [8]

⁸ [] verwijst naar het betreffende project op de pkb-kaart.

⁹ van een route zijn alleen de nog niet eerder vermelde hoofdvaarwegen weergegeven en dan alleen nog in geval deze hoofdvaarwegen worden aangepast

¹⁰ 6-bdv: zeesbaksduwvaart

¹¹ [] verwijst naar het betreffende project op de pkb-kaart.

¹² zeetoegangsweg

HOOFDVAARWEGENWET

Overige projecten (voortzetting van reeds in gang gezet beleid)

omschrijving	status	HTA	toelichting
<i>Brabants-Limburgse kanalen</i>			
Maas Veghel	d	nee	klasse IV - vaarweg (verruimingswerken e.d.) [9]
Maas Lozen	a	nee	klasse IV - vaarweg (verruimingswerken e.d.) [10]
omleiding Helmond	b	nee	omleiding om binnenstad (nieuw kanaaldeel e.d.) [11]

Van het hoofdvaarwegennet af te voeren verbindingen

omschrijving	status	HTA	toelichting
Ten opzichte van het Struktuurschema Vaarwegen (deel d, Regeringsbeslissing) zijn de volgende hoofdvaarwegen afgevoerd:			
Kanaal Wessems - Nederweert	-	-	de vaarweg voldoet niet aan het gestelde criterium dat nu of in de toekomst via een hoofdvaarweg minimaal 5 mln ton goederen per jaar wordt vervoerd.
Zuid Willemsvaart (vanaf de Belgische grens en de Maas)	-	-	de vaarweg voldoet niet aan het gestelde criterium dat nu of in de toekomst via een hoofdvaarweg minimaal 5 mln ton goederen per jaar wordt vervoerd.

Inspraakwijzer

Algemeen

Er gebeurt veel binnen de «wereld van verkeer en vervoer». De politieke en economische omstandigheden wijzigen zich. De rol van de auto, het openbaar vervoer en het goederenvervoer zijn volop in discussie. De technologische ontwikkelingen gaan snel en de Europese liberalisatie van verkeer en vervoer, met haar nieuwe concurrentieverhoudingen, vindt eind 1992 plaats. Dit vergt grote inspanning van overheid, bedrijfsleven en burgers. Een gezamenlijke visie op de toekomst is gewenst. De regering geeft u daarom de gelegenheid om uw mening te geven op het voorgenomen beleid.

Inspraak op het strukturaarschema

Het uitgangspunt voor de inspraak is deel a van het strukturaarschema: het beleidsvoornemen. Het Tweede Strukturaarschema Verkeer en Vervoer bevat een nota van toelichting «Verkeer en Vervoer tot 2010» en een «planologische kernbeslissing» (PKB). De voornemens van de regering voor het verkeers- en vervoerbeleid en de voorgenomen maatregelen en plannen zijn hierin samengevat.

Dit beleidsvoornemen is tegen betaling van f 45 te verkrijgen bij de Staatsuitgeverij, Christoffel Plantijnstraat 2 's-Gravenhage, telefoon (070)-789880 (ISBN 90 12 06057 5)

Tevens is een brochure verkrijgbaar op postkantoren en bibliotheken.

Inspraaktermijn en -adres

Aan de te volgen procedure bij de inspraak zal op uitgebreide schaal aandacht worden besteed. De aanvang van de procedure wordt in de landelijke dagbladen bekend gemaakt. Gedurende vier maanden kunt u op het beleidsvoornemen reageren. De regering kiest daarmee voor de maximale inspraaktermijn die de Wet op de Ruimtelijke Ordening toelaat. Van 1 december 1988 tot 1 april 1989 kunt u uw reactie zenden naar:

Centraal Punt Inspraak
Tweede Strukturaarschema Verkeer en Vervoer
Postbus 97611
2509 GA 's-Gravenhage

Uit ervaring is gebleken dat het toevoegen van een samenvatting aan uw standpunten de toegankelijkheid van de reactie bevordert.

Wat gebeurt er met de reacties

Vanuit het Centraal Punt Inspraak worden de ingezonden reacties verspreid onder diegenen die met het opstellen van het beleid te maken hebben. Uiteraard krijgen de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de beleidsambtenaren van beide departementen de ingezonden reacties. Tevens krijgen ook de leden van de Tweede en Eerste Kamer afschriften – in gebundelde vorm – toegestuurd. De Raad van advies voor de ruimtelijke ordening (RARO) en de Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat kunnen de reacties bij hun advies aan de betrokken ministers betrekken.

In samenwerking met het secretariaat van de Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat zal het Centraal Punt Inspraak, een secretariaatsafdeling van de RARO, de reacties verwerken tot een samenvattend rapport: «Hoofdpijnen uit de inspraak». Deze samenvatting geeft een algemeen en globaal beeld van de inspraak en is dan ook bedoeld voor diegenen die geen gelegenheid of tijd kunnen vinden om alle reacties volledig te bestuderen. Dit rapport zal als deel b in de reeks Kamerstukken bij de Staatsuitgeverij verschijnen.

Op basis van de resultaten van de inspraak, van advisering door de Raad van advies voor de ruimtelijke ordening en de Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat – deze adviezen zullen verschijnen als deel c – en van bestuurlijk overleg met provincies en Vereniging van Nederlandse Gemeenten zal, uiterlijk 9 maanden nadat het beleidsvoornemen ter inzage is gelegd, de regeringsbeslissing (deel d) worden vastgesteld. Deze beslissing wordt aangeboden aan de Tweede Kamer en vervolgens, voorzover het is goedgekeurd, aan de Eerste Kamer der Staten-Generaal. Tot slot zal de uiteindelijke tekst van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer verschijnen als deel e.

We leven in een zich snel veranderende wereld. Technologische ontwikkelingen gaan snel. Er is weer economische groei. De eenwording van de Europese markt in 1992 is het thema van de dag. In dit Tweede Struatuurschema Verkeer en Vervoer is duidelijk gemaakt hoe we met verkeer en vervoer op die ontwikkelingen willen inspelen. We staan voor een moeilijke opgave. Wil Nederland in het Europa van de toekomst een belangrijke rol blijven spelen, dan dient de bereikbaarheid voor het zakelijk personenverkeer en voor het goederenverkeer weer op een hoog peil te worden gebracht. Aan de andere kant vragen verzuring, geluidhinder, verkeersonveiligheid en andere omgevingsproblemen om een krachtige aanpak. Dat is het spanningsveld waarmee we moeten omgaan. Als we tegelijkertijd de bereikbaarheid en de leefbaarheid willen verbeteren ontkomen we niet aan een geleiding van de mobiliteit. We zullen de groei van het autoverkeer moeten afremmen. Daarbij willen we zo min mogelijk ingrijpen in de vrijheid van mensen die zich willen verplaatsen of van verladers die goederen willen laten vervoeren. In dit Struatuurschema is zo concreet mogelijk aangegeven hoe de regering er met de hulp van vele anderen voor wil zorgen dat Nederland op verkeers- en vervoergebied klaar is voor de toekomst.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Illustraties: Cees Baanvinger
Uitgave: SDU uitgeverij
Druk: SDU drukkerij
ISBN: 90 12 06057 5

803404F