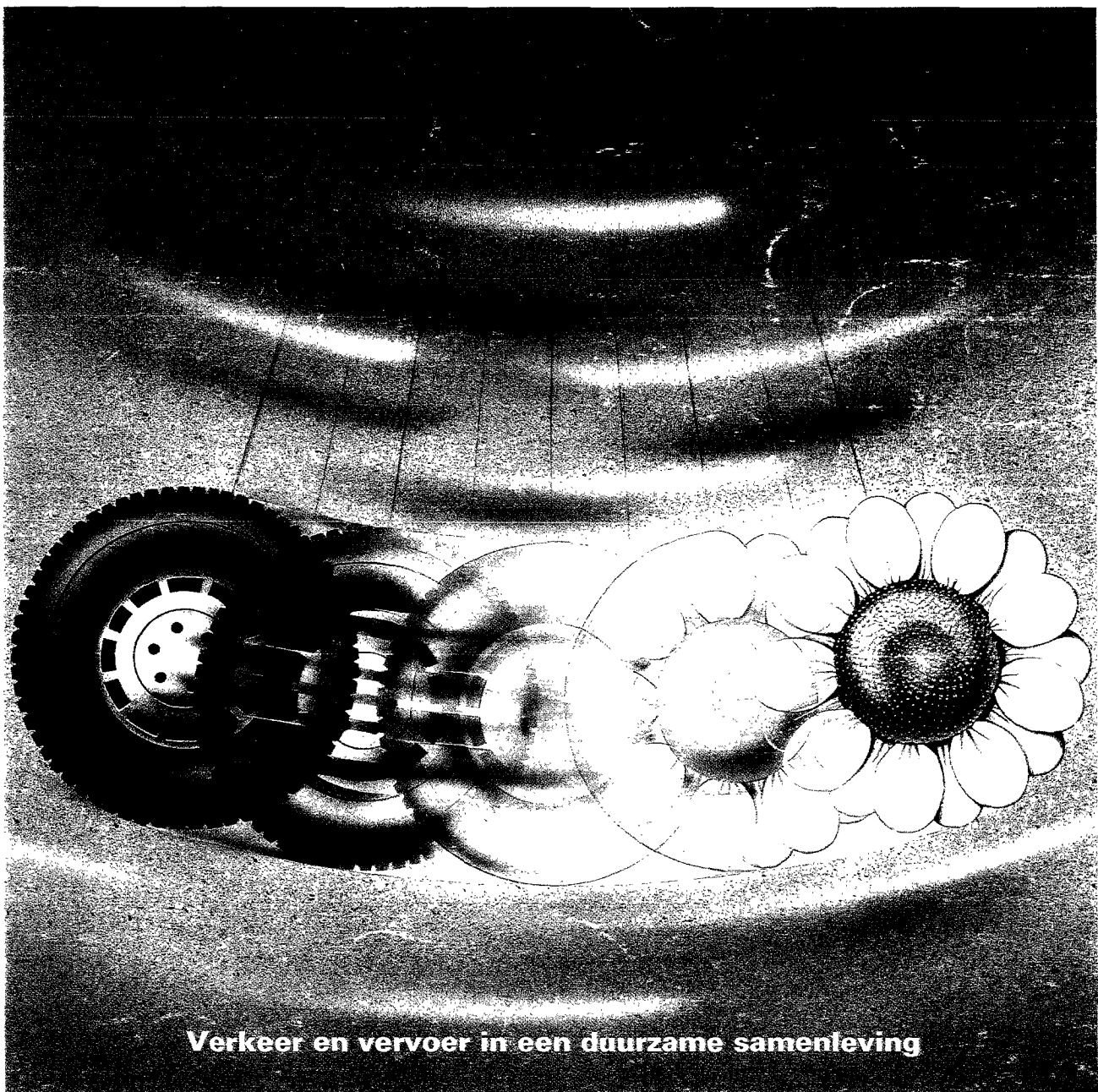


Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer

deel e: na parlementaire behandeling vastgestelde pkb



Verkeer en vervoer in een duurzame samenleving



Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer

DEEL E: TEKST VAN DE NA PARLEMENTAIRE BEHANDELING VASTGESTELDE PLANOLOGISCHE KERNBESLISSING

Ten geleide

Voor U ligt het deel E van het Structuurschema Verkeer en Vervoer. Het is een volgende stap in de planologische kernbeslissing-procedure. Die begon eind 1988 met deel A waarin het Kabinet haar beleidsvoornemens op het punt van verkeer en vervoer aankondigde, gevolgd door deel B (inspraakreacties), deel C (adviezen) en deel D (regeringsbeslissing). Na de behandeling door de Tweede Kamer zijn de aangenomen moties die betrekking hebben op de planologische kernbeslissing, in dit deel E verwerkt. Na goedkeuring door Tweede en Eerste Kamer treedt de planologische kernbeslissing in werking.

In dit deel E is de toelichtende tekst uit deel D (de regeringsbeslissing) weggelaten en zijn alleen de zogeheten pkb-hoofdstukken opgenomen. Het betreft de hoofdstukken Strategie, Financiën, Besluitvorming en de Kaarten met bijbehorende toelichting. De inhoud van deze hoofdstukken is alleen indien noodzakelijk aangepast en geactualiseerd. De betreffende passages zijn in de kantlijn gemarkeerd.

Dit deel E bevat één nieuw element. In het hoofdstuk Kaarten is ook een indicatieve kaart met tolheffingspunten opgenomen en wordt een toelichting gegeven op het systeem van tolheffing.



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directie Voorlichting

bibliotheek en documentatie

Deze tekst is een herdruk van deel E (Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 1990-1991, 20 922, nr. 114)

Postbus 20901 - 2500 EX 's-Gravenhage
Telefoon 070 - 3517047



Inhoud

Hoofdstuk 1	De Strategie	5
Hoofdstuk 2	Financiële aspecten	11
Hoofdstuk 3	Besluitvorming	14
Hoofdstuk 4	De Kaarten	21



Hoofdstuk 1. De Strategie

Het primaat ligt bij: een duurzame samenleving

De strategie in deel A was gebaseerd op de keuze: «zo goed mogelijk omgaan met het spanningsveld tussen individuele vrijheid, bereikbaarheid en leefbaarheid». Dat had consequenties voor de aan te dragen oplossingen: de maatregelen moesten evenwichtig recht doen aan alle drie de belangen.

Uit de reactie op deel A blijkt dat men betwijfelt of de ambitieuze streefbeelden op het punt van bereikbaarheid verenigbaar zijn met die van de leefbaarheid. Men vreest dat uiteindelijk de streefbeelden op het punt van leefbaarheid toch op de tweede plaats komen.

In de lijn van het regeerakkoord kiezen wij nu voor een duurzame samenleving als maatstaf voor het te voeren beleid. *Een duurzame samenleving staat voor ontwikkelingen die voorzien in de behoeften van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om óók in hun behoeften te voorzien.*

Dat leidt tot de keus voor een verkeers- en vervoersysteem dat milieuproblemen niet afwentelt op toekomstige generaties. Dat vraagt moedige politieke afwegingen. Bovendien kunnen en willen wij niet langer tolereren dat het verkeer jaarlijks zo'n 1 500 doden en 50 000 slachtoffers eist. De huidige generatie moet de durf hebben de nodige maatregelen te treffen. Dat vereist nadrukkelijk een gezamenlijk te dragen verantwoordelijkheid.

Dit betekent: grenzen stellen aan de externe effecten

Kiezen voor een duurzame samenleving betekent dat we grenzen moeten stellen aan de externe effecten van het verkeer en vervoer. Grenzen aan de luchtverontreiniging, grenzen aan het energieverbruik, grenzen aan de geluidshinder, grenzen aan het aantal verkeersslachtoffers, grenzen aan de aantasting van de natuur, grenzen aan de aantasting van de leefbaarheid in de steden, grenzen aan het ruimtebeslag. Deze worden bepaald op het niveau van wat voor deze generatie én voor toekomstige generaties aanvaardbaar is.

Door onze welvaart en door de technische ontwikkeling zijn we in staat ons snel en over grotere afstanden te verplaatsen. Mensen worden daarom in de verleiding gebracht steeds verder van hun werkplek te gaan wonen. In een duurzame samenleving kan dit niet onbeperkt doorgaan. We moeten die ontwikkeling afremmen.

Een duurzame samenleving vertaalt zich in een intelligent en doordacht systeem van verbindingen waarbij grenzen worden gesteld aan uitbreiding van infrastructuur. Alleen de echt noodzakelijke doorsnijdingen van het landschap kunnen worden getolereerd. Zo niet dan dreigt ons land steeds verder versnipperd te worden.

Willen we onze steden leefbaar houden dan zullen deze wel bereikbaar moeten zijn. Maar niet ten koste van het leefmilieu. We zullen in de steden het autogebruik nog sterker moeten inperken.

Bereikbaarheid: produkt van het verkeers- en vervoerbeleid

Het verkeers- en vervoerbeleid is gericht op het verzekeren van een goede bereikbaarheid. Nederland behoort tot de hoogst ontwikkelde en dichtbevolkte landen van de wereld en het Centraal Planbureau houdt in de komende 20 jaar rekening met een voortgaande welvaartsontwikkeling. Voor alle ingewikkelde economische en maatschappelijke processen die zich in een land afspelen is een goede bereikbaarheid niet alleen van belang, maar kan zelfs een noodzakelijk te vervullen voorwaarde worden genoemd. Bij de toenemende welvaartsontwikkeling zal het belang van de bereikbaarheid alleen maar toenemen. Dat vereist anticiperend handelen.

Voor Nederland komt er nog een bijzonder accent bij. Wij hebben onze welvaart voor een belangrijk deel te danken aan de ligging aan belangrijke verkeersaders van Europa. Het behouden en versterken van de daarop gebaseerde transport- en distributiefunctie van ons land, naast de rol als vestigingsplaatsfactor voor internationale ondernemingen, is een belangrijk doel van het regeringsbeleid. Dat vereist dat de trekpaarden van onze economie – de mainports Schiphol en Rotterdam – over goede weg-, water-, rail-, en telematicaverbindingen moeten beschikken.

Het is duidelijk dat het verzekeren van een goede bereikbaarheid kan botsen met het streven naar een duurzame samenleving. Van meet af aan moet vaststaan dat het verkeers- en vervoerssysteem dit economische doel alleen mag ondersteunen onder de voorwaarde dat de gestelde grenzen voor de duurzame samenleving niet worden overschreden. Het realiseren van een economische ontwikkeling, die geen rekening houdt met de leefbaarheid, impliceert dat we de toekomstige generaties met een flinke milieulast opzadelen. Die last zou wel de welvaartsontwikkeling, die wij wèl voor onszelf wensen, voor hen bij voorbaat in de waagschaal stellen of zelfs teniet doen.

We staan dus voor de taak op het terrein van verkeer en vervoer intelligente en creatieve oplossingen te vinden, oplossingen die economische groei mogelijk maken binnen de context van een duurzame samenleving.

Dat noodzaakt tot mobiliteitsbeheersing

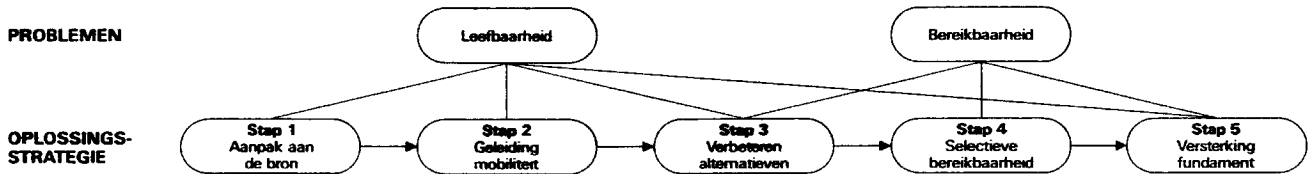
Vooral in de sterk verstedelijkte gebieden heeft het massale autoverkeer tot verstopping geleid. Alleen ten koste van bijzondere ingrijpende maatregelen in de omgeving, en ten koste van zeer hoge investeringen, zouden deze massale stromen per auto in de spits zonder congestie kunnen worden afgewikkeld. Louter en alleen om de bereikbaarheid in de sterk verstedelijkte gebieden te garanderen zijn we genoodzaakt de groei van het autoverkeer af te remmen. We willen echter nog een stap verder gaan door, waar mogelijk, een halt toe te roepen aan de groeiende verplaatsingsafstanden, ook per openbaar vervoer. Een deel van de werkende bevolking reist dagelijks over meer dan 30 km naar het werk maar draagt daarmee wel onevenredig sterk bij aan het totaal aantal afgelegde kilometers. De huidige lage prijs van de mobiliteit staat niet in verhouding tot de werkelijke kosten op het gebied van infrastructuur, milieu en volksgezondheid (verkeersongevallen). De lage prijs is eerder een stimulans voor mobiliteit dan een rem.

In het goederenvervoer wordt in het kader van de fiscale harmonisatie in EG-verband, conform de systematiek bij het personenvervoer, door Nederland gestreefd naar een niveau, waarbij een groter deel van de kosten worden doorberekend aan de gebruiker. Een neveneffect van de fiscale harmonisatie is dat het de milieuvriendelijke vervoerswijzen in een

betere concurrentiepositie zal brengen. Bij het goederenvervoer zal door extra maatregelen bij rail en binnenvaart een deel van de groei (circa 65 miljoen ton) van het wegvervoer kunnen worden opgevangen.

Dat leidt tot de volgende strategie

We kiezen daarom voor een inrichting van ons land en voor een verkeers- en vervoersysteem, waarbij zo zuinig mogelijk wordt omgesprongen met schone lucht, energie en met de schaarse ruimte. Dat vullen we stapsgewijs in. Let wel: die stappen suggereren geen volgtijdelijkheid; het zijn denkstappen in een afwegings- en beslissingsproces.



Stap 1: aanpak bij de bron

Bronbestrijding staat bovenaan de lijst van noodzakelijke maatregelen. Dit betekent dat de voertuigen zo schoon, zuinig, veilig en stil mogelijk moeten zijn. Bovendien dat ze ook zo milieuvriendelijk en veilig mogelijk worden gebruikt. Om het ruimtebeslag door infrastructuur te beperken stellen we grenzen aan de uitbreiding van de verkeersinfrastructuur. Om de leefbaarheid in de steden te kunnen garanderen en om aantasting van natuurgebieden te voorkomen zullen er nieuwe grenzen komen aan de toegankelijkheid voor het autoverkeer.

Stap 2: terugdringen en geleiden van de mobiliteit

Vervolgens moeten we er voor zorgen dat zowel in het personenvervoer als in het goederenvervoer de groei van het aantal kilometers vermindert. We willen bijvoorbeeld de tendens van een steeds groter wordende afstand tussen de plek waar men woont en de plek waar men werkt ombuigen. Niet alleen door gedragsbeïnvloeding. Ook door een doordacht lokatiebeleid voor wonen, werken en recreëren. Bij dit lokatiebeleid wordt er tevens voor gezorgd dat grote nieuwe woningbouw- en bedrijvenlokaties goed per openbaar vervoer zijn ontsloten. Daarmee zijn we er echter niet. We zullen ook de prijs van de mobiliteit als zodanig, en dus niet alleen die van autoverkeer moeten verhogen. Een deel van de groei van het goederenvervoer moet op de rails en naar de waterwegen. Efficiencymaatregelen in het goederenvervoer over de weg zullen tot relatief minder voertuigkilometers leiden. Ook steunen we initiatieven tot flexibilisering van werktijden.

Stap 3: verbeteren van alternatieven voor de auto

Willen we dat minder mensen automatisch (alleen) in de auto stappen (stap 2) dan moeten we ook zorgen voor goede alternatieven. Daartoe staat bij het personenvervoer een aanzienlijke verbetering voor de fiets, het

collectief vervoer en het samenrijden voorop. Bij het goederenvervoer gaat het om versterking van rail, binnenvaart en gecombineerd vervoer. Stap 2, mensen overhalen om vaker de auto te laten staan, kan niet zonder het bieden van een goed alternatief. Omgekeerd kan ook niet. Het bieden van goede alternatieven zonder pushmaatregelen haalt onvoldoende mensen uit de auto.

Stap 4: bieden van selectieve bereikbaarheid over de weg
Geen confectie, maar maatwerk is het parool. Per corridor, dus van geval tot geval en niet generiek voor het hele land, zal de gewenste uitbreiding van de hoofdinfrastructuur in samenhang worden gezien. Bij de beoordeling van investeringen in de infrastructuur zal de strategische betekenis daarvan voor Nederland als distributieland van groot belang zijn. De bereikbaarheid van onze mainports behoudt een centrale plaats in het beleid. In congestiegebieden worden speciale voorzieningen getroffen om vrachtauto's, carpoolers en bussen «om de fiets heen» te leiden. Het overig verkeer kan indien mogelijk tegen betaling ook van die voorzieningen gebruik maken.

Stap 5: versterking van het fundament
Het verkeers- en vervoerbeleid kent enkele zwakke pijlers, Die moeten we verstevigen. Het gaat hierbij om communicatie, bestuurlijke samenwerking, financiering, handhaving, onderzoek.

Met deze stapsgewijze aanpak moet het mogelijk zijn ons land bereikbaar te houden binnen de grenzen van de duurzame samenleving. Daarvoor zullen wij Europa volop nodig hebben; een aantal maatregelen kunnen wij immers niet nationaal regelen. In het SVV-deel D is aangegeven waarvoor wij ons voor Europese actie zullen inzetten.

Een resultaatgerichte vertaling van de strategie

We willen niet blijven hangen op het niveau van het betuigen van ernstige zorg en het uiten van vrome wensen. Daarom is deze strategie resultaatgericht uitgewerkt. Dat houdt in dat we in deel D, net als in deel A, in enkele tientallen sporen concrete en toetsbare streefbeelden hebben geformuleerd. Ook in deel E blijven deze staan. Voor de leefbaarheid, geleiding en beperking van mobiliteit hebben we concrete doelen voor ogen.

Hierbij past de volgende kanttekening. Het gaat om doelen waarvan een deel op korte termijn en andere delen op middellange en lange termijn moeten worden waargemaakt. Vooral op lange termijn bestaan geen absolute zekerheden. Daarom is het antwoord op de vraag of wij de goede richting inslaan minstens even belangrijk als de vraag wanneer we onze doelen voor de langere termijn precies zullen halen.

Leefbaarheid

De ernstige schade aan de natuur en ons leefmilieu door de **verzuring** wordt opgeheven. Daarom zal de uitstoot van NOx en koolwaterstoffen door het autoverkeer in 2010 75% lager zijn dan in 1986. In 1995 hebben we een reductie van 20% bereikt. De opwarming van het klimaat – **broeikaseneffect** – baart ons veel zorgen. Daarom willen we de uitstoot van CO₂ in 2010 met minstens 10% vergeleken met 1986, terugdringen. Om dit te kunnen halen zal de uitstoot in 1995 op hetzelfde niveau moeten

liggen als in 1989/1990. Verder zal alles worden gedaan om een nog grotere reductie te bereiken.

Het totale oppervlak dat blootgesteld wordt aan een **geluidbelasting** van meer dan 50 dB(A), als gevolg van lawaai door interlokaal verkeer, zal vergeleken met 1986, niet toenemen. Het aantal woningen met een geluidbelasting (aan de gevel) van meer dan 55 dB(A) zal met de helft verminderd worden.

Voor de **verkeersveiligheid** hebben we de volgende doelen voor ogen. Het aantal verkeersdoden in 1995 zal 15% lager zijn dan in 1986. Het aantal gewonden zal; 10% lager zijn. In 2010 bedragen de reducties 50% respectievelijk 40%. Met deze streefbeeld en lopen we in de pas met het streefbeeld uit het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid dat zegt dat in 2000 het aantal gewonden (doden en gewonden) met 25% teruggedrongen moet zijn.

Op korte termijn wordt verdere **versnippering** van natuur en landschap voorkomen, ten einde onder andere het beleid met betrekking tot de ecologische hoofdstructuur ter ondersteunen. Voor de lange termijn werken we aan terugdringing.

De veiligheid van het vervoer van **gevaarlijke stoffen** wordt tenminste gehandhaafd op het huidige niveau.

Geleiding en beperking mobiliteit

Iedere **grote woningbouwlocatie** wordt gesitueerd aan een verbinding van hoogwaardig openbaar vervoer. In alle bestemmingsplannen die vanaf 1992 worden vastgesteld is geregeld dat bedrijven op een uit verkeers- en vervoerogpunt juiste lokatie worden gesitueerd.

Vanaf 1995 gelden voor **parkeren** bij bedrijven en voorzieningen de volgende parkeernormen (aantal parkeerplaatsen per 100 werknemers). Op A-locaties in de Randstad, stedelijke knooppunten en de overige stadsgewesten bedraagt die norm 10 en elders 20. Voor de B-locaties gelden normen van respectievelijk 20 en 40. In stedelijke gebieden wordt het gebruik van de auto door **herinrichtingsmaatregelen** sterk ontmoedigd. Het streven is erop gericht de variabele autokosten in Europees verband substantieel te verhogen. Op bepaalde delen van het wegennet en op bepaalde tijdstippen worden **heffingen** ingevoerd.

De openbaar vervoertarieven zullen tenminste de loon- en prijsstijgingen in de bedrijfstak volgen, terwijl gestreefd wordt naar een betere kostendekkingsgraad. De prijsverhouding tussen het gebruik van het openbaar vervoer en van de particuliere auto wordt, althans zoveel mogelijk, ten voordele van het openbaar vervoer verbeterd.

De keuze voor een duurzame samenleving brengt ons tot het hanteren van de volgende indexcijfers voor de automobilititeit in de komende jaren (werkdaggemiddelden, bron CBS/DVK):

1986	1990	1994	2000	2010
100	115	125	130	135

Bereikbaarheid

Het **collectieve vervoer** bestaat uit een samenhangend stelsel van vervoervoorzieningen trein, bus en taxi. Dit stelsel is in staat om op de belangrijkste corridors in de spitsuren in 2010 50% tot 100% meer reizigers te vervoeren dan in 1986. De reistijdverhouding tussen openbaar vervoer en de auto bedraagt voor de belangrijkste woon-werkrelaties

boven de 5 km naar de centra van werkgelegenheid in de stedelijke knooppunten 1,5 of minder. In de vier stadsgewesten is die verhouding al in 2000 bereikt. Nederland wordt aangesloten op het net van Europese hogesnelheidslijnen.

Het **hoofdwegennet** zorgt voor min of meer rechtstreekse verhoudingen tussen 40 centra van ons land onderling en met het buitenland. Voor de achterlandverbindingen van de mainports Rotterdam en Schiphol wordt in 2010 een congestiekans van 2% nagestreefd en op de rest van het hoofdwegennet van 5%.

Voor het **goederenvervoer over de rail** wordt gezorgd voor een goede verbinding tussen de belangrijkste zeehavengebieden en het achterland. Het Nederlandse net is volledig geïntegreerd in het Europese net. De hoofdtransportassen zijn geschikt voor asdrucken van 22,5 ton.

Het **hoofdvaarwegennet** verbindt de vanuit goederenvervoer belangrijkste landsdelen met elkaar en met het buitenland. Het hoofdvaarwegennet is geschikt voor tenminste klasse IV-scheepvaart (vanaf 1350 ton). De hoofdtransportas Rotterdam-Duitsland is geschikt voor 6-baks duwvaart. De overige hoofdtransportassen zijn geschikt voor 4-baks duwvaart.

Voor de structuur van het hoofdvaarwegennet gaan we uit van twee criteria:

1. vervoer van tenminste 5 miljoen goederen ton per jaar
2. vervoer van tenminste 10 000 containers per jaar, op die vaarwegen die reeds geschikt zijn voor de vaart met containerschepen (> 1350 ton).

Deze scherpe doelen kunnen we alleen met succes aanpakken als we beschikken over een samenhangend pakket van maatregelen. Deze maatregelen hebben we verwoord in 35 sporen die rond 4 luiken gegroepeerd zijn. Het gaat om de luiken: leefbaarheid, geleiding en beperking mobiliteit, bereikbaarheid en fundament.

Een flexibele aanpak in de tijd

Met de inzet van een groot aantal maatregelen zullen we stap voor stap de weg inslaan die gewenst is. De voortgang willen we voortdurend meten en jaarlijks kenbaar maken via een voortgangsrapportage SVV in het zogeheten MIT. Dat betekent ook, dat er jaarlijks kan worden bijgestuurd aan de hand van bereikte resultaten met onze maatregelen en de ontwikkeling van onze instrumenten.

Op basis van de momenteel bekende inzichten zijn de benodigde investeringen voor de weg, water, rail en het stadsgewestelijk openbaar vervoer geraamd. In het kader van nadere corridorwijze studies en uit de ontwikkelingen in de tijd zal blijken in hoeverre er verschuivingen tussen de investeringsbedragen nodig zijn. Het infrafonds (spoor 31 deel D) biedt daartoe in principe de mogelijkheid.

Hoofdstuk 2. Financiële aspecten

Financiële staat

	totaal benodigd voor het SVV in mrd.	totaal beschik- baar tot 2010 in mrd.	91-95 gem. per jaar	96-00 beschikbaar in mln.	1-10	> 2010 benodigd in mrd.
<i>Collectief vervoer</i>						
- NS rail ¹	17,5	14,1	540	760	760	3,4
- stad/streek	6,9	6,3	300	310	330	0,6
- exploitatie	74,8	74,8	3 450	3 545	3 980	
- HSL ²	2,8	2,7	50	270	115	0,1
<i>HWN</i>						
- onderhoud ³	17,3	17,3	695	780	995	
- benutting	2,1	2,1	105	105	105	
- aanleg	17,7	13,5	690	620	690	4,2
- tunnels ⁴	2,1					
<i>Vaarwegen</i>						
- aanleg	4,2	3,5	215	190	150	0,7
- onderhoud	6,7	6,7	345	315	340	
<i>Rail goederen</i>						
- Betuwelijn ⁵	2,4	2,3	30	235	100	0,1
- overige infra.	1,5	1,3	65	65	65	0,2
- exploitatie ⁶	1,3	1,3	35	65	80	
<i>Verkeersveiligheid</i>						
	3,0	2,6	140	130	130	0,4
<i>Stedelijk verkeer</i>						
	2,2	1,4	105	60	55	0,8
<i>Stimulering/Onderzoek</i>						
	6,4	6,1	300	300	315	0,3
	168,9	156,0	7 065	7 750	8 210	10,8

¹ In de bedragen is verwerkt de rente en aflossing van de NS voorfinanciering (vanaf 1994 60 miljoen p.j.; totaal 1020 miljoen).

² Opgenomen zijn de rijksmiddelen a fonds perdu en de rente en aflossing (1457 miljoen) van de 50% overige financiering.

³ Daarenboven is een bedrag gereserveerd van 2,4 miljard voor de lopende saneringsoperatie.

⁴ De tunnels worden privaat gefinancierd.

⁵ Opgenomen zijn de rijksmiddelen en de rente en aflossing (1 304 miljoen) van de 50% private financiering.

⁶ De exploitatiepost rail goederen is excl. de structurele bijdrage van de NS ad 7 miljoen per jaar.

⁷ De definitie van stimulering is t.o.v. SVV deel d gewijzigd. Thans bevat stimulering o.m. bedrijfsvervoer en enkele posten die voorheen tot exploitatie OV gerekend werden.

Toelichting op de financiële staat

De financiële staat is gebaseerd op de begroting 1991 inclusief de daarop door de Kamer vastgestelde wijzigingen. De beschikbare bedragen luiden in prijzen van 1991.

De kolom «totaal beschikbaar» betreft een opstelling van de totaal in de SVV-periode beschikbare bedragen. De kolom «totaal benodigd» betreft het naar huidig inzicht totaal benodigde bedrag voor de uitvoering van het SVV. De benodigde bedragen zijn ook op prijspeil 1991 gebracht. Tevens zijn de tijdens de Kamerbehandeling van het SVV deel D aanvaarde moties in de benodigde bedragen verwerkt.

Mutaties in de kostenramingen van projecten worden jaarlijks verwerkt in het MIT en de gevolgen daarvan in dat kader beoordeeld.

De kolom «benodigd na 2010» geeft het verschil aan tussen hetgeen benodigd is voor de uitvoering van het hele SVV-beleid enerzijds en het bedrag dat tot 2010 voor het SVV benodigd is anderzijds.

Tot slot zijn ten opzichte van de financiële staat uit deel D enkele fouten gecorrigeerd en indelingen gewijzigd.

Zo het enigszins mogelijk is, zal per 1 januari 1992 het Infrastructuurfonds in werking treden. Vanaf dat moment wordt een deel van de in bovenstaand overzicht genoemde bedragen via de begroting van het fonds vastgesteld.

De bedragen voor de periode na 1995 zijn indicatief. Bijstelling van deze bedragen kan plaatsvinden als latere ontwikkelingen daartoe aanleiding geven en wanneer de afweging binnen het fonds tot een andere prioriteitsstelling leidt.

Er is meer geld nodig

Het voorgenomen beleidspakket vereist aanzienlijke overheidsinvesteringen en uitgaven voor de exploitatie en het onderhoud. Uit bovenstaand overzicht blijkt, dat de totale uitgaven in belangrijke mate uitgaan boven de reeds in het kader van deel A en het NMP verhoogde budgetten voor verkeer en vervoer. De keuze voor een duurzame samenleving heeft geleid tot aanzienlijk hogere investeringen in het openbaar vervoer: een stijging van circa 12 miljard in deel A tot ruim 20 miljard. Ook in de vaarwegen en goederenrail zal meer worden geïnvesteerd. Voorts is meer geld nodig voor met name verkeersveiligheid, fietsverkeer, telematica, stimulering van gecombineerd vervoer en stimulering van de bedrijfsgerichte aanpak.

De gebruikers zullen meer moeten betalen

De extra benodigde middelen worden voor een deel gevonden door een herschikking van middelen. Zo is in de lijn van de nieuwe strategie het budget voor de aanleg en uitbreiding van wegen aanzienlijk verlaagd. De resterende extra middelen zullen bij voorkeur door de gebruikers van het verkeers- en vervoerssysteem moeten worden opgebracht. De automobilist, de openbaar vervoerreiziger en het bedrijfsleven zullen een hogere prijs voor de mobiliteit moeten betalen. Daarvoor achten wij voldoende draagvlak aanwezig, omdat de reiziger en de verlader van goederen er direct baat bij hebben, dat het verkeers- en vervoerssysteem wordt uitgebreid en aangepast om de bereikbaarheid te verbeteren.

Belangrijke invalshoeken

De, mede uit een oogpunt van het beheersbaar houden van de exploitatietekorten, nodige tariefstijging in het openbaar vervoer mag niet uitgaan boven de stijging van de gebruikskosten van de auto. Zonder deze koppeling zou de gewenste regulering van het autoverkeer en de stimulering van het openbaar vervoergebruik niet worden bereikt.

Een wezenlijk element in de financiering van het hele pakket is de private financiering van delen van het wegennet (tunnels) en gedeeltelijk van de Betuwelijn. Deze financieringswijze is mede een uitdrukking van het belang dat de gebruikers van de voorziening bij die investering hebben (profijtbeginsel). Bij de wegen wordt gedacht aan terugbetaling via tol. Ook voor de Hogesnelheidslijn wordt deels private financiering dan wel financiering via de kapitaalmarkt overwogen.

De financiering van het pakket

De financiering van het verkeers- en vervoersbeleid ziet er nu als volgt uit:

Per 1 november 1990 is voor de verkeers- en vervoersector een bedrag van 300 miljoen voor 1991 gereserveerd. Hiertoe zijn de volgende maatregelen getroffen.

- invoering van de brandstofheffing in het kader van de WABM (circa f 123 mln);
- een kasblokkade bij VROM, EZ, V&W (f 75 mln);
- verhoging van de benzineaccijns (f 100 mln).

Medio 1991 wordt een verhoging van de benzine- en dieselaccijns ingevoerd; daarnaast worden de toeslagen op de MRB verhoogd. Een verdere verhoging van de fiscale lasten voor de automobilist is voorzien na 1992. Met de opbrengst van deze heffingen is vanaf 1992 onder meer de financiering van het verkeers- en vervoerbeleid tot een bedrag van 770 miljoen zeker gesteld.

Vanaf 1995 zal het nodig zijn additionele middelen te genereren voor de verdere investeringen voor de realisering van het beleid, vooral voor het spoorwegennet waaronder de bouw van de Hogesnelheidslijn naar het zuiden en van de Betuwelijn.

In deze pkb is hiertoe een ruimtelijke reservering voor een systeem van tolheffing rond en in de Randstad opgenomen. Dit systeem kan voorzien in de dekking van de extra benodigde middelen na 1995. Voorts zal de hiervoor genoemde 770 miljoen vanaf 1995 in beginsel via tolheffing moeten worden opgebracht.

Het is de bedoeling de uitvoering van het SVV van jaar tot jaar te volgen en het instrumentarium zo nodig bij te stellen. Twee invalshoeken zijn daarbij van belang. Ten eerste is een voortschrijdende evaluatie van het SVV-beleid noodzakelijk op effectiviteit en financierbaarheid. Ten tweede is daarbij een leidraad dat de prijs van mobiliteit zowel van de auto als van het openbaar vervoer met inachtneming van de onderlinge verhouding op een hoger niveau moeten liggen.



Hoofdstuk 3. Besluitvormingsprocedures

Planologische kernbeslissing

De planologische kernbeslissing is voor de netwerken van hoofdverbindingen (hoofdwegennet, het spoorwegennet en het hoofdvaarwegennet) limitatief van karakter. Dit geldt ook voor de ombouw van autowegen tot autosnelwegen en voor de reservering voor zeehaventerreinen. Nieuwe verbindingen waar het Rijk de verantwoordelijkheid voor draagt, en die niet op de pkb-kaarten van het Structuurschema zijn opgenomen, kunnen niet worden verwezenlijkt dan na een (gedeeltelijke) herziening van dit Structuurschema. Voor de overige infrastructuurverbeteringen, zoals bijvoorbeeld verbredingen, is de planologische kernbeslissing niet limitatief. Voor zover op dit moment te overzien is, zijn deze infrastructuurverbeteringen op de kaarten en in de toelichting daarop aangegeven.

Daarnaast is het schema, wat deze beleidsvoornemens aangaat, indicatief van aard. Dit houdt in dat de concrete beleidsvoornemens die leiden tot nieuw of gewijzigd ruimtebeslag nog zullen worden opgenomen op projectniveau. Op dat niveau wordt beslist na een zorgvuldige afweging van alle in geding zijnde belangen. Deze afweging vindt als regel plaats op basis van een zogeheten projectstudie waarin met name de noodzaak tot aanleg en alternatieven voor het voldoen aan de vervoersvraag de hoofdelementen vormen. Voor een beschrijving van de besluitvormingsprocedure over projecten verwijzen we naar de rest van dit hoofdstuk.

Voor wat de andere overheden betreft is dit Structuurschema richtinggevend van karakter. Zij kunnen op deze manier hun plannen op die van het Rijk 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 projecten die – onverminderd de nog te nemen concrete beslissingen op projectniveau – voldoende concreet in het Structuurschema zijn opgenomen. Van de provinciale overheden wordt verwacht, dat zij de verbindingen opnemen in hun streekplannen. Voor zover het gaat om verbindingen, die nog niet de projectprocedure hebben doorlopen, kunnen zij één of meer voorkeurchacés in de streekplannen opnemen, zonder dat het Rijk daar op dat moment aan gebonden is.

Wat zijn de zogeheten 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 beslissingen van wezenlijk belang zijn:

- delen van de strategie zoals die in hoofdstuk 1 zijn verwoord;
- de uitspraak dat de op de pkb-kaarten aangegeven netwerken van hoofdverbindingen (hoofdwegennet, het spoorwegennet en het hoofdvaarwegennet) limitatief van karakter zijn;
- de besluitvormingsprocedure over infrastructuurprojecten;
- de uitspraak dat de op de pkb-kaarten aangegeven ruimtelijke reserveringen voor zeehavens limitatief van karakter zijn. Andere plannen voor aanleg of uitbreidingen van zeehaventerreinen van nationaal belang komen niet in aanmerking, waarbij van nationaal belang zijn plannen met een omvang van meer dan 150 hectare netto te exploiteren haventerrein

in de vier behandelde zeehavengebieden en van 75 hectare netto in de overige havens;

- de uitspraak inzake een reservering voor een eventuele uitbreiding van de Maasvlakte;
- de uitspraak over het havenareaal in het Eemsmondgebied.

Bedoelde passages zijn gemarkeerd door een gele kleur.

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 2b, lid 2 van de Wet Ruimtelijke Ordening uiterlijk 4 jaar na dit moment van goedkeuring zal worden aangegeven of en hoe een eventuele herziening zal plaatsvinden.

Samenhangend beleid bij de aanleg van infrastructuur

De in dit Structuurschema aangegeven infrastructuurprojecten zijn dus in alle gevallen indicatief van aard. Dat betekent, dat de beslissingen over de aanleg en verbetering van belangrijke infrastructuur pas worden genomen na uitvoering van projectstudies. In deel A hebben we gesteld, dat deze projectstudies breed worden opgezet, zowel wat betreft de probleemstelling, de in beschouwing te nemen alternatieven als het studiegebied. In deze zogeheten corridorbenadering komt tot uiting, dat voor de oplossing voor een verkeers- en vervoerknelpunt zo breed mogelijk alle oplossingsrichtingen worden verkend. Daarbij wordt er rekening mee gehouden dat ieder afzonderlijk net op zich continuïteit en samenhang vertoont. Ter oplossing van het vervoerprobleem worden allereerst geleidingsmaatregelen op hun merites beoordeeld en worden verder alle beschikbare vervoersalternatieven in de beschouwing betrokken.

Als gekozen wordt voor uitbreiding van de wegcapaciteit dan wordt vervolgens uitgewerkt of deze uitbreiding gerealiseerd wordt in de vorm van een nieuw wegtracé of verbreding van de bestaande weg. Tevens wordt op basis van een kosten/effecten-analyse het aantal rijstroken – al dan niet specifiek voor doelgroepen – bepaald.

Zo ook zullen we per corridor bekijken welke vorm van openbaar vervoer, gelet op de kosten, het meest bijdraagt aan het halen van de doelen. Het gaat hierbij concreet om afweging tussen uitbreiding of verbetering van de NS-railinfrastructuur en het stadsgewestelijk rail- en in sommige gevallen wellicht ook busvervoer. Waar het steeds om draait is, dat we voor ieder vervoerprobleem maatwerk leveren in plaats van confectie.

De hier bedoelde afweging voor belangrijke infrastructuurprojecten vindt plaats in een gecombineerde tracé/MER-procedure als er sprake is van een MER-plicht.

Nieuwe tracéwet

Met het oog op een voortvarende uitvoering van de in deel A aangekondigde infrastructuurprojecten is nagegaan of stroomlijning van de bestaande planprocedure (tracéprocedure, ruimtelijke orderingsprocedures) wenselijk en mogelijk is.

De sectorale tracéprocedures en de procedures op grond van de Wet Ruimtelijke Ordening (bestemmingsplanprocedure) zijn niet op elkaar afgestemd. Het gevolg is een lange duur van, en doublures in, de besluitvorming. Het is nu zo dat er, na een tracébesluit in de sectorlijn, nog een volledige afweging in het kader van het bestemmingsplan plaatsvindt. Ook uit een oogpunt van rechtsbescherming is deze gang van zaken niet gelukkig. De rechtsbescherming komt vooral bij het bestemmingsplan aan de orde. Daardoor is pas in een laat stadium duidelijk in hoeverre bij een bepaalde oplossing de belangen van betrokkenen gediend worden.

De regering heeft daarom besloten een wettelijke regeling voor de tracévaststellingsprocedure aan de Staten-Generaal voor te leggen, die de volgende hoofdkenmerken zal dragen:

- het creëren van een breed draagvlak voor de tracékeuze;
- de ruimtelijke afweging vis mede basis voor het tracébesluit;
- besluitvorming omtrent het tracé werkt door in de vervolgpprocedure;
- het op het juiste moment doorhakken van knopen, als geen consensus wordt bereikt;
- efficiënte en zorgvuldige inrichting van inspraak en rechtsbescherming.

De voor te bereiden wettelijke regeling voorziet in een procedure waarin voorafgaand aan het tracébesluit in nauw overleg met de betrokken lagere overheden zowel de sectorale als de ruimtelijke afweging plaatsvindt. De Minister van Verkeer en Waterstaat neemt dan ook het tracébesluit in overeenstemming met de Minister van VROM.

Een op deze wijze tot stand gekomen tracébesluit heeft consequenties voor het vervolgtraject. Als stagnatie optreedt omdat een gemeente weigert de, ook vanuit de ruimtelijke optiek zorgvuldig afgewogen, tracé-keuze in haar bestemmingsplan op te nemen, zal het conflict-oplossingsmechanisme van de Wet Ruimtelijke Ordening worden ingezet.

Om het probleem van de inefficiënte rechtsbescherming op te lossen zal het tracébesluit gelijktijdig met een eventuele aanwijzing aan AROB-beroep worden onderworpen. Daarmee wordt in een eerder stadium duidelijkheid verkregen over de definitieve tracékeuze. Tevens worden doublures in de rechtsbescherming op deze manier voorkomen.

De huidige procedures

Tot de inwerkingtreding van een wettelijke regeling voor de tracévaststellingsprocedure zijn de hierna te noemen procedures van kracht.

De procedures waar het hier om gaat zijn de tracéprocedure, de wettelijke regeling voor de milieu-effectrapportage en de toelichtende nota bij een bestemmingsplan.

Hierna wordt nog eens op een rijtje gezet, in welke gevallen en op welke wijze van deze instrumenten gebruik zal worden gemaakt. Daarbij worden de volgende combinaties onderscheiden:

- tracé/MER-procedures;
- toelichtende nota bij een bestemmingsplan.

De tracé/MER-procedure

Soms is uitbreiding van bestaande of aanleg van nieuwe infrastructuur méér dan het rechte trekken van kleine onvolkomenheden. We spreken dan van een belangrijke ingreep. Als de beheersverantwoordelijkheid en/of financiële verantwoordelijkheid daarvoor bij de rijksoverheid berust, ligt ook daar de plicht tot zorgvuldige afweging. Daarvoor heeft het Rijk de

tracéprocedure beschikbaar, waaraan in voorkomende gevallen de MER-procedure wordt gekoppeld.

Voor de toepassing van deze gecombineerde tracé/MER-procedure is in eerste instantie aansluiting gezocht bij het Besluit MER. In het Besluit MER is de MER-plicht geregeld. De tracé/MER-procedure is in ieder geval noodzakelijk bij de aanleg van nieuwe verbindingen waarvoor het tracé nog niet is vastgesteld. Ook is deze procedure nodig, danwel wordt zij gevolgd als bij uitbreiding van bestaande verbindingen één van de 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 verbreding van een autosnelweg met een extra rijstrook over een lengte van meer dan 5 km welke niet primair wordt gerealiseerd ten behoeve van doelgroepen of verbeteren van de verkeersveiligheid. In het MIT zal worden aangegeven voor welke reeds in het uitvoeringsprogramma opgenomen projecten alsnog een tracé/MER-procedure zal worden gevolgd;
- 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 1 350 ton of meer, èn
 - 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 vastlegging van de rivier in gevallen waarin:
 - de rivier kan worden bevaren door schepen met een laadvermogen van 1 350 ton of meer, én
 - de verlegging van het zomerbed een oppervlakte beslaat van 50 hectare of meer.

Als de beheersverantwoordelijkheid of financiële verantwoordelijkheid voor een belangrijke ingreep terzake van uitbreiding van haventerreinen bij het Rijk rust, ligt daar ook de plicht tot zorgvuldige afweging. Voor die afweging zijn twee instrumenten beschikbaar: de procedures op het gebied van de ruimtelijke ordening en de wettelijke regeling voor de milieu-effectrapportage.

Bij beslissingen over de aanleg of uitbreiding van havens is volgens het Besluit MER de MER-procedure in de volgende gevallen verplicht:

- bij de aanleg van een haven voor de binnenscheepvaart of voor de zeescheepvaart, in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een havencomplex met een oppervlakte aan water en haventerreinen van 100 hectare of meer: het besluit waarvoor het MER wordt opgesteld is de vaststelling van een plan danwel ruimtelijk plan dat als eerste in de mogelijkheid van havenaanleg voorziet;
- bij landaanwinning, in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 200 hectare of meer: het besluit waarvoor het MER wordt opgesteld is de vaststelling van een plan tot, dan wel het besluit tot concessieverlening tot landaanwinning;
- bij de aanleg van een bedrijfsterrein in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer: het besluit waarvoor het MER wordt opgesteld is de vaststelling van een ruimtelijk plan dat als eerste in de mogelijkheid van aanleg voorziet.

Projectnota

Ten behoeve van de tracé/MER-procedure wordt een projectnota opgesteld. Dat is een breed opgezette studie, zowel wat betreft de

probleemstelling, de in beschouwing te nemen alternatieven alsook het studiegebied.

De projectnota 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 opgeëist door uitbreiding of aanpassing van de infrastructuur (weg, rail, water). Daarbij worden varianten in de beschouwing betrokken, in elk geval een O-variant en voor wegen ook een openbaar vervoervariant. De mobiliteitseffecten op bovenlokale schaal van de varianten worden aangegeven.

Indien in geval van een grensoverschrijdende verbinding met de buurlanden op regeringsniveau overeenstemming over de plaats van grensoverschrijding is bereikt, is dat uitgangspunt voor de tracéprocedure.

In de projectnota wordt een groot aantal aspecten behandeld. Zo wordt het volume van het toekomstige verkeer en vervoer 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 vervoersnetten 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)historische waardevolle bebouwing, archeologische en historisch-geografische waarden en het natuurlijk milieu.

De projectnota wordt in nauw overleg met de daarvoor, in aanmerking komende lokale en regionale overheden opgesteld. Na het gereedkomen daarvan zendt de Minister van Verkeer en Waterstaat de projectnota in de huidige procedure om advies aan de Raad van de Waterstaat, die de nota gedurende vier tot acht weken ter inzage legt op onder meer de gemeentehuizen van de betreffende gemeenten. De Minister van Verkeer en Waterstaat zendt de nota ter informatie aan beide kamer der Staten-Generaal met het verzoek deze op de griffie ter inzage te leggen voor de leden.

In de huidige procedure komt de Raad van de Waterstaat na een afweging van mogelijkheden, bezwaren, wensen en suggesties tot een advies en zendt dit advies, tezamen met een overzicht van de ingekomen reacties naar Verkeer en Waterstaat. De Minister van Verkeer en Waterstaat neemt op basis van de ingewonnen adviezen en ingekomen reacties zonodig in overeenstemming met de Minister van VROM een beslissing. Aan de beide Kamers der Staten-Generaal en degene die een reactie hebben ingezonden wordt deze beslissing onder toezending van de stukken medegedeeld.

Toelichtende nota bij bestemmingsplan

Uit het vorenstaande volgt dat in andere dan de daar genoemde gevallen de tracéprocedure niet hoeft te worden gevolgd. Hierbij kan worden gedacht aan spoorverdubbelingen (niet los van bestaande profiel) of plaatselijke kunstwerken als (spoor)bruggen en (spoor)tunnels met hun aansluitingen, die noodzakelijkerwijs los van het bestaande profiel moeten worden gesitueerd, en aan haven terreinen. In die gevallen kan, indien het vigerende bestemmingsplan de aanleg van de beoogde infrastructuur niet toelaat, de alsdan nog wenselijke belangenafweging onder 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 Ruimtelijke Ordening, voor de wegen op basis van een door het Rijk opgestelde toelichtende nota, voor de spoorwegen op basis van een door de exploitant van de spoorwegen opgestelde toelichtende nota. In deze nota

wordt de noodzaak van verbreding en/of reconstructie toegelicht en komen de milieu-effecten aan de orde. Daarbij worden ook eventuele andere varianten in de beschouwing betrokken, in elk geval een O-variant en voor de wegen ook een openbaar vervoervariant. De mobiliteits-effecten op bovenlokale schaal van de varianten worden aangegeven. Het beleidskader van het Structuurschema vormt daarbij uitgangspunt.

Bijzondere procedures voor projecten Rail 21

In het voorgaande is gesteld dat besluitvorming over belangrijke infrastructuur plaats zal vinden op basis van een brede, in principe corridorgewijze afweging in het kader van een tracé/MER-procedure.

Dit laat onverlet dat het Kabinet heeft besloten, gezien de dringende noodzaak om de capaciteit van het spoorwegennet te vergroten, de realisatie van het NS-plan Rail 21 te versnellen. Voorts heeft het Kabinet de wenselijkheid uitgesproken om voor 1998 een nieuw tracé voor de TGV in Nederland te realiseren tussen Rotterdam en de Belgische grens.

Ten behoeve van de besluitvorming over de hogesnelheidslijn naar België is een pkb-procedure gaande, in welk kader ook een milieu-effect-rapportage wordt opgesteld. Afweging van en besluitvorming over de voor dit project vastgestelde alternatieven en varianten vinden op deze basis plaats.

Voor de in het kader van Rail 21 versneld uit te voeren projecten geldt, dat voor het Rijk de noodzaak niet ter discussie staat. Het gaat hierbij niet om nieuwe verbindingen maar om extra sporen en het ongelijkvloers maken van aansluitingen en kruisingen op de bestaande verbindingen. Om deze reden zullen deze versneld uit te voeren projecten in brede corridorstudies niet opnieuw ter discussie worden gesteld. We willen voor deze projecten een zo snel mogelijk en zorgvuldige procedure volgen. Vanzelfsprekend zullen de nodige procedures, onder andere in het kader van de Wet Ruimtelijke Ordening, met de vereiste zorgvuldigheid worden doorlopen. Versnelling van de afwikkeling van procedures wordt vooral gezocht in een zo vroeg mogelijk stadium bij de oordeelsvorming betrekken van provincies en gemeenten en een zoveel mogelijk parallel schakelen van projectprocedures (Wet Ruimtelijke Ordening, MER- en tracéprocedure).

Het in een zo vroeg mogelijk stadium openen van overleg van het Rijk en NS en de andere overheden maakt het mogelijk plannen, zo mogelijk lijnsgewijs, optimaal af te stemmen. Met name in stedelijke gebieden, en in het bijzonder de omgeving van stations, is dit van belang om tot een optimaal gecoördineerde besluitvorming en een zo hoog mogelijk maatschappelijk rendement van de investeringen te komen. Deze aanpak, die zo snel mogelijk tot uitvoering van de meest urgente projecten moet leiden, wordt voorzien voor ten minste de spoorverdubbelingen en het ongelijkvloers maken van kruisingen en aansluitingen op de baanvakken in de Randstad en op de internationale hoofdtransportassen van de Randstad naar Duitsland (via Arnhem en Noord-Brabant).

Procedure uitwerking tolheffing

Het Rijk stelt zich voor de mede-overheden nauw te betrekken bij de verdere uitwerking van de tolheffing. Indien de lokale overheden dat wensen kunnen regionale stuurgroepen worden ingesteld, die zich buigen over de voor de desbetreffende regio specifieke aspecten van de tolheffing. In zo'n regionale stuurgroep zouden de betrokken gemeente(n), provincie en het Rijk zitting moeten hebben. Problemen zoals deze door de mede-overheden tijdens het bestuurlijk overleg gedurende de eerste

maanden van 1991 aan de orde zijn gesteld, kunnen dan worden verkend. Dit overleg zou moeten resulteren in het bepalen van de lokaties van de tolheffing en het formuleren van de aanpak van het sluipverkeerprobleem, alsmede het begeleiden van onderzoeken naar de effecten van tolheffing. Ook kunnen voorstellen om de bezwaren tegen tolheffing te minimaliseren, zonder de essentie van deze prijsmechanische maatregel aan te tasten, in de overwegingen worden betrokken.

Bij het bepalen van de tollokaties op het hoofdwegennet dient uitgegaan te worden van het bijgevoegde kaartbeeld. Er zij op gewezen dat dit kaartbeeld een indicatief karakter heeft en dat derhalve aanpassingen met betrekking tot de ligging van de heffingspunten mogelijk zijn. Het limitatieve karakter met betrekking tot het aantal tollokaties in het kaartbeeld, geldt niet voor eventuele tollokaties op het onderliggende wegennet ter voorkoming van sluipverkeer.

Sluipverkeer is ongewenst uit het oogpunt van de verkeersveiligheid en het woon- en leefmilieu. Het Rijk wil zich tot het uiterste inspannen om sluipverkeer, dat aanwijsbaar verband houdt met de tolheffing, zo goed mogelijk te voorkomen, door middel van infrastructurele maatregelen en verkeersmaatregelen. Maatregelen ter voorkoming van sluipverkeer, verband houdend met de tolheffing, zullen worden bekostigd uit de tolopbrengsten.

Het advies van de stuurgroepen zal worden betrokken in de besluitvorming rond tolheffing.

Hoofdstuk 4. De kaarten

Legenda bij de toelichting op de kaarten

Nr.:	nummer van de weg (Hoofdwegennet), in beheer bij het Rijk (indien van toepassing)
omschrijving:	aanduiding van de verbinding
status:	a = te verbeteren bestaande verbinding of delen van een verbinding, zonder tracé-procedure b = nieuwe of te verbeteren verbinding, tracé-procedure doorlopen c = nieuwe of te verbeteren verbinding, tracé-procedure nog niet doorlopen d = nieuwe of te verbeteren verbinding, tracé-procedure nog niet doorlopen voor een gedeelte van de verbinding
HTA:	maakt de verbinding deel uit van een hoofdtransportas? (ja/nee)
AV:	maakt de verbinding deel uit van een achterland-verbinding? (ja/nee)

Op de pkb-kaarten is het karakter van de kaarten aangeduid met de termen «indicatief» en «limitatief». Voorts zijn er «illustratieve» kaarten met een meer toelichtend of informatief karakter.

Indicatief houdt in dat concrete beleidsbeslissingen over de op de kaart opgenomen verbindingen leidend tot nieuw of gewijzigd ruimtebeslag nog zullen worden opgenomen op projectniveau.

Limitatief houdt in dat nieuwe verbindingen van het hoofdwegennet, de spoornetten voor personen en goederen en het hoofdvaarwegennet, die niet op de desbetreffende kaarten staan aangegeven, niet kunnen worden verwezenlijkt dan na een (gedeeltelijke) herziening van dit structuurschema. Dit limitatieve karakter geldt tevens voor ombouw van (niet-)autowegen tot autosnelwegen en onder bepaalde voorwaarden (zie hoofdstuk 3) voor reserveringen voor zeehaventerreinen.

HOOFDWEGENNET







indicatief
en limitatief

- achterlandverbindingen
- hoofdtransportassen
- verbindingen H.W.N.



HOOFDWEGENNET
aanpassingen infrastructuur (niet in uitvoering)

indicatief en
deels limitatief (zie legenda)

-  verbreding
-  ombouw (n-) aw- asw limitatief
-  aanleg asw limitatief
-  bestaande (n-) aw limitatief
-  bestaande asw
-  verbinding, die in deze pkb geen deel uitmaakt van het HWN, maar waarvan de positie na 2010, later zal worden gezien



HOOFDWEGENNET
Wijzigingen t.o.v. SVV-I (1981)

illustratief

- Verbinding H.W.N.
- toe te voegen verbinding t.o.v. SVV-I (1981)
- af te voeren verbinding t.o.v. SVV-I (1981)
- verbinding die in deze pkb geen deel uitmaakt van het HWN, maar waarvan de positie na 2010, later zal worden gezien



HOOFDWEGENNET

Nieuwe autosnelweg-verbindingen (nog niet in uitvoering)

nr.	omschrijving	status	AV	HTA	toelichting
A4	Hoogvliet-Klaaswaal	c	nee	ja	Ontbrekende schakel in HTA.
A4	Dinteloord-Bergen op Zoom	c	nee	ja	Ontbrekende schakel in HTA.
A5	Schiphol-Amsterdam	b	nee	ja	Verbetering bereikbaarheid Schiphol, Structuurverbetering. Verbetering relatie Schiphol-Westelijk Havengebied.
A7	Rondweg Sneek	c	nee	nee	Ontbrekende schakel.
A11	Leiden (A4)-Leiden (A4)	c	nee	nee	Structuurverbetering. Ontlast stedelijk wegennet van Leiden. In een corridorstudie zal moeten blijken hoe de schadelijke effecten van dit wegvak zich verhouden tot de mogelijke baten.
A1 5	Ressen (A50)-Duiven (A1 2)	c	ja	ja	Ontbrekende schakel in verbinding Rotterdam-Ruhrgebied. Uit een tracéstudie zal moeten blijken of het bereikbaarheidsaspect opweegt tegen de schade die de aanleg met zich meebrengt voor de natuur en het landschap. Een recent onderzoek door de Provincie heeft opgeleverd dat er in principe een aanvaardbare inpassing zou kunnen zijn.
A16	Schiedam (A4)-Overschie	c	nee	ja	Ontlast noordelijk deel van de ruit om Rotterdam.
A16	Overschie (A1 3)-Terbregseplein (A20)	c	nee	ja	Ontlast noordelijk deel van de ruit om Rotterdam. Maakt deel uit van het Integraal Plan Noordrand Rotterdam
A23	Lelystad-Kampen	c	nee	nee	Ontbrekende schakel tussen landsdelen. Dit project is nodig i.v.m. de gehanteerde uitgangspunten m.b.t. omrijfactor en maaswijdte. De intentie is zoveel mogelijk aansluiting te zoeken bij bestaande wegen.
A24	Rozenburg (A1 5)-Maassluis (A20)	c	nee	ja	Ontlast westelijk havengebied Rotterdam. Structuurverbetering.
A27	Zuidelijk Flevoland (Waterlandseweg-A6)	b	nee	nee	Ontbrekende schakel in hoofdverbinding. Midden-Nederland-Noord- Nederland.
A30	Rondweg Ede	c	nee	nee	Ontbrekende schakel.
A31	Leeuwarden (zuid)-A32	c	nee	nee	Structuurverbetering en continuïteit.
A35	Enschede West-Enschede Zuid	b	nee	nee	Structuurverbetering en continuïteit.
A50	Oss-Eindhoven (A67)	c	nee	ja	Ontbrekende schakel in HTA. Nadere studie moet uitwijzen of voltooiing van de ruit om Eindhoven noodzakelijk is. Bij deze studie zal met name aandacht worden geschonken aan de ecologische hoofdstructuur (EHS).
A68	Roermond (A73)-Duitse grens	c	nee	nee	Verbinding Nederlands-Duitse wegennet.
A69	Eindhoven-Valkenswaard	c	nee	nee	Ontlasting van de bestaande verbinding.
A73	Blerick-Maasbracht	b	nee	nee	Ontlasting van de bestaande verbinding.
A74	Venlo (A73)-duitse grens (BAB 61)	c	ja	nee	Ontbrekende schakel in achterlandverbinding.

Nieuwe autowegverbindingen (nog niet in uitvoering)

nr.	omschrijving	status	AV	HTA	toelichting
N11	Alphen a/d Rijn-Bodegraven (A12)	b	nee	nee	Structuurverbinding.
N14	Leidschendam (A4)-Wassenaar (N44)	c	nee	nee	Structuurverbetering regio Den Haag. Ontlast stedelijk wegennet regio Den Haag. Tracé loopt door of direct langs stedelijk gebied.
N15	Varsseveld-Enschede	b	nee	nee	Structuurverbetering. Vervangt de af te voeren RW 48 voor wat betreft de ontsluiting van de Achterhoek.
N20	Westerlee-Hoek van Holland	c	nee	nee	Ontbrekende schakel. Ontsluiting haven Hoek van Holland. Ontlasting van de bestaande verbinding.
N23	Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen-Lelystad	a/d	nee	nee	Ontbrekende schakel tussen landsdelen. Dit project is nodig i.v.m. de gehanteerde uitgangspunten m.b.t. omrijfactor en maaswijdte. De intentie is zoveel mogelijk aansluiting zoeken bij bestaande wegen.
N33	Eemshaven-Appingedam (A7)	a	nee	nee	Ontlast aansluiting bestaand wegennet. Structuurverbetering. Na aanleg zal de verbinding aan het Rijk worden overgedragen door de Provincie Groningen.
N35	Enschede-Oost-Duitse grens	b	nee	nee	Grensoverschrijdende verbinding ontlast stedelijk wegennet.
N36	Witte Paal (N34)-D'vaart (N48)	c	nee	nee	Ontbrekende schakel in hoofdverbinding Twente met het noorden des lands.

nr.	omschrijving	status	AV	HTA	toelichting
N36	Vriezenveen-Almelo (N35)	c	nee	nee	Onderdeel van de hoofdverbinding Twente met het noorden des lands. Maakt onderdeel uit van tracéstudie A35.
N50	Kampen-Emmeloord	c	nee	nee	Structuurverbetering.
N57	Stellendam-Ouddorp	c	nee	nee	Nodig in verband met structuurverbetering en continuïteit hoofdwegennet.
N57	Serooskerke-Haamstede/Kouwensweg	c	nee	nee	Nodig i.v.m. structuurverbetering en continuïteit hoofdwegennet.
N57	Veerse Dam-Middelburg	c	nee	nee	Nodig i.v.m. structuurverbetering en continuïteit hoofdwegennet.
N59	Zierikzee-Serooskerke	c	nee	nee	Structuurverbetering Schouwen-Duiveland.

Ombouw van een bestaande verbinding tot autosnelweg (nog niet in uitvoering)

nr.	omschrijving	status	AV	HTA	toelichting
A2	Traverse-Maastricht	a	nee	ja	Verbetering bereikbaarheid en woon- en leefmilieu.
A15	Botlek-Maasvlakte	c	ja	nee	Verbinding Maasvlakte-achterland.
A27	Huizen-Waterlandseweg (Flevoland)	c	nee	nee	
A30	Ede (A1 2)-Barneveld (A1)	c	nee	nee	Ontlasting A2 en A12.
A31	Leeuwarden-Nijega	c	nee	nee	Structuurverbetering en continuïteit.
A32	Heerenveen-Leeuwarden	b	nee	nee	Structuurverbetering en continuïteit. Reeds gedeeltelijk in uitvoering.
A35	Zwolle (A28)-Raalte	c	nee	nee	Op termijn is op grond van de te verwachten verkeersontwikkeling ombouw van de bestaande verbinding tot autosnelweg gewenst. Het gedeelte Raalte-Almelo zal tot autoweg worden omgebouwd.
A37	Hoogeveen-Holsloot (N34)-Duitse grens	c	nee	nee	Op termijn is op grond van de te verwachten verkeersontwikkeling ombouw tot autosnelweg gewenst. Structuurverbetering ZO-Drenthe.
A50	Kampen-Hattermerbroek (A28)	c	nee	nee	Structuurverbetering en continuïteit.
A58	Etten-Leur-Breda (A1 6)	b	nee	ja	Ontlasting woonkern.
A59	Rosmalen-Geffen	a	nee	nee	Ombouw gewenst uit oogpunt van continuïteit en verwachte verkeersontwikkeling.
A69	Valkenswaard-Belgische grens	c	nee	nee	Ontlasting van de bestaande verbinding.

Te verbreden verbindingen (nog niet in uitvoering)

nr.	omschrijving	status	HTA	toelichting
A1	Amsterdam (A10)-Barneveld	-	ja	
A2	Amsterdam (A10)-Den Bosch	-	ja	
A2	Rondweg Eindhoven	-	ja	
A2	Maasbracht (A73)-Kerensheide	-	ja	
	Amsterdam (A10)-knooppunt			
	Badhoevedorp-Schiphol	-	ja	
A4	Knooppunt Burgerveen (A4/A44)-			
A4	Leiden (N11)	-	ja	
A4	Schiedam (A20)-Hoogvliet	-	ja	
A6	Muiderberg (A1)-Almere (A27)-			
	Lelystad	-	ja	
A7	Purmerend-Zaanstad	-	nee	
A7	Stadsrondweg Groningen	-	ja	
A9	Gaasperdammerweg	-	ja	
A9	Wijkertunnel-Badhoevedorp (A4)	-	ja	
A10	Coentunnel	-	nee	
A12	Den Haag-Gouda	-	ja	
A12	Lunetten-Driebergen	-	ja	
A12	Ede-Duitse grens	-	ja	
A15	Beneluxster (A4)-Ridderster (A16)	-	ja	
A16	Moerdijk (A17)-Breda	-	ja	
A20	Maassluis-Vlaardingen	-	ja	
A20	Nieuwerkerke/d IJssel-Gouda (A12)	-	ja	
A27	Knooppunt Lunetten (A2)-Everdingen	-	ja	
A28	Utrecht-Amersfoort-Hoevelaken (A1)	-	ja	
N31	Drachten (A7)-Neyega	-	nee	
N34	Holsloot (A37)-Emmen Zuid	-	nee	
A50	Gedeelte A15-A73	-	ja	

nr.	omschrijving	status	HTA	toelichting
N61	Kanaalkruising Terneuzen	-	nee	
A76	Kerensheide (A2)-Hoensbroek	-	ja	

Van het hoofdwegennet af te voeren verbindingen, waarvan de positie na 2010, later zal worden gezien

nr.	omschrijving	status	HTA	toelichting
A3	Nieuwekerk a/d IJssel-Ouderkerk a/d IJssel-Dordrecht (A15)	-	-	Door verbreding van de Oosttangent Rotterdam komt voldoende capaciteit beschikbaar op bestaande wegen.
A8	Zaanstad-Beverwijk	-	-	Dit weggedeelte wordt van het hoofdwegennet afgevoerd omdat uit een globale belangenafweging is gebleken dat het bereikbaarheidsbelang in dit geval niet opweegt tegen verdere doorsnijding van het betrokken natuurgebied.
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 A22 hiervoor niet meer een functie zal vervullen.
A24	Maassluis (A20)-Vlaardingen (A4)-en Rotterdam (A16)-Nieuwekerk (A20)	-	-	Deze weggedeelten worden van het hoofdwegennet afgevoerd omdat uit een globale belangenafweging is gebleken dat het bereikbaarheidsbelang in dit geval niet opweegt tegen verdere versnippering van het landschap.
A38	Ridderkerk-Ouderkerk a/d IJssel	-	-	Idem.
N54	Rijswijk (A4)-Wateringen (SW11)	-	-	Het wegvak wordt als dubbelbaans autoweg nog door het Rijk aangelegd om de SW11 met het hoofdwegennet te verbinden.
A59	Oss (A50)-Cuyck (A73)	-	-	Dit weggedeelte wordt van het hoofdwegennet afgevoerd omdat uit een globale belangenafweging is gebleken dat het bereikbaarheidsbelang in dit geval niet opweegt tegen verdere doorsnijding van het betrokken landschappelijk waardevolle gebied.
A59	Zevenbergen (A17)-Langeweg (A16)	-	-	Dit weggedeelte wordt van het hoofdwegennet afgevoerd omdat uit een globale belangenafweging is gebleken dat het bereikbaarheidsbelang in dit geval niet opweegt tegen verdere doorsnijding van het betrokken landschappelijk waardevolle gebied.
A68	Kelpen-Roermond	-	-	Dit weggedeelte wordt van het hoofdwegennet afgevoerd omdat uit een globale belangenafweging is gebleken dat het bereikbaarheidsbelang in dit geval niet opweegt tegen verdere doorsnijding van het betrokken landschappelijk waardevolle gebied.

Van het hoofdwegennet af te voeren verbinding

nr.	omschrijving	status	HTA	toelichting
A48	Arnhem-Zutphen-Deventer-Linde	-	-	De huidige RW48 vervult voornamelijk een regionale functie. De meest aangewezen route voor het doorgaande verkeer over het traject dat RW48 overbrugt, is de route via A50 en 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 RW15, Arnhem (A12)-Enschede.



SPOORWEGNET PERSONENVERVOER

indicatief en
limitatief

—> hoofdtransportassen
—> overige spoorlijnen voor
personenvervoer








SPOORWEGNET PERSONENVERVOER
Aanpassingen infrastructuur






indicatief en
deels limitatief (zie legenda)

— bestaande spoorlijnen

PROJECT T.B.V. HOOFDTRANSPORTASSEN




-  aanleg hogesnelheidslijn **limitatief**
-  aanleg nieuwe trajecten **limitatief**
-  aanleg extra sporen *
-  aanleg extra sporen met electricatie *
-  aanleg vrije kruisingen *

OVERIGE PROJECTEN

-  aanleg nieuw traject /studieproject **limitatief**
-  (partiële) spoorverdubbeling *
-  aanleg extra sporen met electricatie *
-  electricatie *
-  aanleg extra sporen *



SPORWEGNET GOEDERENVERVOER indicatief en
deels limitatief (zie legenda)

-  spoorweginet voor goederenvervoer
-  hoofdtransportassen
-  infrastructurale aanpassingen niet-limitatief

tracé betuwe-route
nog nader te bepalen



SPOORWEGNET
 Wijzigingen t.o.v. de kaarten voor personen-
 en goederenvervoer uit de pkb van SVV-I (verbindingen)

illustratief

- verbinding spoorwegnet
- af te voeren verbinding t.o.v. SVV-I
- verbinding in studie te nemen/niet onmogelijk te maken
- toe te voegen verbinding t.o.v. SVV-I
- in studie (te nemen) als af te voeren verbinding
- hoge-snelheidslijn



SPORWEGNET PERSONENVERVOER⁹

Nieuwe spoorwegverbindingen

omschrijving	status	HTA	toelichting
Hoge snelheidslijn Amsterdam-Rotterdam- Belgische grens	c	ja	Nieuwe tracé geschikt voor 300 km/u.
Harderwijk bochtafsnijding	c	ja	2 Extra sporen incl. vrije kruisingen
Amsterdam RAI-Weesp	b	nee	Nieuwe verbinding zuidelijke tak van de Ring- spoorbaan. Uitvoeringsproject.
Hilversum-Almere	b	nee	Verbindingsboog met vrije kruising
Hoek van Holland-strand	c	nee	Verlenging spoorlijn.
Amsterdam Hemboog (Sloterdijk)	c	nee	Verbindingsboog.
Amsterdam-Utrechtboog	c	nee	Verbindingsboog.
Amsterdam Zuid-West boog	c	nee	Nog in studie te nemen, waarbij nadere afweging met stadsgewestelijk openbaar vervoer zal plaatsvinden.

⁹ Ter ontsluiting van bestaande en nieuwe woonlocaties zullen nieuwe stations aan bestaande lijnen worden geopend. De opgesomde aanpassingen van de spoorweginfrastructuur dienen derhalve ook ertoe om capaciteit te scheppen om nieuwe stations te kunnen bedienen. In het jaarlijks uit te brengen MIT zal worden aangegeven om welke stations het zal gaan. Op deze projectenlijst en op de kaarten zijn nieuwe stations niet vermeld.

Aan te passen verbindingen t.b.v. capaciteit en hogere snelheden (extra sporen, ongelijkvloers maken van aansluitingen, electrificatie, etc.)

omschrijving	status	HTA	toelichting
<i>Traject Amsterdam-Den Haag</i>			
Amsterdam CS-Zaanstraat	a	ja	2 Extra sporen, uitbreiding perroncapaciteit.
Zaanstraat-Schiphol-Hoofddorp aansluiting	a	ja	2 Extra sporen en vrije kruisingen.
Schiphol station	a	ja	Uitbreiding tot 6 sporen.
Leiden-Den Haag Mariahoeve	-	ja	2 Extra sporen in uitvoering.
Leiden station	a	ja	Extra sporen, reconstructie t.b.v. doorgaande treinen.
Den Haag Mariahoeve-Den Haag HS	a	ja	2 Extra sporen.
<i>Traject Den Haag-Rotterdam</i>			
Den Haag CS station	a	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	a	ja	Vrije kruising.
Rotterdam station westzijde	a	ja	Vrije kruising.
<i>Traject Rotterdam-Brabant/Belgische grens</i>			
WillemsSpoortunnel	-	ja	Aanleg 4-sporige tunnel. Uitvoeringsproject.
Rotterdam Zuid-Lombardijen	a	ja	2 Extra sporen.
Lombardijen-Dordrecht zuid	a	ja	2 Extra sporen.
Dordrecht Zuid-Lage Zwaluwe	a	ja	2 Extra sporen.
Breda-Tilburg	a	ja	2 Extra sporen plus vrije kruisingen.
<i>Traject Amsterdam-Amersfoort</i>			
Amsterdam Muiderpoort-Diemen-Weesp	a	ja	2 Extra sporen.
Weesp-Hilversum	a	ja	2 Extra sporen plus vrije kruisingen.
<i>Traject Rotterdam-Utrecht</i>			
Rotterdam-Moordrecht aansluiting	a	ja	2 Extra sporen.
Gouda-Moordrecht aansluiting	-	ja	Vrije kruising plus nieuwe brug over de Gouwe. Uitvoeringsproject.
Gouda-Utrecht	a	ja	2 Extra sporen (partieel 3/4 extra sporen).
Woerden aansluiting	a	ja	Vrije kruising.
Harmelen aansluiting	a	ja	Vrije kruising.
<i>Traject Amsterdam-Utrecht</i>			
Amsterdam CS-Muiderpoort	-	ja	Aanleg 2 sporen en vrije kruising.
Amsterdam Muiderpoort-Breukelen	a	ja	2 Extra sporen.
Breukelen aansluiting	a	ja	Vrije kruising.
Breukelen-Utrecht CS	a	ja	2 Extra sporen.
Utrecht station	a	ja	Uitbreiding perroncapaciteit.
<i>Traject Utrecht-Arnhem</i>			

omschrijving	status	HTA	toelichting
Utrecht CS-Arnhem	a	ja	2 Extra sporen.
Utrecht zuidzijde	a	ja	Vrije kruisingen.
Arnhem westzijde	a	ja	Vrije kruising, uitbreiding perroncapaciteit.
Arnhem-Arnhem Velperbroek aansluiting	a	ja	2 Extra sporen en vrije kruising.
<i>Traject Arnhem-Hengelo</i>			
Zutphen-Hengelo	a	ja	2 Sporen, electrificatie.
<i>Traject Utrecht-Maastricht</i>			
Utrecht CS-Houten	a	ja	2 Extra sporen.
Den Bosch noordzijde	a	ja	2 Extra sporen plus vrije kruising.
Den Bosch station	a	ja	Uitbreiding perroncapaciteit.
Den Bosch-Vught	a	ja	2 Extra sporen plus vrije kruising.
Boxtel-Eindhoven	a	ja	2 Extra sporen.
Boxtel aansluiting	a	ja	Vrije kruising.
Eindhoven oostzijde	a	ja	Vrije kruising.
<i>Traject Utrecht-Groningen</i>			
Utrecht-Groenekan	-	ja	2 Extra sporen en vrije kruising. Uitvoeringsproject.
Utrecht-Noordwestelijke aansluiting	a	ja	Vrije kruising.
Amersfoort-Amersfoort aansluiting	a	ja	2 Extra sporen, 2 vrije kruisingen en uitbreiding perroncapaciteit.
<i>Overige projecten</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	a	nee	Electrificatie.
Zevenaar-Doetinchem	a	nee	Electrificatie, extra spoor.
Heerlen-Aken	a	nee	Deels extra spoor, electrificatie
Groningen-Leeuwarden	-	nee	Aanleg extra spoor en electrificatie.
Almelo-Mariënberg	a	nee	Electrificatie.
Barneveld-Ede	a	nee	Partiële spoorverdubbeling.
Nijmegen-Venlo-Roermond	-	nee	Aanleg extra spoor en electrificatie.
Alkmaar-Zaandam	a	nee	2 Extra sporen.
Zwolle-Emmen	a	nee	Restant tweesporig.
Zwolle-Almelo	a	nee	Partiële spoorverdubbeling plus electrificatie.
Ravenstein	a	nee	Tweesporig brug.
Groningen-Stauwerd	a	nee	Extra spoor.
Amsterdam Zaanstraat-Sloterdijk (richting Zaandam)	-	nee	Aanleg extra spoor.
Heerhugowaard-Obdam	-	nee	Aanleg extra spoor.
Obdam-Hoorn	-	nee	Aanleg extra spoor.

Van het spoorwegnet af te voeren gereserveerde verbindingen

De rijksoverheid acht zich niet langer verantwoordelijk voor het planologisch reserveren van de volgende verbindingen. Het staat de andere overheden uiteraard vrij verbindingen op te nemen in hun ruimtelijke plannen. (N.B.: het betreft zowel personen- als goederenvervoerverbindingen.)

Raccordementen (d.w.z. sporaansluitingen waarop geen concessie van het Rijk rust) worden niet apart genoemd. Het Rijk neemt hiervoor geen verantwoordelijkheid m.b.t. het planologisch reserveren.

omschrijving	status	HTA	toelichting
Winterswijk-Neede	-	nee	
Enschede-Boekelo	-	nee	
Glanerbrug-Losser	-	nee	
Enschede-Lonneker	-	nee	
Apeldoorn-Hattermerbroek	-	nee	
Doetinchem-Zelhem	-	nee	
Axel-Hulst (grens)	-	nee	
Groningen-Marum	-	nee	
Uden-Kruispunt Beugen	-	nee	
Geertruidenberg-Raamsdonk	-	nee	
Raamsdonk-Waalwijk	-	nee	
Veghel-Uden	-	nee	

omschrijving	status	HTA	toelichting
Geldrop-Valkenswaard (grens)	-	nee	
Waalwijk-Den Bosch	-	nee	
Simpelveld-Kerkrade (museumlijn)	-	nee	
Emmen-Ter Apel	-	nee	
Tilburg-Baarle Nassau (grens)	-	nee	
Winterswijk-Winterswijk (grens)	-	nee	
Uithoorn-De Kwakel	-	nee	
Marum-Drachten	-	nee	
Loosduinseweg-Den Haag HS	-	nee	
Rotterdam Spaanse polder-Marconiplein	-	nee	
Bilthoven-Zeist (gedeeltelijk)	-	nee	
Apeldoorn VAM-Dieren (museumlijn)	-	nee	
Haaksbergen-Boekelo (museumlijn)	-	nee	
Hoorn-Medemblik (museumlijn)	-	nee	
Goes-Borsele (museumlijn)	-	nee	
Amsterdam-Uithoorn (museumlijn)	-	nee	
Rotterdam-Heer Bokelweg	-	nee	
«Verbindingen die niet onmogelijk mogen worden gemaakt»			
Lelystad-Groningen en	-	nee	Voornemen om voor het einde van deze Kabinetsperiode op basis van nadere studie te komen tot besluitvorming.
Lelystad-Kampen	-	nee	
Zwolle-Hoogeveen	-	ja	Mede als alternatief voor de aanleg van de verbinding Lelystad-Heerenveen-Groningen kan de bestaande verbinding naar het noorden verder worden versneld onder meer door bochtafsnijding zoals die bij Meppel.
Geldermalsen boog	-	nee	Nog in studie te nemen.
Eindhoven-Belgische grens	-	nee	Nog in studie te nemen.
Enschede-Gronau	-	nee	Nog in studie te nemen.

SPOORWEGNET GOEDERENVERVOER

Nieuwe verbindingen

omschrijving	status	HTA	toelichting
Rotterdam-Zevenaar	d	ja	Nieuwe Betuweroute en emplacement Oostelijke Betuwe, mits het Rijnstrangengebied niet op onaanvaardbare wijze wordt aangetast.

Te verbreden verbindingen. electrificatieprojecten, etc.

omschrijving	status	HTA	toelichting
<i>Traject Rotterdam-Venlo</i>			
D-4 aslasten	a	ja	22,5 Ton, 9 ton/meter.
Botlek-Europoort	a	ja	Tweede spoor.
Europoort-Maasvlakte	a	ja	Tweede spoor plus emplacement.
Kijfhoek-Botlek	a	ja	Electrificatie.
Botlek-Maasvlakte	a	ja	Electrificatie.
Waalhaven	a	ja	Rail Service center plus beveiliging.
Maasvlakte	a	ja	Rail Service center.
Breda-Breda aansluiting	a	ja	Derde spoor.
Venlo	a	ja	Venlo Trade Port spoor aansluiting.
<i>overige trajecten</i>			
D4-aslasten	a	nee	Gehele goederennet op Europese standaard: 22,5 tonnen, 8 ton/meter.
IJsselmonde	a	nee	Vrije kruising plus wachtspoor.
Utrecht Lunetten-Maliebaan	a	ja	Verbeteren oversteek.
Den Bosch-Vught	a	nee	Derde spoor t.b.v. alternatief voor Rotterdam-Venlo.
Uitgeest	a	ja	Boogverbinding.
Zeeuws Vlaanderen	a	nee	Spooraansluiting Axelse vlakte.
Vlissingen-Roosendaal	a	ja	Railaanpassingen Sloe-gebied.
<i>P.M.</i>			
Nieuwersluis-Uithoorn	-	nee	Nog in studie te nemen.

Verbindingen die niet onmogelijk worden gemaakt

omschrijving	status	HTA	toelichting
Schiphol-Utrecht	-	nee	Nog in studie te nemen.

— verbinding HVN
— hoofdtransportassen



HOOFDVAARWEGENNET
 Wijzigingen t.o.v. structuurschema vaarwegen.
 (deel d, regeringsbeslissing)







illustratief

- verbindingen HVN
- verbindingen HVN in studie



HOOFDVAARWEGENNET
Aanpassingen infrastructuur

indicatief en
deels limitatief (zie legenda)

-  verbindingen HVN
 -  verbindingen HVN in studie
 -  mogelijk aan te leggen A,B
 -  ①
 -  mogelijke verruiming toegankelijkheid vaarwegen
 -  reservering HVN
- limitatief
limitatief



HOOFDVAARWEGENNET

Nieuwe verbindingen

omschrijving	status	HTA	toelichting
Baalhoekkanaal	b	nee	Nieuwe verbinding (A) ¹⁰ , 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).
Verbinding Twente-Mittellandkanaal	c	nee	Nieuwe verbinding. In studie (C).

Aanpassingen hoofdvaarwegennet

omschrijving	status	HTA	toelichting
<i>Route¹¹ Rotterdam-Duitsland Klasse VI (6-bdv)¹²</i> Oude Maas	a	ja	Vergroting capaciteit en wegnemen belemmeringen (beperkte) 6 bdv (bochtaanpassing e.d.) (1).
Waal	a	ja	Vergroting capaciteit en wegnemen belemmeringen (beperkte) 6-bdv (bochtaanpassing e.d.) in het kader van Toekomstvisie Waal (2).
<i>Route Amsterdam NZKG-Duitsland Klasse VI (4-bdv)</i> Noordzeekanaal	a	ja	Vergroting bedrijfszekerheid en efficiency (renovatie sluisen) (3).
Amsterdam-Rijnkanaal	a	ja	Vergroting capaciteit en wegnemen belemmeringen 4-bdv (wegnemen vernauwingen, drempels, ed.) (4).
<i>Route Rotterdam-Antwerpen VI (4-bdv)</i> Westerschelde ¹⁴	-	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 (5).
<i>Maasroute Klasse V (2-bdv)</i> Maas	a	nee	Modernisering Maasroute: verbetering toegankelijkheid klasse V, verruiming sluis Lith voor 2-bdv, verruiming Maasroute tot 2-bdv (maatregelen volgen uit Toekomstvisie Maas) (6).
Lateraalkanaal Linne-Buggenum	a	nee	Vergroting gebruiksmogelijkheden tot 2-bdv (maatregelen volgen uit Toekomstvisie Maas) (6).
Julianakanaal	a	nee	Vergroting gebruiksmogelijkheden tot 2-bdv (maatregelen volgen uit Toekomstvisie Maas) (6).
<i>Route Amsterdam NZKG – Delfzijl/Eemshaven Klasse V</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).
Oostvaarderdiep	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 klasse V, later eventueel verder verruimen.
Van Starckenborghkanaal	a	nee	Vergroting bedrijfszekerheid en gebruiksmogelijkheden tot klasse V, later eventueel verder verruimen.
<i>Route IJssel – Enschede/Almelo Klasse V</i> Twenthekanaal	a	nee	Vergroting bedrijfszekerheid en vaarwegklasse tot V (8).
Zijtak naar Almelo	a	nee	Vergroting bedrijfszekerheid en vaarwegklasse tot V (8).
<i>Brabant-Limburgse kanalen</i> Maas-Veghel	a	nee	Klasse IV-vaarweg (verruimingswerken e.d.) (9) wordt b wanneer middeldeel wordt verruimd.
Maas-Lozen Zuid-Willemsvaart (Veghel-Nederweert)	a	nee	In een studie wordt nagegaan of vaarweg voldoet aan het gestelde criterium van minimaal 5 mln ton per jaar nu of in de toekomst.

omschrijving	status	HTA	toelichting
Alphen-Amsterdam			In studie te nemen

Overige projecten voortzetting van reeds in gang gezet beleid

omschrijving	status	HTA	toelichting
Omleiding Helmond	b	nee	Omleiding om binnenstad (nieuw kanaaldeel e.d.)(11).

Reservering potentiële hoofdvaarweg

omschrijving	status	HTA	toelichting
Vaarweg naar Meppel	-	nee	In afwachting van het behalen van het HVW-criterium. Onderzocht wordt of route via Ramspol en/of via Spooldersluis HVW wordt.
Amsterdam-De Zaan	-	nee	In afwachting van het behalen van het HVW-criterium.
Van Harinxmakanaal	-	nee	In afwachting van het behalen van het HVW-criterium.

¹⁰ Een letter of cijfer tussen blokhaken verwijst naar het desbetreffende project op de indicatieve kaart.

¹¹ Van een route zijn alleen de nog niet eerder vermelde hoofdvaarwegen weergegeven.

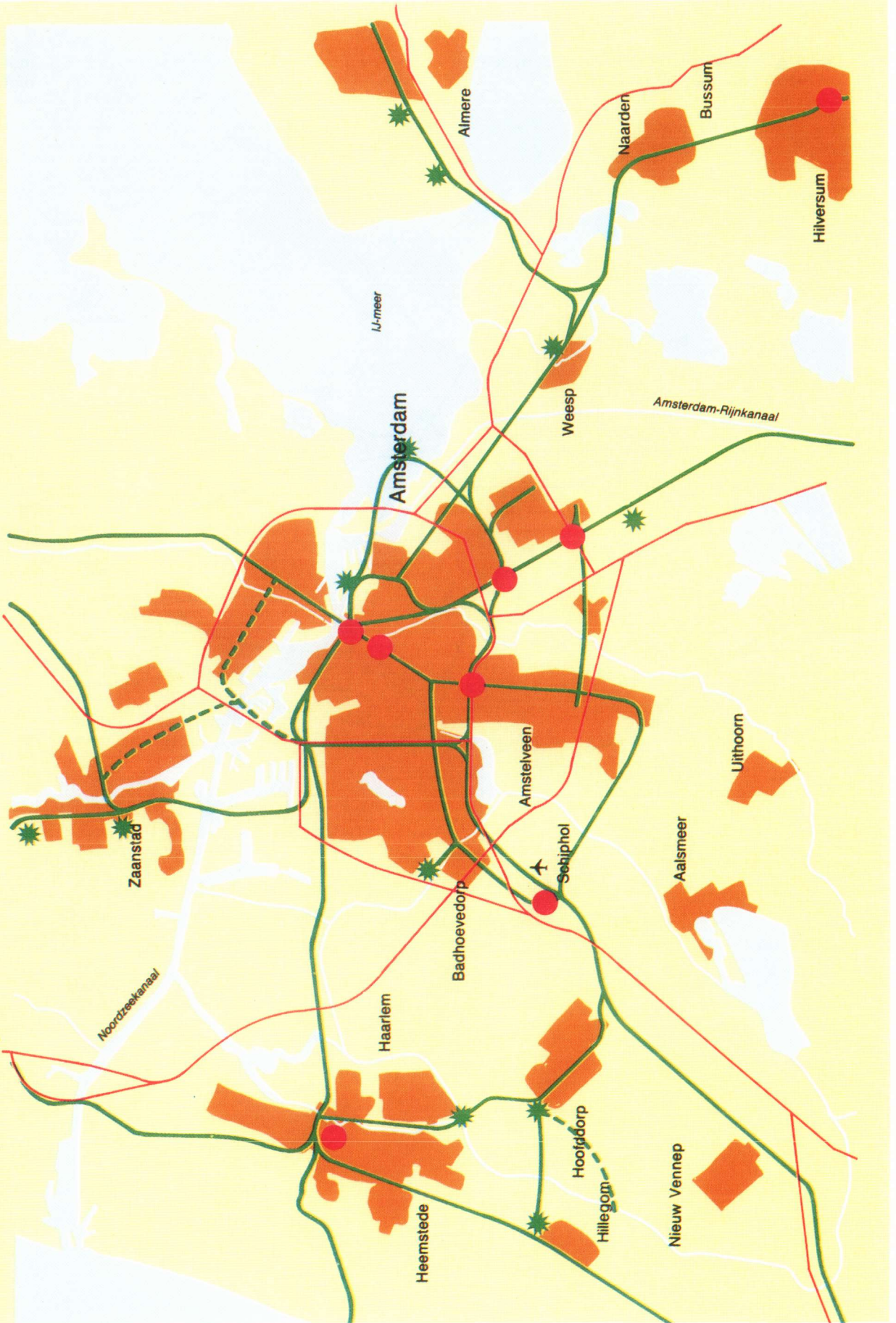
¹² Zesbaksduwvaart.

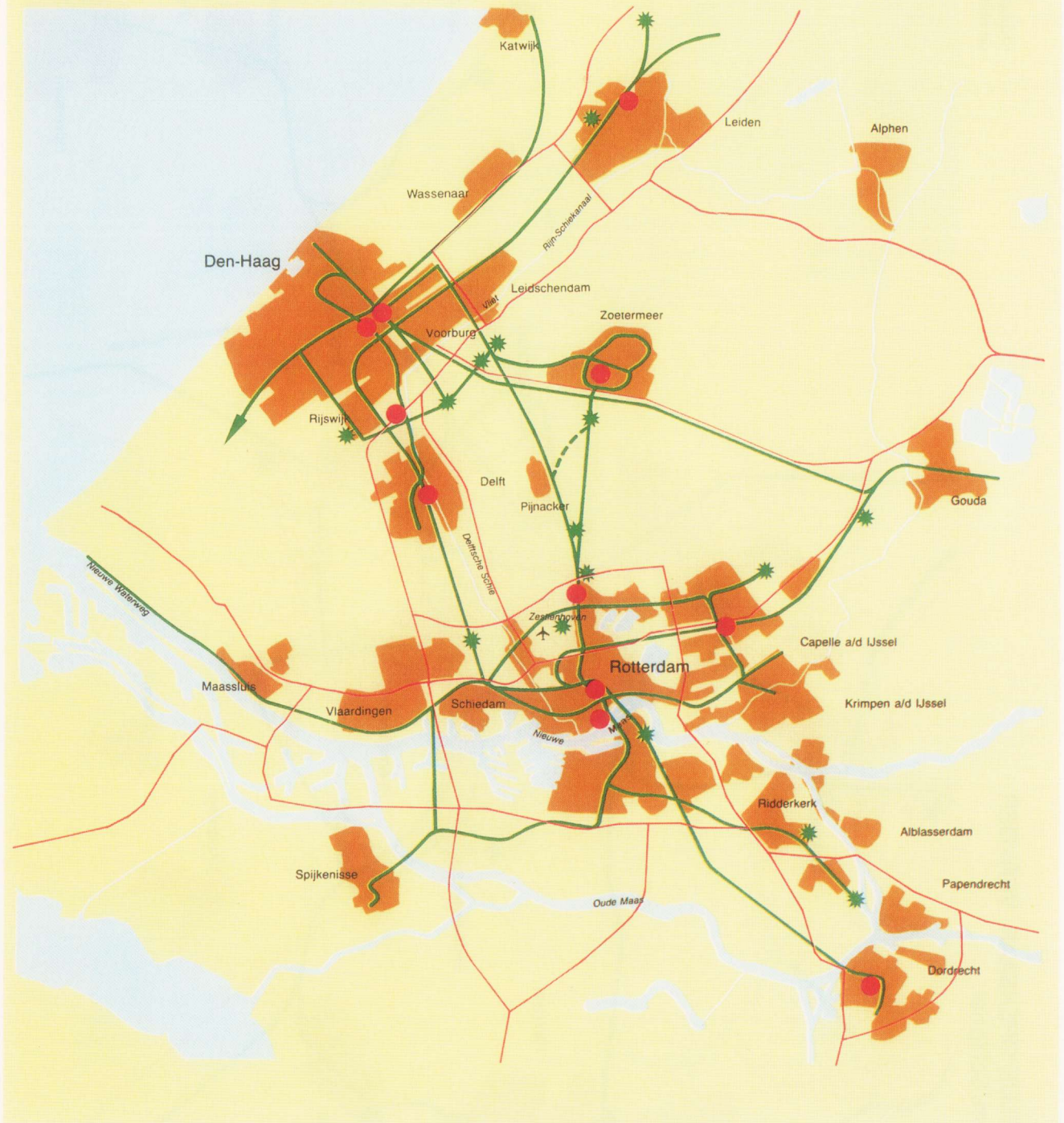
¹³ Zeetoegangsweg.

¹⁴ Zeetoegangsweg.

STADSGEWESTELIJK OPENBAAR VERVOER Regio Amsterdam/Schiphol

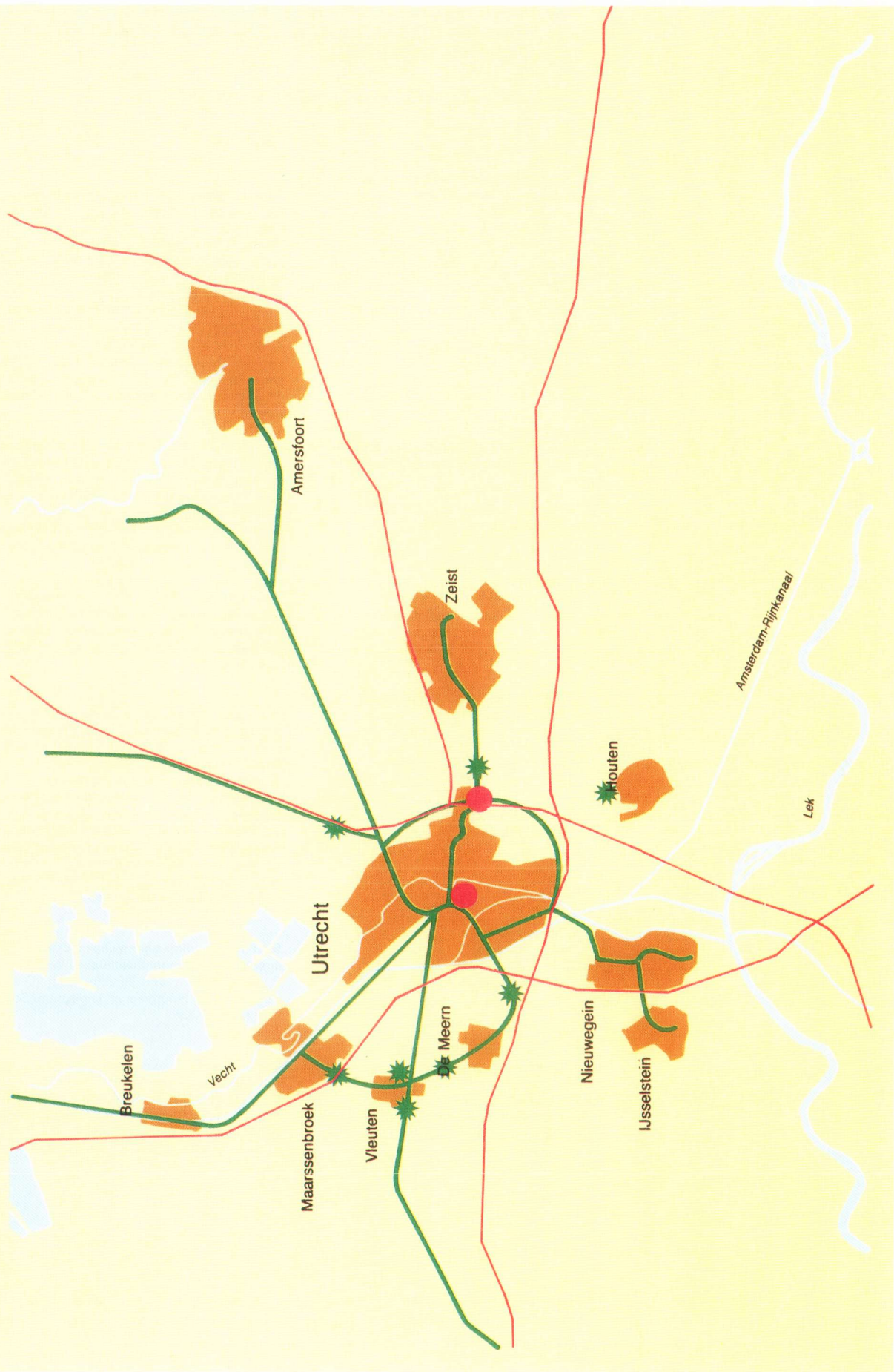
indicatief
en niet limitatief





STADSGEWESTELIJK OPENBAAR VERVOER Regio Utrecht

indicatief en
niet limitatief



STADSGEWESTELIJK EN REGIONAAL OPENBAAR VERVOERNET IN EN ROND DE STADSGEWESTEN AMSTERDAM, ROTTERDAM, UTRECHT EN DEN HAAG

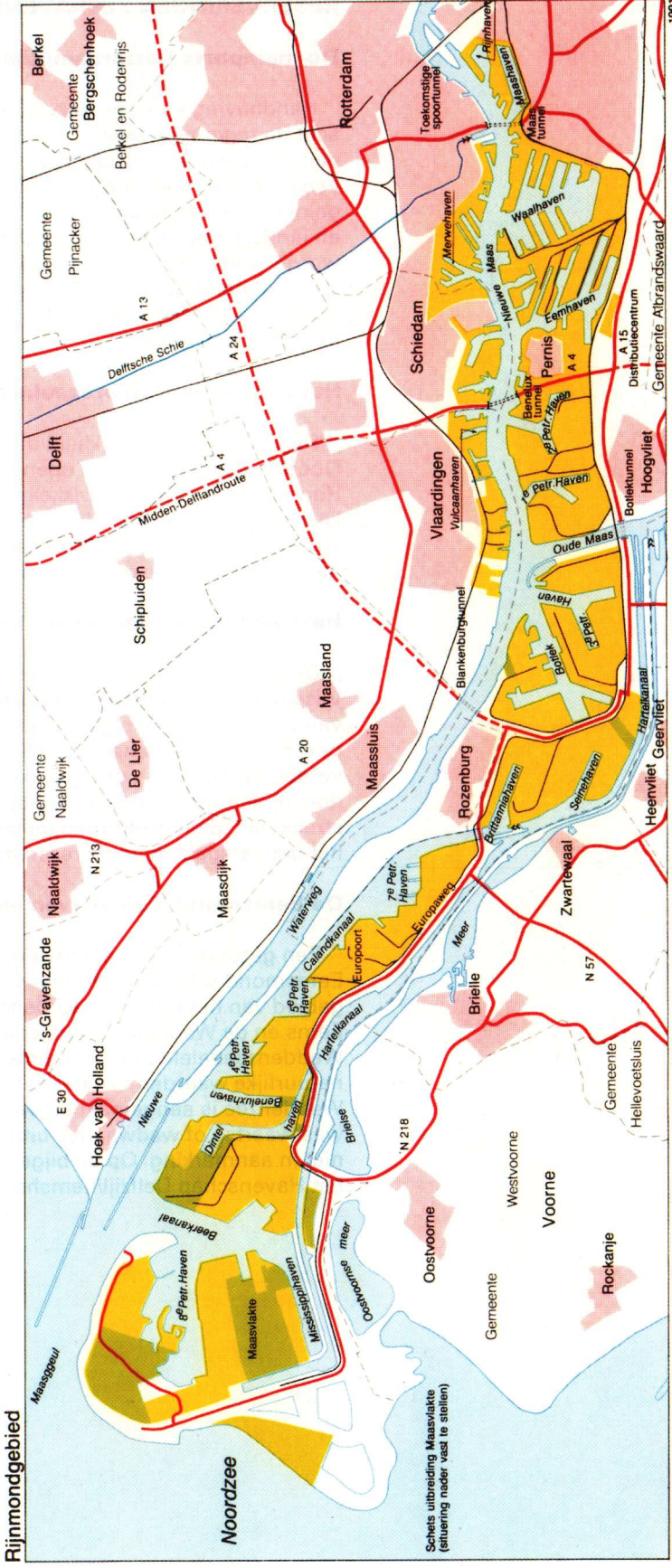
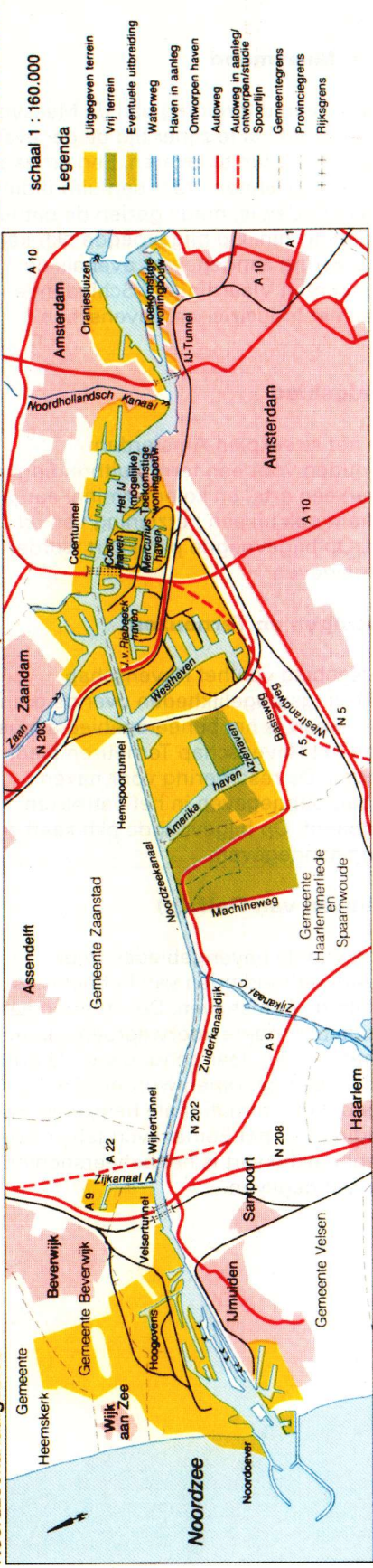
N.B.: deze opsomming is indicatief en niet limitatief

omschrijving	toelichting
<i>Stadsgewest Amsterdam radiaal:</i> Amsterdam-Waterland	Congestievrij openbaar vervoer vanaf Amsterdam CS via Amsterdam Noord naar Purmerend en Monnikendam.
Oost-Westas	Noord-Zuidas snelle railverbinding via het centrum tussen Amsterdam CS en Zuid (WTC, Buitenveldert, Amstelveen).
Amsterdam West-Schiphol	Snelle railverbinding langs de IJ-boulevard tussen werkgelegenheidskern Sloterdijk via het centrum naar Nieuw Oost. Al dan niet als vervolg op (een) snelle railverbinding(en) tussen Amsterdam CS en West kan een snelle bus- en railverbinding tussen Schiphol en de westelijke tuinsteden ontwikkeld worden.
<i>tangentieel:</i> Binnenring: Zaanstad-Sloterdijk-Schiphol/Amsterdam Zuid-Zuidoost	Verbeterde verbinding tussen de Zaanstreek en eventueel Amsterdam Noord en Amsterdam West, aansluitend op de westelijke tak van NS of ringtram, denkbaar via de Hemboog (NS) of middels een sneltramverbinding door de Coentunnel.
Oosttangent:	In aansluiting op de ontwikkelingen in Nieuw Oost het sluiten van de cirkel van de ringtram tussen Nieuw Oost en Amsterdam Zuidoost.
Buitenring: IJ-mond/Hillegom-Hoofddorp-Schiphol-Amstelveen Zuidoost	Verbetering van de infrastructuur (mede afhankelijk van woningbouw) voor snelle verbindingen met het werkgebied Schiphol vanuit de IJ-mond, Haarlem, Hillegom, Hoofddorp, Amstelveen en Amsterdam Zuidoost.
<i>Stadsgewest Rotterdam radiaal:</i> Noord-Zuidas	Verlengen van de Noord-Zuidas naar Rotterdam Noord en, afhankelijk van de woningbouwontwikkelingen, via Pijnacker of Berkel-Rodenrijs naar Zoetermeer.
Oost-Westas	Verlengen van, danwel aansluiten op, de zuidtak richting Ridderkerk, Hendrik Ido Ambacht en eventueel verder naar Alblasserwaard of Drechtsteden. Verlengen in westelijke richting naar knooppunt Schiedam/Rotterdam-West; verlengen in oostelijke richting naar Capelle en Krimpen; afhankelijk van woningbouw verlengen naar lokatie ten noordoosten van Zevenkamp («Achtkamp»).
<i>tangentieel:</i> Noordtangent	Snelle verbinding tussen Ommoord, Noordrand en knooppunt Schiedam/Rotterdam-West.
Westtangent	Snelle stadsgewestelijke verbinding via de Beneluxtunnel tussen Hoogvliet en knooppunt Schiedam/Rotterdam-West.
<i>Stadsgewest Den Haag radiaal:</i> Den Haag-Katwijk	Congestievrije busverbinding via Wassenaar tussen Katwijk en Den Haag.
Den Haag-Delft	Opwaardering tramverbinding via Rijswijk.
Den Haag-Zoetermeer	Doorgaande railverbinding via Leizo naar Zoetermeer.
Den Haag-Ypenburg	Afhankelijk van woningbouw.

omschrijving	toelichting
Den Haag-Den Haag Zuidwest/ Wateringen	Opwaardering bestaande tramverbinding en, afhankelijk van woningbouw, verlengen naar Wateringen. Voor Delft, Zoetermeer, Wateringen en Ypenburg wordt in principe gedacht aan doorgaande stadsgewestelijke railverbindingen met het centrum van Den Haag, het congresgebouwgebied en/of Scheveningen.
<i>tangentieel:</i> Leizo-Rijswijk-Wateringen	Congestievrije verbindingen tussen grote woon- en werklocaties langs de stadsrand.
<i>Stadsgewest Utrecht radiaal</i> Nieuwegein-Utrecht CS-Utrecht Uithof-Driebergen-Zeist	Nieuwe railverbindingen tussen Utrecht CS en Utrecht Uithof aangevuld met een snelle (bus)verbinding met Driebergen/Zeist.
Utrecht Centrum-De Meer/Vleuten/ Maarssebroek	Afhankelijk van de woningbouwontwikkeling rond Utrecht wordt rond Utrecht rekening gehouden met snelle, radiale verbindingen tussen het centrum en de nieuwbouwklokatie(s) in bijvoorbeeld het gebied rond Vleuten en De Meern, eventueel te verlengen richting Harmelen en/of Maarssebroek (opties sneltram of NS en bus nader uit te werken).
<i>tangentieel:</i> Uithof	Verbeteren van regionale (tangentieële) verbindingen tussen de voorsteden en met name de Uithof.

Op de kaartbeelden zijn indicatief en niet limitatief op schetsmatige wijze de stadsgewestelijke regionale hoofdverbindingen aangegeven die binnen deze planperiode voor verbetering danwel aanleg in aanmerking kunnen komen. Nadere uitwerking in relatie tot de ontwikkeling van woningbouwlocaties en concentraties van werkgelegenheid is nodig voordat definitieve keuzen kunnen worden gedaan voor investeringen en om prioriteiten te kunnen vaststellen.

indicatief en
limitatief (zie hoofdstuk 3) OVERZICHTSKAART ZEEHAVENGEBIEDEN



RESERVERINGEN ZEEHAVENS

De mainports Rotterdam/Rijn- en Maasmond

Handhaving van de reservering voor een uitbreiding van de Maasvlakte acht de regering gewenst, nader onderzoek zal te zijner tijd de gegevens voor omvang, situering en bestemming dienen te leveren. Een omvang van meer dan 500 ha bruto wordt niet uitgesloten. Voor een uitbreiding geldt dat een zorgvuldige afweging geboden is, mede gezien de natuur- en landschapsbelangen die in het geding zijn. Op bijgevoegde pkb-kaart worden het havengebied en de reservering aangegeven, evenals de zeehaventerreinen in de nabuurgemeenten Vlaardingen, Schiedam en Dordrecht en het beheersgebied van het Industrie- en Havenschap Moerdijk en Dordrecht.

Het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied

De vestigingsmogelijkheid die in het streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied is opgehouden voor een terreinuitbreiding van Hoogovens en voor ontwikkeling van een erts- en kolenterminal aan de kust buiten de sluis bij IJmuiden, dient ook bij een herziening van dit streekplan te worden gehandhaafd. Op bijgevoegde pkb-kaart worden het havengebied en de reservering aangegeven.

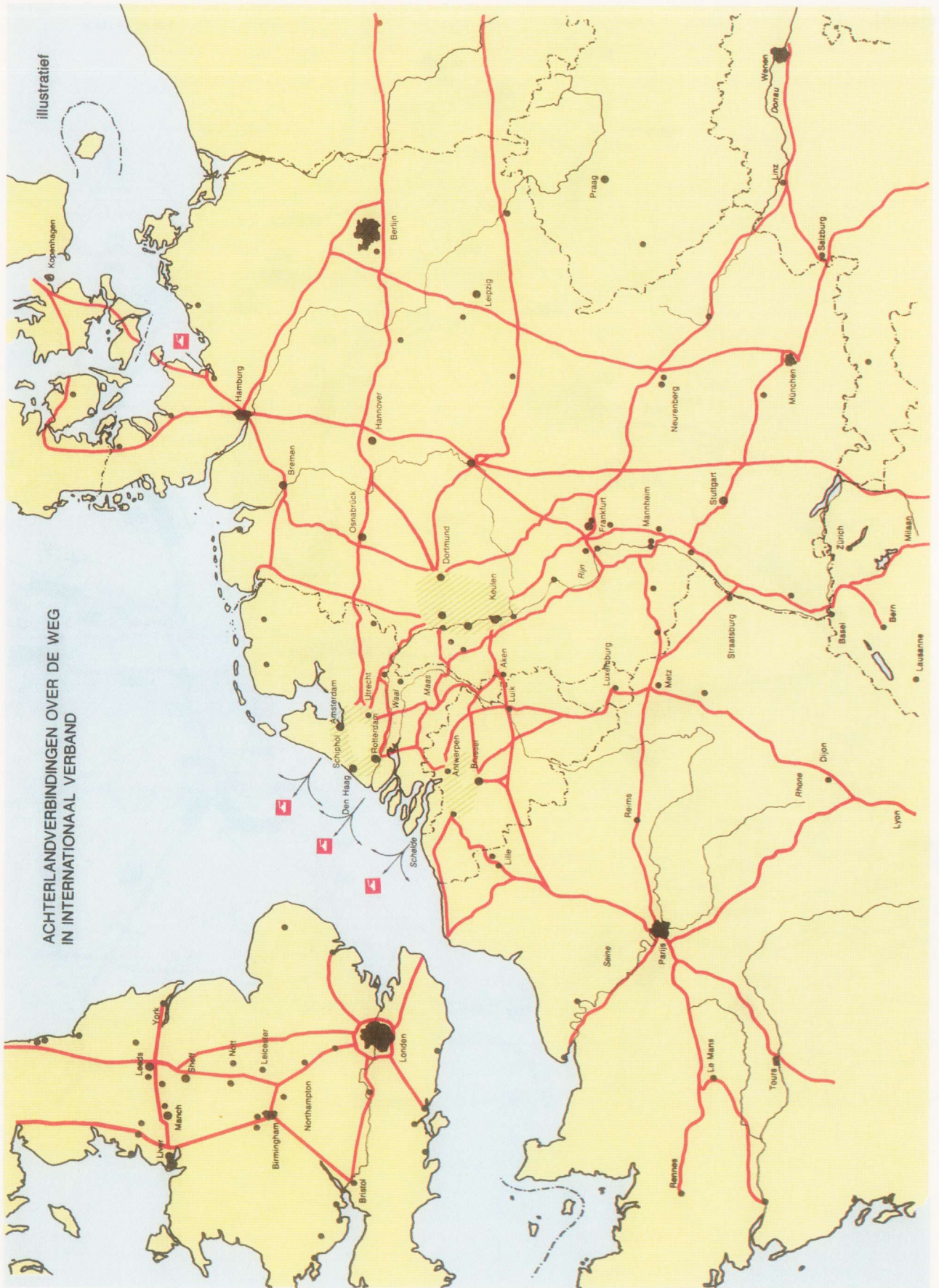
Het Westerscheldebekken (Vlissingen en Terneuzen)

De omvang van het havenbeheersgebied van het Havenschap Vlissingen voorziet in ruime ontwikkelingsmogelijkheden over de grens van 201 O heen. Op bijgevoegde pkb-kaart is het beheersgebied aangegeven. Het havenbeheersgebied van het Havenschap Terneuzen biedt voldoende ruimte voor ontwikkelingen. De reservering voor haven-doeleinden van de Axelse vlakte, zoals aangegeven in het betrokken streekplan, dient te worden gehandhaafd. Op bijgevoegde pkb-kaart zijn het beheersgebied en de reservering aangegeven.

De Eemsmond (Eemshaven en haven van Delfzijl)

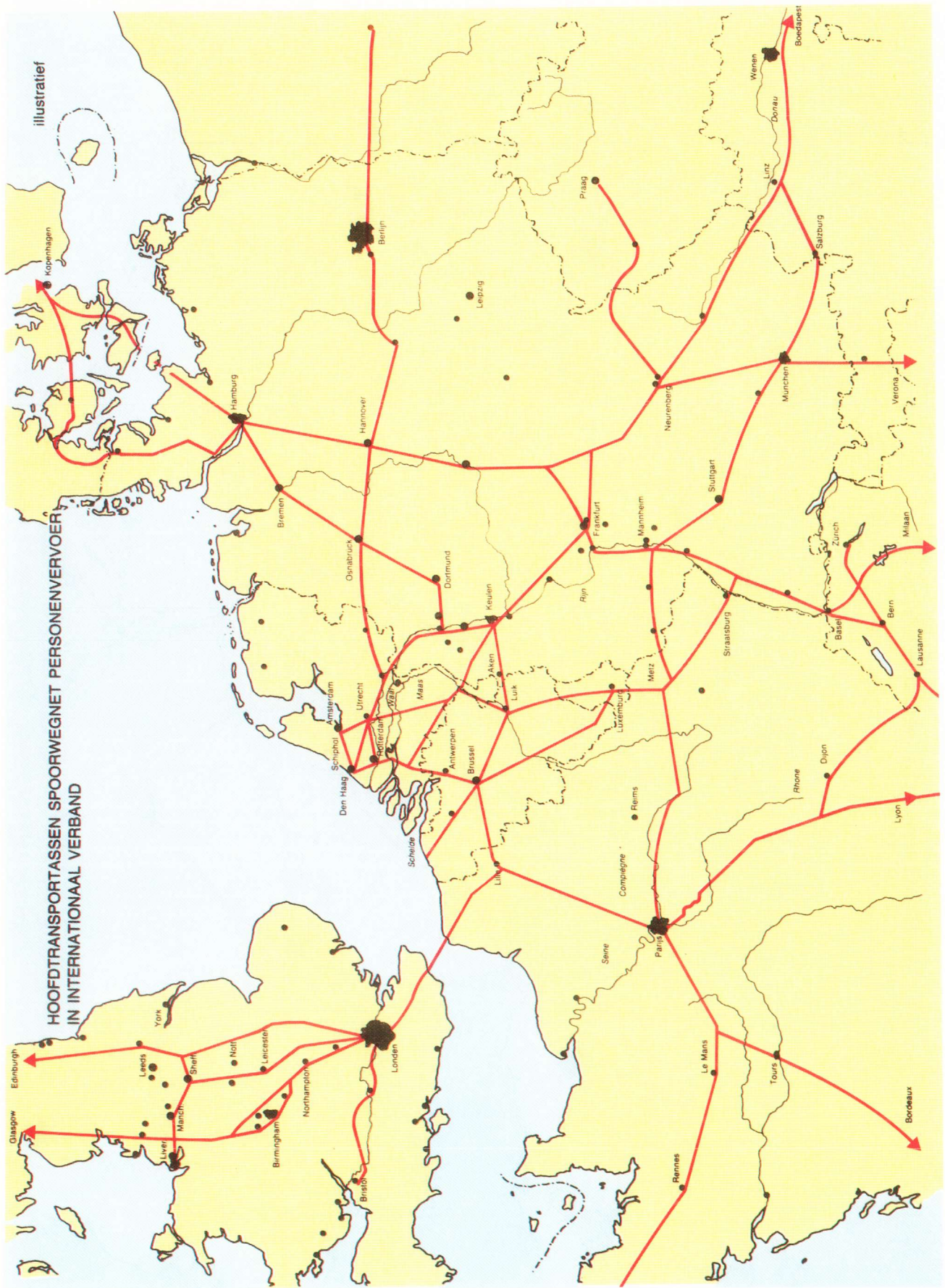
Een gezonde verdere ontwikkeling van de havengebieden in de Eemsmond is mogelijk zonder verdere uitbreidingen van het beheersgebied van het Havenschap Delfzijl en de Eemshaven. De situering aan de Eems en de Waddenzee vereist dat de bijzondere voorwaarden van het Waddenzeebeleid in verband met het streven naar behoud van de grote natuurlijke waarden van het gebied in acht genomen worden. De Waddenzee is aangemeld als wetland van internationale betekenis. Een westwaartse of wadwaartse uitbreiding van het Eemshavengebied komt niet in aanmerking. Op de bijgevoegde pkb-kaart is het beheersgebied van het Havenschap Delfzijl/Eemshaven aangegeven.

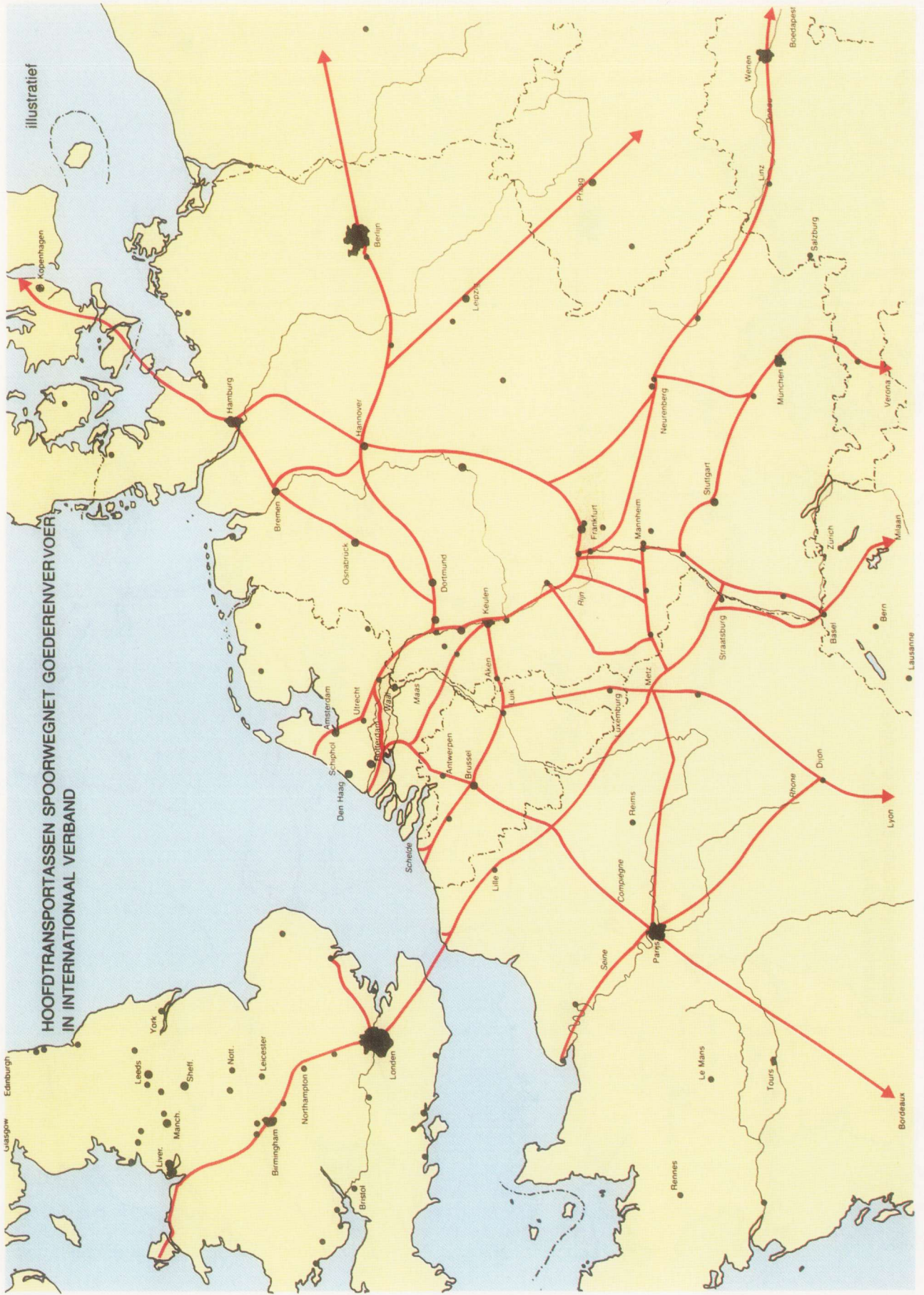




illustratief

ACHTERLANDVERBINDINGEN OVER DE WEG
IN INTERNATIONAAL VERBAND



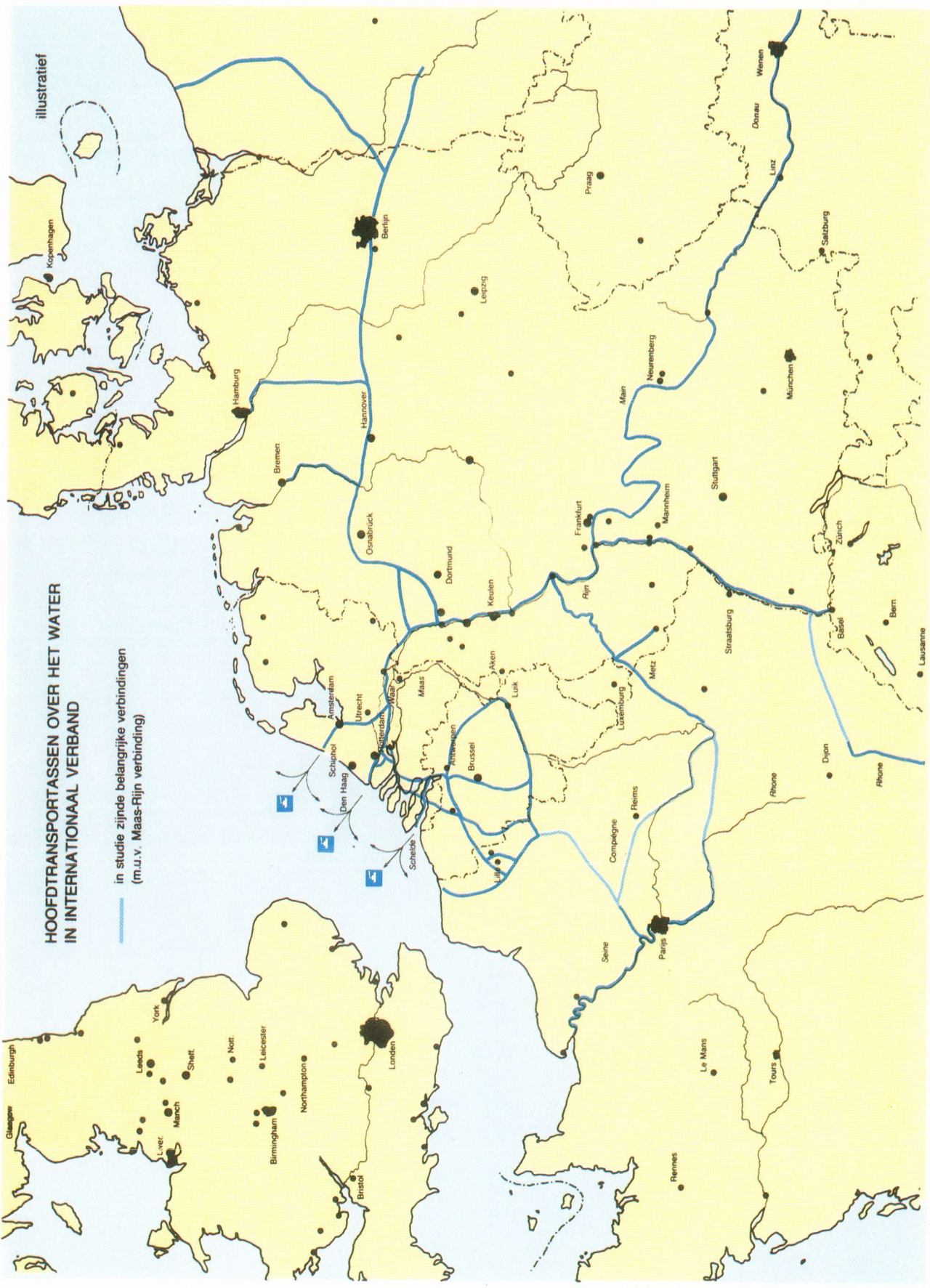


illustratief

**HOOFDTRANSPORTASSEN SPOORWEGNET GOEDERENVERVOER
IN INTERNATIONAAL VERBAND**

HOOFDTRANSPORTASSEN OVER HET WATER IN INTERNATIONAAL VERBAND

in studie zijnde belangrijke verbindingen
(m.u.v. Maas-Rijn verbinding)



illustratief

