

Vergaderjaar 2004–2005

29 644

Nota Mobiliteit

Nr. 14

UITVOERINGSAGENDA

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	3			
2.	INSTRUMENTEN EN PRINCIPES	4			
2.1	Uitvoeringsstrategie	4			
2.2	Uitwerking Nota Ruimte	6	3.6	Binnenvaart	49
2.3	Samenhang tussen ruimte, economie en verkeer en vervoer	8		Betere benutting van het vaarwegennetwerk	51
2.4	Anders betalen voor mobiliteit	10		Optimalisering rol binnenvaart in Europa	51
	Concrete stappen om met versnellingsprijs te beginnen	11		Verbetering milieuprestatie binnenvaart	52
	Voorbereiden besluit over een kilometerprijs	12	3.7	Zeescheepvaart	53
2.5	PPS en innovatieve aanbesteding	13		Innovatie in relatie tot milieu en veiligheid	54
2.6	Innovatie: Motor economische ontwikkeling	14		Benutten potenties van «short sea»	55
				Toezicht	55
			3.8	Mainport Rotterdam en zeehavens	56
				Marktomstandigheden verbeteren	57
				Randvoorwaarden stellen en handhaven	58
				Capaciteit instandhouden en zo nodig verbeteren	58
			3.9	Veiligheid	59
3.	HOOFDLIJNEN UITVOERING	18		Verkeersveiligheid op de weg	59
3.1	Klantgerichte aanpak van deur tot deur	18		Agressie en verkeer	64
	Gebiedsgerichte aanpak	18		Spoorveiligheid	65
	Mobiliteitsmanagement regionaal mogelijk maken	22		Veiligheid in de lucht en op de vliegvelden	66
	Stedelijke distributie	24		Veiligheid op zee en in de binnenvaart	67
	Transportbesparing en logistieke innovatie	25		Sociale veiligheid OV	69
3.2	Bereikbaarheid over de weg	27		Veiligheid in tunnels	70
	Capaciteitsuitbreiding en beter benutten HWN	28		Transport van gevaarlijke stoffen	71
	Beheer en onderhoud	33		Security: bescherming van vitale infrastructuur	74
3.3	Openbaar vervoer en goederenvervoer per spoor	34	3.10	Kwaliteit leefomgeving: duurzame mobiliteit	75
	OV: een gerichte, ambitieuze en integrale benadering	35		Transitiemanagement: een innovatieaanpak voor de lange(re) termijn	76
	Openbaar vervoer op het nationale netwerk en goederenvervoer per spoor	38		Klimaat	77
	Decentraliseren contractsectordiensten	41		Luchtkwaliteit	78
3.4	Langzaam verkeer: korte afstand, voor- en natransport	42		Geluid	80
3.5	Luchtvaart, mainport Schiphol en luchthavens	43		Natuur en landschap	81
	Vergroting slagkracht van de Nederlandse luchtvaartsector	44	3.11	Buisleidingenvervoer	83
	Mainportproject en langetermijnbeleid Schiphol	48			
	Decentralisatie regionale en kleine luchthavens	49		Bijlage afkortingen	85

1. INLEIDING

Een beleidsnota is stap één, maar de belangrijkste stap is de uitvoering. En daar schort het in de praktijk vaak aan. Om stapsgewijs de werkwijze en doelen van de Nota Mobiliteit te realiseren, is een concrete uitvoeringsagenda opgesteld waarin staat hoe het rijk – samen met de decentrale overheden (provincies, WGR-plusregio's¹, gemeenten, waterschappen), bedrijven, burgers, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen – uitvoering geeft aan het in de Nota Mobiliteit geschetste beleid. De acties van de decentrale overheden worden opgenomen in decentrale uitvoeringsplannen, die bij de regionale en provinciale verkeers- en vervoersplannen worden opgesteld.

De Uitvoeringsagenda is als het ware een vertaalslag tussen het (lange-termijn)beleid, zoals vastgelegd in de Nota Mobiliteit, en het concrete handelen van het rijk in het hier en nu. Ook worden met deze Uitvoeringsagenda duidelijke prioriteiten gesteld; niet alles kan immers tegelijkertijd. De Uitvoeringsagenda beschrijft dan ook concreet wat we gaan doen in de komende twee tot vier jaar en wie wat gaat doen. De acties die zijn opgenomen, zijn ofwel cruciaal voor het realiseren van de essentiële onderdelen uit de PKB-tekst², ofwel een goed voorbeeld van de nieuwe aanpak die de gezamenlijke overheden voorstaan. «Geen woorden maar daden» is het devies.

Vertrekpunt: Uitvoeringsagenda Nota Ruimte

Ook bij de Nota Ruimte is een uitvoeringsagenda opgesteld. Deze bevordert niet alleen de uitvoering van de Nota Ruimte, maar ook de coördinatie tussen de verschillende departementen. Zoals de beleidsnota's onderling en op de paraplu van de Nota Ruimte zijn afgestemd, sluiten ook de uitvoeringsprogramma's op elkaar aan. Vanwege het faseverschil tussen de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit (de Nota Ruimte is al vastgesteld) is nu een aparte Uitvoeringsagenda Nota Mobiliteit opgesteld.

Dynamische agenda

Deze Uitvoeringsagenda is een startdocument voor de dynamische agenda die in de toekomst tweejaarlijks interactief wordt bijgesteld. In de eerste actualisering zullen ook de meest relevante regionale (samenwerkings)projecten worden opgenomen. Dit op basis van de regionale uitvoeringsplannen. De voortgang van de plannen uit de uitvoeringsagenda wordt jaarlijks gemeld.

Overigens bevatten de decentrale plannen meer acties dan in deze Uitvoeringsagenda zijn opgenomen. Deze acties zijn niet in de Uitvoeringsagenda opgenomen omdat het daarbij gaat om gebiedsspecifieke acties die tot de verantwoordelijkheid van die gebieden behoren.

Leeswijzer

De Uitvoeringsagenda is zo opgesteld dat deze zelfstandig leesbaar is. Daarom wordt bijvoorbeeld steeds kort aangegeven wat de kern is van de essentiële onderdelen waarop bepaalde acties betrekking hebben. Voor de uitgebreidere beschrijving van het beleid wordt echter korthedshalve verwezen naar de Nota Mobiliteit.

Hoofdstuk 2 beschrijft de uitvoeringsstrategie en een aantal concrete instrumenten en principes die daarbij worden ingezet. Hoofdstuk 3 beschrijft de belangrijkste acties die nodig zijn voor het realiseren van de ambities uit de Nota Mobiliteit. Daarbij is steeds aandacht voor de kansen die innovatie biedt en het internationale perspectief. De indeling van dit hoofdstuk sluit aan bij de essentiële onderdelen van beleid.

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

² Essentiële onderdelen zijn in termen van de Planwet «de nationale doelstellingen en alles wat als zodanig is aangemerkt». De Uitvoeringsagenda wordt niet als zodanig aangemerkt en kan worden gewijzigd zonder de PKB-procedure te doorlopen.

2. INSTRUMENTEN EN PRINCIPES

Goed samenspel tussen verschillende actoren is cruciaal

Het rijk wil het verkeer en vervoerbeleid realiseren in nauwe samenwerking met decentrale overheden, bedrijfsleven en andere organisaties. Inzet daarbij is de samenhang te vergroten tussen gebruik van ruimte, economie, natuur en verkeer en vervoer op lokaal niveau.

Vernieuwende elementen in de benadering zijn zichtbaar in: ruimte geven aan de provincies, gemeenten en WGR-plusregio's, innovatie, anders betalen, publiek-private samenwerking, minder regels en een internationale agenda.

Dit hoofdstuk werkt de uitvoeringsstrategie uit en de instrumenten, die daarvoor zullen worden ontwikkeld en ingezet. Daarnaast beschrijft het de beoogde wisselwerking tussen centrale en decentrale plannen en de opzet van de Nationale Mobiliteitsmonitor.

2.1 Uitvoeringsstrategie

Essentiële onderdelen

Provincies en WGR-plusregio's stellen binnen anderhalf jaar nadat de Nota Mobiliteit van kracht is geworden de provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen vast, respectievelijk het gemeentelijke beleid, conform de Planwet verkeer en vervoer. Zij geven daarin aan welke bijdragen zij leveren aan de nationale doelen voor 2010 en 2020.

Monitoring conform de Planwet

«Onze Minister doet jaarlijks verslag van zijn bevindingen met betrekking tot de voortgang van de uitvoering van het nationale verkeers- en vervoersplan en verbindt daar conclusies aan. Hij maakt daarbij gebruik van de gegevens van provincies en gemeenten over de voortgang van de uitvoering van provinciale verkeers- en vervoersplannen en het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid.»

«Onderhavige wet is van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat voor de toepassing van artikel 14 regionale openbare lichamen gelijkgesteld worden met provincies.»

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regiocoördinatie	
Nationale Mobiliteitsmonitor	Nota Mobiliteit	Jaarlijks	VROM	VenW	IPO, SKVV, VNG, UVW	Stuurgroep	Stuurgroep

Uitvoering van het beleid is een verantwoordelijkheid van uiteenlopende actoren, waarvan het rijk er één is. Andere partijen dan het rijk zijn bijvoorbeeld initiatiefnemer voor ruimtelijke investeringen en/of voor economische ontwikkelingen. Een slagvaardige uitvoering van het verkeers- en vervoersbeleid is niet mogelijk zonder samenspel tussen overheden, maatschappelijke organisaties, burgers en marktpartijen.

Het kabinet pakt zijn aandeel in de uitvoering van het ruimtelijk en verkeers- en vervoersbeleid daadkrachtig op en streeft ernaar met een vernieuwende benadering anderen in staat stellen hetzelfde te doen. De

vernieuwende benadering bestaat uit de volgende onderdelen: ruimte geven aan provincies, WGR-plusregio's en gemeenten, innovatie, beprijzing, publiek-private samenwerking, minder regels en een internationale agenda.

Relatie Nota Mobiliteit en Uitvoeringsagenda met PVVP's en RVVP's
Decentrale overheden hebben hun provinciale of regionale verkeers- en vervoersplannen vrijwel allemaal recent geactualiseerd of zijn nu bezig met een consultatieronde. Die plannen houden meestal al rekening met de richting die in de Nota Mobiliteit is aangegeven. In onderstaand schema is zichtbaar gemaakt wanneer de de BDU-ontvangers hun plannen hebben geactualiseerd en vastgesteld of zullen vaststellen.

BDU-ontvangers	Datum vaststelling PVVP/RVVP	Voorgenomen actualisering
Provincie Groningen	December 2002 (POP)	Februari 2006 (gewijzigd POP)
Provincie Fryslân	November–december 2005 door Provinciale Staten geaccordeerd	
Provincie Drenthe	Juli 2003	Medio 2006
Provincie Overijssel	April 2005	2010
Provincie Gelderland	Juni 2004	Eind 2006
Provincie Flevoland		November 2006 (opname in Omgevingsplan 2006)
Provincie Utrecht	December 2003	Februari 2007
Provincie Noord-Holland	Februari 2003	Eind 2006–begin 2007
Provincie Zuid-Holland	Deel A januari 2004–deel B maart 2005	
Provincie Zeeland	Februari 2003–actualisering september 2004	2006
Provincie Noord-Brabant		April 2006
Provincie Limburg	Voorjaar 2006	
Kaderwetgebied ROA	Beleidsdeel vastgesteld december 2004, uitvoeringsagenda vastgesteld maart 2005	
Kaderwetgebied SRR	Vastgesteld december 2003	1,5 jaar na vaststellen Nota Mobiliteit
Kaderwetgebied SGH	Vaststelling gepland 29 juni 2005	Na vaststelling geactualiseerd Regionaal Structuurplan (2006–2007)
Kaderwetgebied BRU	Vastgesteld 27 oktober 2004	2006
Kaderwetgebied KAN	RVVP vastgesteld (geldig vanaf 2004)	
Kaderwetgebied SRE		Vaststelling gepland 23 juni 2005
Kaderwetgebied RT	Vastgesteld 12 juli 2000	Nieuw plan deel 1 gepland eind 2005 en deel 3 eerste kwartaal 2006

De Nota Mobiliteit en de Uitvoeringsagenda zijn volgens het haasje-over-principe totstandgekomen. Zij sluiten zo veel mogelijk aan bij de decentrale ontwikkelingen en plannen. En deze decentrale plannen worden weer afgestemd op de Nota Mobiliteit. Formeel moet de doorwerking van de essentiële onderdelen uiterlijk plaatsvinden binnen anderhalf jaar na de vaststelling van PKB deel IV van de Nota Mobiliteit. De omvang van de benodigde aanpassingslag is afhankelijk van de mate waarin al rekening is gehouden met de PKB-teksten.

Monitor

De doorwerking van de essentiële onderdelen, de realisatie van de maatregelen uit de Uitvoeringsagenda en de vraag of daarmee ook de in de Nota Mobiliteit gestelde doelen worden gehaald, zijn onderwerp van de Nationale Mobiliteitsmonitor (NMM), die door rijk en decentrale overheden in een gezamenlijke stuurgroep is ontwikkeld. De monitor, die jaarlijks verschijnt, beschrijft de stand van zaken eens in de twee jaar uitgebreid om de wisselwerking tussen nationaal en regionaal verkeers- en vervoersbeleid te versterken en waar nodig besluitvorming over aanvullende maatregelen te faciliteren. Zo voorziet de Nationale Mobiliteitsmonitor in de benodigde informatie voor de actualisatie van de dynamische uitvoeringsagenda.

De monitor beschrijft tweejaarlijks uitgebreid de stand van zaken van het uitvoeringsproces en dient zo als instrument:

- waarmee de minister de Tweede Kamer informeert over de stand van zaken en de voortgang van het beleid;
- waarmee de minister en de bestuurders van de decentrale overheden elkaar wederzijds aanspreken op de uitvoering van het gezamenlijke beleid en knelpunten daarin;
- dat beleidsrelevante informatie levert en daarmee aanknopingspunten biedt om doelen en maatregelen van beleid te herijken.

Uitgangspunten

Om bovenstaande functies te kunnen vervullen, is een aantal uitgangspunten vastgelegd. Ten eerste is de NMM gekoppeld aan de monitors van de decentrale overheden, met dien verstande dat de decentrale monitors minimaal dezelfde indicatoren bevatten van het gevoerde beleid. Bovendien tapt de NMM gegevens af van deze decentrale monitors. Een tweede uitgangspunt is dat de monitor gegevens bevat per individuele (planverplichte) overheid, als een soort benchmark, zodat overheden van elkaar kunnen leren. Tot slot wordt de monitor vormgegeven in lijn met de Code Bestuurlijke Verhoudingen. De NMM wordt de centrale monitor van VenW, waarbij zo veel mogelijk gebruikgemaakt wordt van reeds bestaande monitors. De inwinning van informatie wordt gestroomlijnd.

2.2 Uitwerking Nota Ruimte

Essentiële onderdelen

De samenhang tussen ruimte, verkeer en vervoer en economie wordt op ieder niveau (gemeentelijk, regionaal en nationaal) vergroot.

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen	Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	
Programma noordvleugel	Nota Ruimte		EZ, VROM en LNV	VenW	Provincies, WGR-plus-regio's, gemeenten	VenW
Programma zuidvleugel	Nota Ruimte		EZ, VenW en LNV	VROM	Provincies, WGR-plus-regio's, gemeenten	VROM
Programma Zuidoost-Brabant-Noord-Limburg	Nota Ruimte		VROM, VenW en LNV	EZ	Provincies, WGR-plus-regio's, gemeenten	EZ
Programma Groene Hart	Nota Ruimte		EZ, VROM en VenW	LNV	Provincies, WGR-plus-regio's, gemeenten	LNV

Programma-aanpak Nota Ruimte

Zoals aangekondigd in de Nota Ruimte wordt het instrument programma-aanpak toegepast voor een selectie van opgaven die bijdragen aan een wezenlijke versterking en ontwikkeling van de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur en die leiden tot een versterking van de internationale concurrentiekracht en behoud van (inter)nationaal waardevolle gebieden.

In de noordvleugel en de zuidvleugel van de Randstad, het Groene Hart en Zuidoost-Brabant-Noord-Limburg is sprake van complexe ruimtelijke opgaven, waar meerdere ministeries bij betrokken zijn. Voor deze gebieden zijn programmaministers benoemd, die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de programma's en aanspreekpunt zijn voor de regio. De minister van VROM is coördinerend bewindspersoon voor de vier programma's en rapporteert over de voortgang in het kader van de Uitvoeringsagenda Nota Ruimte.

Programma noordvleugel

De minister van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor het Noordvleugelprogramma. Infrastructuurprojecten daarin zijn de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere, de landzijdige ontsluiting van Schiphol in relatie tot de mogelijke ontwikkeling van de luchthaven, de Zuidas, de Zuiderzeelijn, de IJmeerverbinding, de gebiedsuitwerking Haarlemmermeer en omstreken, de verdere groei van Almere, de verstedelijking van Utrecht en de MIT-verkenning Utrecht.

De infrastructuurprojecten hebben een sterke relatie met de woningbouwplannen en met de beoogde verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. De programmaminister noordvleugel is verantwoordelijk voor inhoudelijk en procedureel samenhangende besluitvorming. In het besluitvormingsproces is er nauwe samenwerking met andere partijen (decentrale overheden, maatschappelijke organisaties, wetenschap en burgers).

Het programma geeft op een innovatieve, vernieuwende manier vorm aan de uitwerking van de mobiliteitsdoelstellingen van de Nota Mobiliteit. Dat wil zeggen: met een integrale aanpak, waarbij zowel de bereikbaarheid als de ruimtelijke kwaliteiten, natuurontwikkeling en verstedelijkingsopgave een rol spelen in de besluitvorming. Het programma richt zich op de bereikbaarheidsproblemen op regionale schaal, en op de meest kosten-effectieve oplossingsrichtingen voor het verbeteren van bereikbaarheid van deur tot deur.

In 2006 moet er besluitvorming plaatsvinden over de projecten in de noordvleugel. Een belangrijk besluit is de keuze van het hoofdalternatief binnen de planstudie Schiphol-Almere. Er zijn twee alternatieven: een nieuwe verbinding A6-A9 (verbindingsalternatief) of het sterk uitbreiden van het huidige wegennet A6, A1, A9 (stroomlijnalternatief).

Het rijk bevordert samenwerking met andere partijen onder andere door een regionaal gedragen groen-blaue prioritering binnen de noordvleugel te vragen; door regionale overheden aan het projectteam deel te laten nemen en het door maatschappelijke partijen uit te nodigen betrokken te zijn bij het besluitvormingsproces van het Noordvleugelprogramma.

Programma zuidvleugel

De minister van VROM is verantwoordelijk voor het Zuidvleugelprogramma. Om betrouwbare bereikbaarheid te realiseren is in het programma voor de zuidvleugel een groot aantal infrastructuurprojecten opgenomen. Het gaat dan om de A13-A16-A20, A4 Delft-Schiedam, A15 Maasvlakte-Vaanplein, A4-Zuid, NSP Rotterdam en de MIT-verkenning Stedenbaan, die de regio in uitvoering heeft. Centraal staat de afstemming tussen infrastructuur en geplande woon- en werklocaties. Om deze samenhang optimaal in beeld te brengen zullen rijk en regio gezamenlijk een netwerkanalyse starten, die medio 2006 is afgerond. Over de gedeelde

conclusies wordt bestuurlijk overleg gevoerd met de ministers van VenW en VROM.

Programma Zuidoost-Brabant-Noord-Limburg

De staatssecretaris van EZ is verantwoordelijk voor het programma Zuidoost-Brabant-Noord-Limburg. Dit programma staat in het teken van de versterking van het economisch kerngebied Eindhoven-Zuidoost-Brabant als economisch speerpunt en het versterken van het knooppunt en de innovatieve hotspot Venlo. In deze kabinetsperiode worden in dat kader besluiten genomen over verschillende ruimtelijk relevante opgaven en projecten in de sfeer van bedrijventerreinen, infrastructuur en centrumontwikkeling en een hoogwaardige woon- en leefomgeving. Op het gebied van infrastructuur zullen besluiten worden genomen over (het vervolg van) de A2-A67-Tangenten Eindhoven, BOSE, A2 Den Bosch-Eindhoven, A2 Leenderheide-Budel, de A74 Venlo en de subsidieaanvraag voor de Bargeterminal.

Programma Groene Hart

De minister van LNV is verantwoordelijk voor het programma «Groene Hart». In het Groene Hart is de ontsluitingsstructuur, gelet op de grondslag en de inrichting van het gebied, een punt van aandacht. Onder het programma valt verder de herstructurering van de bedrijventerreinen in de Oude Rijnzone. En in het kader van de transformatiezone Leiden-Alphen-Bodegraven worden zowel nieuwe kleinschalige woningbouw als nieuwe bedrijventerreinen in hun omgeving ingepast. Bij het routeontwerp van de A12 (Regenboogroute) wordt een betere doorstroming gekoppeld aan inpassing in het landschap. De kwalitatieve verbetering van de railinfrastructuur bevordert de bereikbaarheid in relatie tot landschap, natuur en leefomgeving.

2.3 Samenhang tussen ruimte, economie en verkeer en vervoer

Essentiële onderdelen

Het rijk, de provincies, WGR-plusregio's en gemeenten gebruiken infrastructuur als structurerend principe in het ruimtelijk beleid. Bij het opstellen van ruimtelijke plannen worden de gevolgen van de ruimtelijke functies op onder meer de bereikbaarheid en op infrastructuur in kaart gebracht.

De meerkosten van inpassing van de geplande infrastructuur die veroorzaakt worden door nieuwe bestemmingen langs de hoofdinfrastructuur nadat het rijk deze infrastructuuruitbreidingen in deze PKB of het MIT heeft aangekondigd en die zonder voorafgaand overleg met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ontstaan, worden zonder meer volledig door de desbetreffende overheden betaald. Partijen hebben een inspanningsverplichting om tot overeenstemming te komen. Andersom zal het rijk bij ontwikkelingen aan de rijksinfrastructuur of het gebruik hiervan die nadelige gevolgen kunnen hebben voor andere overheden in overleg treden met deze overheden en afspraken maken over voorkoming dan wel beperking van deze nadelige gevolgen.

Het rijk richt zich voor de versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland op gebieden en netwerken die tot de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur behoren: de nationale stedelijke netwerken, de economische kerngebieden inclusief beide mainports (en de daarmee verbonden mainportregio's, de noord- en zuidvleugel van de Randstad), brainport Eindhoven, de greenports en hoofdverbindingssassen.

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regiocoördinatie	
Programma Ruimte en Mobiliteit	Nota Mobiliteit	2007			KPVV, NIROV, Stadswerk en CROW		KPVV
Pilot interbestuurlijke belangenafweging en veroorzakersbeginsel	Nota Mobiliteit en Nota Ruimte	Mei 2006	VROM	VenW	Dordrecht en provincie Zuid-Holland		VenW
Onderzoek bereikbaarheid mainports en greenports	Nota Mobiliteit en Nota Ruimte	2006	EZ, VROM en LNV	VenW	Regiopartijen in programma's Nota Ruimte		VenW
Internationale benchmark landzijdige bereikbaarheid	Nota Mobiliteit	2006	EZ, VROM	VenW			VenW

Afstemmen ruimtelijke ontwikkeling en ontwikkeling verkeers- en vervoersfunctie: programma «Ruimte & Mobiliteit»

Het uitgangspunt is dat initiatiefnemers van ruimtelijke activiteiten bij het ontwikkelen van hun (ruimtelijke) plannen rekening houden met alle relevante aspecten, waaronder bestaande infrastructuur en mobiliteitsontwikkeling. Het achterwege blijven van vroegtijdige afstemming leidt tot verkeersonveilige situaties, bereikbaarheidsproblemen die tegen hoge kosten moeten worden opgelost en tot aantasting van de leefomgeving door bijvoorbeeld uitstoot en geluidsoverlast.

Het programma «Ruimte & Mobiliteit» ondersteunt decentrale overheden bij ruimtelijke plannen en mobiliteit. Dit programma omvat activiteiten op de volgende vijf niveaus: het aantonen van de urgentie van goede samenwerking tussen ruimtelijke ontwikkeling en verkeer en vervoer; het creëren van bewustwording; het leveren van ondersteuning bij praktijkcases door het geven van advies op maat; toegankelijk maken van bestaande kennis, instrumenten en concepten en het ontwikkelen van opleidingen en trainingen.

Regionale pilot integrale belangenafweging en veroorzakerbeginsel

Het veroorzakerbeginsel is een instrument bij de belangenafweging rond ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van de uitbreidingsruimte langs het hoofdwegennet. De wijze waarop dit beginsel kan worden toegepast, moet nader worden uitgewerkt in samenwerking met de verschillende betrokken partijen. Het rijk zal het initiatief nemen voor een pilot bij Dordrecht, toegespitst op een situatie waar ruimtelijke ontwikkelingen gewenst zijn langs de hoofdinfrastructuur en waar een zorgvuldige belangenafweging nodig en actueel is. Beoogde output van de pilot is een beschrijving van het afstemmings- en besluitvormingsproces en daarnaast een afwegingskader voor de inzet van VenW bij het borgen van basiskwaliteit en voor het waar nodig toepassen van het veroorzakerbeginsel. Dit kader helpt bij het maken van een integrale afweging op regionaal niveau. Het doel van de pilot is een maximale transparantie te betrachten en daarmee de decentrale overheden te faciliteren. Op basis van de ervaringen zal ook worden gezien of het nodig is het veroorzakerbeginsel een nadere juridische verankering te geven.

Concurrerend Nederland: internationale netwerken en knooppunten

Om de positie van de beide mainports, brainport Eindhoven en de greenports ten minste te behouden en zo mogelijk te versterken is het van belang dat de kwaliteit van de (inter)nationale landzijdige bereikbaarheid voldoende blijft. Versterking van het inzicht in de volgende drie aspecten is in dat verband noodzakelijk: de locatiebereikbaarheid van de mainports, brainport Eindhoven en de greenports; de ontwikkeling van de kwaliteit van de bereikbaarheid in de tijd; een internationale vergelijking van de bereikbaarheid van de mainports met die van andere grootstedelijke gebieden met mainportfuncties elders in Noordwest-Europa.

Bij een onderzoek naar de maatregelen die een bijdrage leveren aan de gewenste economische bedrijvigheid rond de mainports en de bereikbaarheid daarvan staat de bijdrage die de bedrijven zelf kunnen leveren centraal. Inzicht in de vraagkant is immers nog onvoldoende.

Om de relatieve kwaliteit van de bereikbaarheid van de mainports te kunnen beoordelen wordt eenmaal in de twee jaar een internationale benchmark uitgevoerd. Hierbij wordt een vergelijking gemaakt met de bereikbaarheid van direct concurrerende mainports en wordt vanuit een breder internationaal perspectief gekeken naar de invloed van landzijdige bereikbaarheid op de ontwikkeling van grote internationale lucht- en zeehavens.

Momenteel wordt ook gewerkt aan de opzet van een infrastructuuragenda voor greenports die gedeeld wordt door overheid en bedrijfsleven.

Voor het transport vanuit en door Nederland is niet alleen de bereikbaarheid in Nederland van belang, maar ook de bereikbaarheid op de belangrijkste doorgaande routes van en naar Nederland in het buitenland. VenW onderzoekt daarom de knelpunten op deze buitenlandse routes. Het onderzoek is gereed in 2005. Aan de hand van de resultaten zal een agenda gemaakt worden voor internationaal (bilateraal) overleg. Waar nodig steunt het rijk de regio's in bilaterale contacten met buurlanden om tot een betere aansluiting op de Nederlandse infrastructuur te komen. Voor de financiering kijkt het rijk onder meer naar structuurfondsen en naar subsidiemogelijkheden voor TEN's.

Het rijk wil zich in elk geval internationaal sterk maken voor een verbeterde internationale aansluiting in het noorden. Het Samenwerkingsverband Noord-Nederland verkent de mogelijkheden voor de verdere ontwikkeling van de Noordelijke Ontwikkelingsas. Te denken valt aan de Küstenautobahn ten noorden van Hamburg en Bremen, maar ook aan de E233.

2.4 Anders betalen voor mobiliteit

Essentiële onderdelen

Het rijk neemt de noodzakelijke stappen voor een versnellingsprijs. Met de opbrengsten worden knelpunten versneld aangepakt. Daarnaast treft het kabinet alle voorbereidingen om een volgend kabinet in staat te stellen een besluit te nemen over de kilometerprijs. Dit onder gelijktijdige verlaging van de vaste autobelastingen.

Concrete stappen om met versnellingsprijs te beginnen

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Bepalen van de knelpuntlocaties voor de versnellingsprijs en tol.	Nota Mobiliteit Rapport ABvM	2005	VROM, EZ	VenW	Medeoverheden en bedrijfsleven in de betreffende regio's, IPO, SKVV, VNG	Betreffende WGR-plus-regio of provincie	VenW
Onderzoek vormgeving beprijzen vracht		2006	Financiën, EZ, VROM	VenW			VenW
Indienen wetgeving beprijzen	Nota Mobiliteit Rapport ABvM, WBM	2006	Financiën, Justitie	VenW	IPO, SKVV, VNG		VenW
Vorbereiden Europese aanbesteding	Nota Mobiliteit Rapport ABvM	2007	Financiën, EZ, VROM	VenW	Mede-overheden in de betreffende regio's	IPO, SKVV, VNG	VenW
Opstellen communicatieplan	Nota Mobiliteit Rapport ABvM	Eind 2005	Financiën, VROM	VenW	Maatschappelijke partners en mede-overheden in de betreffende regio's		VenW

Rijk en andere overheden bepalen samen welke knelpunten versneld aangepakt kunnen worden door uitbreiding of aanpassing van weginfrastructuur of OV. Daarbij zal de innovatiekracht van maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven optimaal worden benut. Ter (co-)financiering van de versnelde aanpak wordt na openstelling een versnellingsprijs geïntroduceerd. Daarbij geldt een aantal criteria. Zo moeten de projecten uit de voorfase bijvoorbeeld al in het MIT staan, substantieel de doorstroming en kwaliteit van de leefomgeving van het knelpunt verbeteren en moet de prijs de kosten van de voorfinanciering dekken. De perceptiekosten gelden eveneens als criterium. Ook moet cumulatie van maatregelen worden voorkomen en vindt overleg plaats met de betrokken wegbeheerders vanwege de effecten op het omliggende wegennet.

Bij de marktscans zal de tolpotentie van het project worden meegenomen. Als blijkt dat tol kansrijk is, wordt bij het uitwerken van de varianten tol in de Tracéwetprocedures en de milieueffectenrapportage meegenomen. In de verdere procedures van de zes onderzochte tolcases worden de mogelijkheden van tol meegenomen. Tot slot wordt aangesloten bij de afspraken die gemaakt zijn in het kader van de Taskforce PPS (zie paragraaf 2.5 van deze uitvoeringsagenda).

Net als het Platform kiest het kabinet er voor om vrachtauto's op soortgelijke wijze te behandelen als personenauto's. Bij de nadere uitwerking van de versnellingsprijs wordt rekening gehouden met de Europese regelgeving (Richtlijn 1999/62/EG, alsmede het voorstel tot herziening van deze richtlijn). Daarom worden meerdere alternatieven gezien en worden de ervaringen uit het buitenland meegenomen.

Om zowel de versnellingsprijs als tol mogelijk te maken, is een wettelijke basis noodzakelijk. Daarbij geldt dat de betalende gebruiker direct profijt moet ervaren van de infrastructurele aanpassing. Bijvoorbeeld doordat er sprake is van een bundeling van infrastructuur. Belangrijk is dat de weggebruiker de keuze behoudt tussen betalen (en daarmee reistijdwinst) én een gratis alternatief.

Met de voorbereiding van de Europese aanbesteding van de versnellingsprijs wordt gestart, zodat deze plaats kan vinden zodra de wetgeving is goedgekeurd. Voor de techniek en de onafhankelijke inningorganisatie wordt een programma van eisen opgesteld. Uitgangspunten voor de inningorganisatie zijn onder meer dat deze organisatie de weggebruiker één integrale rekening stuurt en dat deze kan doorgroeien van inning op een beperkt aantal knelpunten naar inning van een landelijke kilometerprijs. De randvoorwaarden en eisen aan de inningorganisatie, zoals voldoende betrouwbaarheid, gebruiksgemak, waarborgen van privacy, waarborg tegen monopolioïde gedrag, certificering van apparatuur, de Europese interoperabiliteit en de handhaving, moeten nauwkeurig worden beschreven. Er worden ook eisen gesteld voor de transparantie. De weggebruiker moet ter plekke kunnen zien waarom hij betaalt, hoe lang hij nog moet betalen en wat er met het geld gebeurt (of gebeurd is). Ook zal de weggebruiker voordat het knelpunt wordt aangepakt al zien wat er gaat gebeuren en waarvoor betaalt moet gaan worden.

Invoering van een versnellingsprijs vraagt vanaf de eerste dag om een nauwgezette, zorgvuldige en publieksvriendelijke communicatie, gericht op het vergroten van kennis en betrokkenheid. Hierbij is van belang dat vanaf de start van de aanleg duidelijk is dat ter plekke in de toekomst een prijs gevraagd gaat worden. Daarom wordt een communicatieplan opgesteld met alle betrokken partijen (rijksoverheid, medeoverheden en maatschappelijke partijen).

Vorbereiden besluit over een kilometerprijs

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Opstellen onderzoeksagenda invoering kilometerprijs	Nota Mobiliteit Rapport ABvM	2005	Financiën, EZ, VROM	VenW	Medeoverheden in de betreffende regio's,	IPO, SKVV, VNG	VenW
Tweejaarlijkse monitor kilometerprijs	Nota Mobiliteit Rapport ABvM	2006	Financiën, EZ, VROM	VenW	IPO, SKVV, VNG		VenW
Verkennen mogelijkheden om de kosten van de techniek (in Europees verband) te verlagen	Nota Mobiliteit Rapport ABvM	2006	EZ	VenW			VenW

Om het volgend kabinet in staat te stellen een besluit te nemen over de kilometerprijs, worden een aantal zaken nader onderzocht. Het gaat hierbij om financiële, organisatorische, technische en juridische aspecten. Een onderzoeksagenda wordt opgesteld.

De kosten van de kilometerprijs, zoals die nu op basis van de onderzoeken van het Platform worden ingeschat, zijn te hoog en prohibitief voor

invoering. Verlaging van die kosten is dan ook noodzakelijk om besluitvorming mogelijk te maken. Tweejaarlijks wordt de ontwikkeling van de kosten gemonitord, te beginnen in 2006.

Tenslotte worden de mogelijkheden verkend om actief de kosten van de techniek (onder andere in Europees verband) te verlagen. Hierbij valt te denken aan extra inzet bij de uitwerking van de Interoperabiliteitsrichtlijn, maar ook aan het opzoeken van partners in Europa, zoals bijvoorbeeld het Verenigd Koninkrijk, een land dat ook stappen zet om een prijs per kilometer in te voeren.

2.5 PPS en innovatieve aanbesteding

Essentiële onderdelen

Voor alle infrastructuurprojecten boven 112,5 miljoen euro wordt de meerwaarde van publiek-private samenwerking beoordeeld. Hieraan wordt invulling gegeven door voor alle MIT-projecten een «marktscan» te maken, waarbij gebruik wordt gemaakt van het instrument van de public private comparator (PPC). Bij de combinatie van projecten en integrale gebiedsontwikkeling is verevening van belangen een belangrijk principe.

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Verankeren marktscan en PPC in organisatie en opstellen PPC voor alle projecten groter dan 112,5 miljoen euro	Nota Mobiliteit	Vanaf 2005	Financiën	VenW			VenW
Vroeg betrekken van de markt bij: Corridor A4-A15, A27 Breda-Utrecht, Ring Utrecht, Corridor A6-A9 Schiphol-Almere, Ruimte voor de Rivier, Zuidas Amsterdam en Tweede Maasvlakte*	Nota Mobiliteit	2005	VROM, Financiën en EZ	VenW	Decentrale overheden, bedrijfsleven	n.v.t.	VenW
Combinatie infrastructuur en gebiedsontwikkeling A2 Maastricht	Nota Mobiliteit	2005		VenW	Gemeente Maastricht		Maastricht
DBFM contract tweede Coentunnel en A4MD	Nota Mobiliteit	2005	Financiën	VenW			Ven W
Geleidelijk tot 2008 invoeren gebruik engineering en construct- en designcontracten	Nota Mobiliteit	2008		VenW	Decentrale overheden, bedrijfsleven		VenW
Samenwerkingscultuur in bouwprojecten versterken	PSI-Bouw Bsik	2006	VROM en EZ	VenW	Witteveen en Bos, UvT, VU en Universiteit van Maastricht		UvT en VU

* Bij de marktbenadering voor de Tweede Maasvlakte ligt het initiatief bij het havenbedrijf.

PPS structureel toepassen

Er wordt in 2005 door VenW samen met het bedrijfsleven een voorstel ontwikkeld voor een nieuwe marktbenadering. De overheid biedt hierbij zo veel mogelijk de gelegenheid aan marktpartijen om, op basis van een door de overheid geformuleerde functiegerichte probleemstelling, zo vroeg mogelijk in het proces innovatieve en creatieve ideeën in te brengen. Conform de nieuwe benadering zal door de overheid en de markt gezamenlijk worden bezien op welke manier en wanneer de markt het best kan worden ingeschakeld. Deze nieuwe benadering geldt onder meer voor corridor A4–A15, A27 Breda–Utrecht, Ring Utrecht, corridor A6–A9 Schiphol–Almere, Ruimte voor de Rivier, Zuidas Amsterdam en Tweede Maasvlakte.

Nieuwe marktbenadering

Marktpartijen zullen ook zo vroeg mogelijk worden betrokken bij integrale gebieds- en projectontwikkeling. Dit gebeurt door het parallel schakelen («vervlechten») van Tracéwet- en aanbestedingsprocedure. Dit geeft marktpartijen de gelegenheid om creatieve en innovatieve ideeën in te brengen. Het biedt tevens kansen voor procedurele tijdwinst en een combinatie met gebiedsontwikkeling. Dat wordt bijvoorbeeld toegepast bij de A2-passage Maastricht.

Bij vast onderhoud wordt structureel gebruikgemaakt van integrale meerjarige bestekken en functioneel gespecificeerde prestatiebestekken. Beide zaken bieden de markt meer ruimte om aanleg- en onderhoudswerkzaamheden te plannen en te combineren. Hierdoor ontstaan mogelijkheden voor besparingen. Een voorbeeld hiervan is de N31 Leeuwarden–Drachten.

De rol van cultuur en gedrag bij samenwerking in en rond bouwprojecten

Via het innovatieprogramma PSI-Bouw (Proces- en Systeeminnovatie in de Bouwsector) werken opdrachtnemers en opdrachtgevers aan vernieuwende inkoopstrategieën, bouwconcepten en samenwerkingsprocessen teneinde het innovatief vermogen van de bouwsector te vergroten. Er is een sterke inhoudelijke verbinding tussen dit programma en het Bloemblad Bouw van het VenW-Beraad Kennis en Innovatie.

2.6 Innovatie: Motor economische ontwikkeling

Essentiële onderdelen

Het VenW-Beraad Kennis en Innovatie zal een aantal aansprekende innovatieve projecten selecteren voor verdere implementatie.

Het rijk zal via innovatiebeleid richting en ruimte bieden aan het bedrijfsleven, lokale en regionale overheden om tot innovatie te komen. Dat wil onder meer zeggen dat lokale en regionale overheden de ruimte krijgen om via verschillende innovatieprogramma's pilots op te zetten en van elkaar te leren. Het rijk zal zich verder inspannen om succesvolle pilots op te schalen.

Provincies en WGR-plusregio's beschrijven in hun PVVP's en RVVP's hoe zij de resultaten uit innovatieprogramma's willen gebruiken in hun mobiliteitsbeleid.

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
VenW-Beraad Kennis en Innovatie	Nota Mobiliteit	2005	VenW	VenW	Bedrijfsleven	n.v.t.	VenW
Formuleren strategische kennisvragen	Nota Mobiliteit	2005	VenW	VenW	Bedrijfsleven		VenW
Innovatiemanifestatie en -nota	Nota Mobiliteit	2005	VenW	VenW	Bedrijfsleven en kennisinstellingen		VenW

Innovaties als noodzaak voor mobiliteitsbeleid

Innovatie speelt een noodzakelijke rol bij het realiseren van de mobiliteitsdoelstellingen op alle terreinen van de Nota Mobiliteit. Het gaat dan niet alleen om technische, maar ook om proces- en systeeminnovaties.

Uit het Paasakkoord blijkt dat het tweede kabinet-Balkenende werk wil maken van innovatie. Vast staat dat het bedrijfsleven een grote eigen verantwoordelijkheid heeft om tot innovaties te komen. Daarnaast spelen de verschillende overheden een wezenlijke rol. Het is voor de rijksoverheid zaak om voortdurend in verbinding te staan met het bedrijfsleven en de decentrale overheden. Langetermijndenken en kortetermijndoelen is hierbij het motief.

In de onderstaande tabel worden van de drie typen innovaties voorbeelden gegeven.

Innovatieactie	Toelichting	Type innovatie
<i>Intelligente snelheidsassistent (ISA)</i>	<i>Met behulp van de intelligente snelheidsassistent in de auto wordt de automobilist geholpen met het kiezen van de juiste snelheid. In 2005 en 2006 wordt een eerste versie van de database met maximumsnelheden opgesteld in samenwerking met alle Nederlandse wegbeheerders. Hierna worden pilots opgestart.</i>	<i>Technische innovatie</i>
<i>Reis- en route-informatie</i>	<i>Het rijk stimuleert door het uitzetten van tenders dat marktpartijen, wegbeheerders, OV-autoriteiten en OV-bedrijven tot vernieuwende concepten komen bij het inwinnen, bewerken en distribueren van reis- en route-informatie.</i>	<i>Procesinnovatie</i>
<i>Transportbesparing</i>	<i>Het rijk communiceert samen met de maatschappelijke organisaties (EVO, Platform Agrologistiek, Stichting Natuur en Milieu en VNO-NCW) aan de hand van pilots en innovatieve projecten over de maatschappelijke en bedrijfseconomische voordelen van transportbesparing (bewustwording) met als doel dat bedrijven zelf transportbesparing en/of logistieke innovaties realiseren (gedragsverandering).</i>	<i>Systeeminnovatie</i>

Innovaties komen tot stand door een samenspel van bedrijven, kennisinstellingen en overheden. In deze Uitvoeringsagenda wordt de rol van de rijksoverheid uitgewerkt en wordt aangegeven wat de overheid van de bedrijven, kennisinstellingen en decentrale overheden verwacht. Welke rol hangt af van de specifieke marktsituatie van een (sub)sector. De rol van de overheid zal in de logistieke sector bijvoorbeeld meer van randvoorwaardelijke aard zijn, terwijl in de grond-, weg- en waterbouwsector de overheid met haar grote aanbestedingsportefeuille voor innovatie een meer directe rol kan spelen.

Om tot succesvolle innovaties te komen is het zaak om goed aan te sluiten bij wat van de markt en overheid gevraagd wordt. Op deze wijze wordt tot de benodigde inhoudelijke focus gekomen. Deze focus is een voorwaarde voor het bedrijfsleven en de decentrale overheden om zich te committeren aan innovatieacties. Het rijk heeft twee met elkaar verbonden acties opgestart om tot deze focus te komen, namelijk via het VenW-Beraad Kennis en Innovatie en de Strategische Kennisvragen.

VenW-Beraad Kennis en Innovatie

Het VenW-Beraad Kennis en Innovatie bestaat uit vijf zogenaamde bloembladen (verkeer, logistiek, water, luchtvaart en de bouw). In de bloembladen zijn sleutelfiguren uit het bedrijfsleven en de kennisinstellingen vertegenwoordigd. Het beraad heeft – via deelname van drie leden – een directe relatie met het Innovatieplatform. Het beraad maakt gebruik van de analyses en aanbevelingen van het Innovatieplatform, terwijl omgekeerd het beraad een bijdrage levert aan de rijksbrede innovatiedoelstelling via concrete innovatieve projecten en acties. Centraal staan de inhoudelijke thema's die bij het bedrijfsleven spelen en hoe deze in relatie staan tot het overheidsbeleid («van buiten naar binnen»). Aan de hand van de analyse van de inhoudelijke thema's wordt een kennisbasis verkregen voor de kernproducten van de bloembladen: innovatieve projecten en acties gericht op het versterken van het innovatieklimaat. Met deze producten wil het VenW-beraad het innovatief vermogen van de vijf betrokken sectoren versterken.

Strategische kennisvragen

Het rijk werkt in deze kabinetsperiode aan een sterkere structuur voor het vaststellen en periodiek bijstellen van de strategische kennisvragen. Inhoudelijk richten deze vragen zich op kennis van ontwikkelingen die van invloed zijn op het mobiliteitssysteem (thema's), kennis van knelpunten en uitdagingen (bijvoorbeeld nieuwe bestuurlijke arrangementen), kennis van de uitvoeringsmogelijkheden en kennis rond toezicht en inspectie. Deze vragen worden ieder jaar besproken met het bedrijfsleven (in het VenW-beraad), maatschappelijke organisaties en andere overheden en na afstemming met deze partijen geprioriteerd.

Implementatie: programmatische aanpak, innovatiemanifestatie en -nota

Om tot implementatie van innovatieacties op voldoende schaalgrootte te komen, ontwikkelt het rijk een programmatische aanpak. Op de door het VenW-Beraad Kennis en Innovatie te organiseren innovatiemanifestatie van 1 november 2005 zullen het bedrijfsleven en de overheden het startschot voor deze aanpak geven. De programmatische aanpak wordt uitgewerkt in de Innovatienota VenW die in het voorjaar van 2006 uitkomt. Een belangrijk voordeel van een programmatische aanpak is dat acties in samenhang worden uitgevoerd met veel aandacht voor het uitwisselen van leerervaringen. Hiermee wordt een basis gecreëerd voor de implementatie van de innovaties op grote schaal.

Vanaf de ontwerpfase tot en met de uitvoering van de programma's zullen het bedrijfsleven en de decentrale overheden intensief worden betrokken. Wat de keuze van inhoudelijke thema's betreft zullen de focus en de strategische vragen van het VenW-beraad Kennis en Innovatie het uitgangspunt vormen. Aangesloten wordt bij de leerervaringen van innovatieprogramma's die al lopen. Een voorbeeld van een succesvol lopend innovatieprogramma is het Innovatieprogramma Geluid.

3. HOOFDLIJNEN UITVOERING

Dit hoofdstuk beschrijft voor de hoofdlijnen van beleid de belangrijkste uitvoeringsacties die het rijk op korte termijn zelf uitvoert, en acties van derden die het rijk wenselijk of noodzakelijk acht.

Zo zullen rijk en decentrale overheden netwerkanalyses gebruiken om gezamenlijk een keuze te maken voor maatregelenpakketten in en rond de stedelijke netwerken en grote steden, gericht op een betrouwbare en voorspelbare reistijd van deur tot deur.

Maatregelen bij filebestrijding zijn onder meer: zoeken naar mogelijkheden voor versnelde aanleg, dynamisch verkeersmanagement en veel dichter op elkaar rijden.

Bij het openbaar vervoer wordt gewerkt aan een betere aansluiting tussen het aanbod en de vervoervraag door bundeling van financieringsstromen, verbetering van de toegankelijkheid, betere overstapmogelijkheden, meer fietsenstallingen, overleg NS met decentrale overheden en consumentenorganisaties en actieplannen voor spoorcorridors.

Met maatregelen zoals aanscherping van emissienormen, roetfilters voor (vracht)auto's wordt gewerkt aan verbetering van de luchtkwaliteit. Door te investeren in veiliger voertuigen en introductie van een Intelligente Snelheidsassistent wordt het verkeer veiliger.

3.1 Klantgerichte aanpak van deur tot deur

De bereikbaarheidsproblemen zijn het grootst in en rond de stedelijke netwerken en grote steden. In deze gebieden moeten maatregelenpakketten komen die een optimale bijdrage leveren aan een betrouwbare en voorspelbare reistijd van deur tot deur. Naast aanleg van nieuwe infrastructuur is ook de organisatie van de mobiliteit belangrijk. Op drukke tijden kunnen door mobiliteitsmanagement vraag en aanbod beter op elkaar worden afgestemd.

Gebiedsgerichte aanpak

Essentiële onderdelen

Het rijk, de provincies, de WGR-plusregio's en de betreffende gemeenten maken gezamenlijk netwerkanalyses voor een gebiedsgerichte aanpak. Deze analyses brengen de ruimtelijke ontwikkeling en de mobiliteitsontwikkeling van alle modaliteiten en daaruit voortvloeiende potentiële problemen en opgaven in een gebied voor de periode tot 2010 en 2020 in kaart.

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regiocoördinatie	
Netwerkanalyses noordvleugel, zuidvleugel en regio Utrecht*	Nota Mobiliteit	2006	VROM, EZ, LNV	VenW	Vervoerders en ProRail	Provincie, WGR-plus-regio, gemeenten	VenW
Netwerkanalyses Arnhem–Nijmegen, Brabantstad, Groningen–Assen, Zuid-Limburg en Twente	Nota Mobiliteit	2006	VROM	VenW	Vervoerders en ProRail	Provincie, WGR-plus-regio, gemeenten	Provincie, WGR-plus-regio
Tussentijdse evaluatie BDU	Nota Mobiliteit	2007		VenW	Decentrale overheden		VenW

* De resultaten van deze netwerkanalyses zullen door de BVR worden beoordeeld op bijdrage aan versterking van de concurrentiepositie van de Randstad Holland als geheel.

Netwerkanalyse

Een belangrijke voorwaarde bij de aanpak van de bereikbaarheid is samenwerking tussen de verschillende betrokkenen en verschillende systemen. Een gedeelde analyse van problemen en oplossingsrichtingen zorgt voor besluitvorming en uitvoering van de gekozen maatregelen. De overheden hebben afgesproken om het instrument van gebiedsgerichte netwerkanalyses te gebruiken om de samenwerking te bevorderen.

Netwerkanalyses worden uitgewerkt in vier fases. Aan het eind van elke fase zullen de betrokken partijen zich committeren aan de uitkomsten.

Fase 1: Start

De initiatiefnemer voor de netwerkanalyse zorgt ervoor dat alle relevante partijen (rijk, provincie, WGR-plusregio's, gemeenten, OV-bedrijven, NS, ProRail) samen een probleemverkenning voor het gebied verrichten. Belangenorganisaties en de rest van het bedrijfsleven worden waar nodig betrokken. In deze fase wordt onderzocht welke partijen willen meewerken en op welke wijze zij dat willen doen. In de analyses worden al beschikbare analyses en plannen zo goed mogelijk gebruikt. Er worden afspraken gemaakt over het basismateriaal (plannen, rapporten e.d.) dat in de analyse gebruikt zal worden, over de wijze waarop zal worden omgegaan met lacunes (extra berekeningen, keuze van modellen e.d.) en over de afstemming met al lopende besluitvorming over ruimtelijke en verkeersplannen. Bij voorkeur vindt de start plaats in de vorm van een bestuurlijke afspraak.

Fase 2: Analyse

Binnen het gekozen gebied worden de belangrijkste verkeers- en vervoersstromen voor de verschillende modaliteiten integraal in beeld gebracht, zo veel mogelijk op basis van harde cijfers en prognoses. Ook spreken de partijen af welke indicatoren gehanteerd gaan worden om knelpunten te bepalen. Hierdoor ontstaat er inzicht in de gemeenschappelijke problemen op de verschillende netwerken en modaliteiten in het gebied met inbegrip van leefomgeving- en veiligheidsvraagstukken. De analyse wordt gemaakt voor 2020 en, als dat in de betreffende regio nog niet is gebeurd, ook voor 2010. Als de regio nog niet beschikt over een

ruimtelijk beeld voor 2020, zal daar pragmatisch mee worden omgegaan. Hierbij worden de inzichten van regionale vervoerders en NS in het daadwerkelijke reispatroon betrokken en worden capaciteitsanalyses van de spoorsector en de regionale vervoerders meegenomen. Ook ruimtelijke ontwikkelingen worden meegenomen. Het resultaat van fase 2 is een door alle partijen gedragen beeld van de verkeers- en vervoersstromen en -problemen in een gebied. Een gedeelde analyse van de problemen zorgt voor een gedeeld probleembesef.

Fase 3: Gemeenschappelijk beoordelingskader ontwikkelen

In deze fase is het belangrijk om de verschillende beleidsuitgangspunten van de partijen naast elkaar te leggen. De opgave is om overeenstemming te bereiken over de wijze waarop afwegingen worden gemaakt voor de na te streven kwaliteit van bereikbaarheid, leefomgeving en veiligheid. De aandacht moet hierbij vooral uitgaan naar het oplossen van mogelijke tegenstrijdigheden die van belang zijn voor het verbeteren van bereikbaarheid van deur tot deur. Hierbij kan gedacht worden aan de reistijd-normen op alle wegennetten, de na te streven overstapverbindingen en de kwaliteit van het openbaar vervoer. Differentiatie per gebied is mogelijk en misschien zelfs noodzakelijk. Het resultaat van fase 3 is een gemeenschappelijk beoordelingskader voor de ontwikkeling en prioritering van maatregelen.

Fase 4: Maatregelpakketten

Het doel is maatregelpakketten te ontwikkelen. Het in beeld brengen van de kosteneffectiviteit is hierbij belangrijk. Kern is de samenhang en inzichtelijkheid wat doelen en effecten betreft. Een netwerkanalyse is in principe altijd multimodaal en de maatregelpakketten kunnen het gehele spectrum omvatten. Afhankelijk van type gebied, de schaal van de netwerkanalyse en de problemen kan de analyse gaan over het aanpassen van ruimtelijke plannen, het verbeteren van het openbaar vervoer, verkeersmanagement, vervoersmanagement, fietsmaatregelen, beprijzing en het uitbreiden van infrastructuur. Het resultaat zijn door alle partijen gedragen, uitvoeringsgerichte pakketten van maatregelen met prioriteitstelling naar urgentie, haalbaarheid, fasering in de tijd en duidelijkheid over de verantwoordelijkheid voor verdere uitwerking.

Vervolg op netwerkanalyse

De netwerkanalyses worden medio 2005 gestart en medio 2006 afgerond. Wanneer de netwerkanalyse tot en met fase 4 is afgerond, worden de gedeelde conclusies in een bestuurlijk overleg besproken. Daarmee start op basis van de analyse een fase van overleg. Het doel is waar nodig afspraken te maken over een afgestemde uitvoering van de maatregelen, zowel wat inhoud als wat tijd betreft.

De afspraken kunnen betrekking hebben op het realiseren van «quick wins» voor verbetering van het openbaar vervoer, verkeersmanagement e.d., maar ook op het uitvoeren van specifiekere verkenningen nieuwe stijl en planstudies. In eerste instantie maken partijen binnen hun eigen kaders een afweging voor het beschikbaar stellen van middelen. Dit kan ertoe leiden dat – voorzover van toepassing op basis van de analyse en gelet op de bestuurlijke prioriteitstelling – de resultaten worden betrokken bij de totstandkoming van en het bestuurlijk overleg over het MIT 2007. Aan regiozijde worden de resultaten betrokken bij de planning en inzet van regionale middelen en de actualisatie van de PVVP's en RVVP's nadat de PKB deel IV is vastgesteld.

Het doel is te komen tot een optimale mix van de inzet van de beschikbare rijks- en regionale middelen. Het gaat daarbij niet alleen om MIT en BDU, ook andere financieringsbronnen spelen een rol, zoals eigen belasting-inkomsten, PPS-constructies en middelen uit het Provinciefonds en Gemeentefonds. Zijn de besluiten eenmaal genomen, dan mag over en weer een voortvarende en tijdige uitvoering worden gevraagd. Het eindbeeld is dat de bestedingsplannen van rijk en decentrale overheden gebaseerd zijn op gemeenschappelijk gedeelde probleemanalyses en oplossingsrichtingen.

Relatie tussen netwerkanalyse en MIT-verkenning nieuwe stijl

Een netwerkanalyse en een verkenning nieuwe stijl zijn qua intentie en proces vergelijkbaar, omdat beide gericht zijn op een gebiedsgerichte verkenning van verkeers- en vervoersproblemen en mogelijke oplossingen, waarbij stakeholders participeren. Het verschil tussen beide zit in de geografische en inhoudelijke scope.

Een netwerkanalyse omvat per definitie het netwerk van wegen (HWN en belangrijke OVN) én openbaar vervoer (spoor en belangrijk regionale OV-verbindingen) in een groot stedelijk gebied. Een verkenning nieuwe stijl kan een kleinere scope qua gebied en qua netwerk omvatten (bijvoorbeeld alleen HWN-problematiek of alleen een regionale OV-analyse op één verbinding). In een netwerkanalyse wordt rekening gehouden met (de inhoud en planning van) de al lopende specifieke verkenningen en planstudies in het desbetreffende gebied.

In voorkomende gevallen kunnen een netwerkanalyse en een verkenning nieuwe stijl overigens goed samenvallen, namelijk wanneer de scope van de verkenning past op die van een netwerkanalyse (zie bijvoorbeeld de verkenning met betrekking tot Utrecht). Een netwerkanalyse en een verkenning kunnen beide door rijk of regio worden getrokken, waarbij er altijd samenwerking is.

Het resultaat van een netwerkanalyse kan leiden tot een vervolg via specifiekere MIT-verkenningen nieuwe stijl, tot MIT-planstudies als er voldoende onderbouwing is om een dergelijke beslissing te nemen, of tot het treffen van maatregelen zoals benutting en verkeersmanagement, mits passend binnen programma en budget (quick wins).

In ieder geval zal in de stedelijke netwerken¹ voor medio 2006 een netwerkanalyse worden verricht. Andere gebieden kunnen indien gewenst vanzelfsprekend ook een netwerkanalyse verrichten. Het rijk neemt in drie gebieden het voortouw, omdat in deze gebieden het zwaartepunt van de deur-tot-deurproblematiek ligt op het hoofdwegennet en omdat het rijk hier reeds is gestart. De aanpak is onafhankelijk van de initiatiefnemer. In alle gevallen worden de bovenstaande processtappen doorlopen. De netwerkanalyses voor de zuidvleugel, noordvleugel en Utrecht worden getoetst op de bereikbaarheidsverbetering in het specifieke gebied en op bijdrage aan de versterking van de internationale concurrentiepositie van het nationale stedelijk netwerk Randstad Holland. In de stedelijke netwerken aan de landsgrenzen kunnen tevens de knelpunten en kansen van landgrensoverschrijdend vervoer in de netwerkanalyse worden betrokken.

Tussentijdse evaluatie BDU

De resultaten van de netwerkanalyses zullen worden betrokken bij de tussentijdse evaluatie van de BDU in 2007 en worden meegenomen bij de integrale verdeelsleutel voor BDU-middelen. Inzet is deze in 2007 gereed te hebben.

¹ Op dit moment wordt er overleg gevoerd met de stedelijke netwerken over aanpak, afbakening van het gebied, etc. In feite is hiermee fase 1 van de procesaanpak gestart.

Mobiliteitsmanagement regionaal mogelijk maken

Essentiële onderdelen

Gemeenten, in elk geval die in de stedelijke netwerken, maken gebruik van het beschikbare wettelijke instrumentarium om met bedrijven afspraken te maken over toepassing van mobiliteitsmanagement.

Gemeenten maken afspraken met organisatoren van grote evenementen over te nemen maatregelen om bereikbaarheidsproblemen te voorkomen dan wel te verminderen en de overlast van het evenement te beperken.

Gemeenten voeren een actief onderling afgestemd parkeerbeleid, dat gericht is op een goede parkeerregulering en het tegengaan van parkeeroverlast.

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regiocoördinatie	
Innovatief voorbeeldprogramma	Nota Mobiliteit	2008	EZ	VenW	IPO, VNG, SKVV, UvW, VNO-NCW, MKB-Nederland		VenW
Pilot Noord-Holland		p.m.	EZ	VenW	Bedrijven	Gemeenten	Provincie
Pilot Gelderland		p.m.	EZ	VenW	Bedrijven	Gemeenten	Provincie
Afspraken met bedrijven over inzet mobiliteitsmanagement	Nota Mobiliteit	2006	EZ en VROM	VenW	Bedrijven, provincies en WGR-plusregio's	Gemeenten	Gemeenten
Reis- en route-informatie: stimuleren innovaties en samenwerking	Nota Mobiliteit	2007		VenW	Markt en overheden		VenW

De overheden willen dat gemeenten en bedrijven zich meer dan voorheen inzetten op het terrein van mobiliteitsmanagement om te bereiken dat vraag en aanbod, ook in drukke tijden, beter op elkaar worden afgestemd. Het rijk faciliteert experimenten en zorgt ervoor dat zo nodig barrières in wet- en regelgeving worden weggenomen.

Innovatief voorbeeldprogramma en regionale pilots

Het rijk laat in samenwerking met IPO, VNG, SKVV, UvW, VNO-NCW en MKB-Nederland een voorbeeldprogramma mobiliteitsmanagement ontwikkelen. Doel van dat programma is decentrale overheden en aanbieders van mobiliteit te stimuleren om innovatieve reismethoden of diensten te ontwikkelen en toe te passen die helpen bij een verbetering van de reistijd van deur tot deur. Op basis daarvan starten op diverse plaatsen in het land pilots, onder andere op het terrein van ICT en bereikbaarheid, vernieuwende vervoersconcepten, vervoersmanagement en experimenten op het terrein van dagindeling. De minister zal jaarlijks een prijs uitreiken aan het bedrijf of project dat de beste resultaten bereikt op het gebied van vraagbeïnvloeding op piekmomenten.

Het rijk onderzoekt in dit verband eventuele barrières voor innovatie en vernieuwing in bestaande wet- en regelgeving. In 2006 zal een inventari-

satie van de belemmeringen gereed zijn. Zo nodig zal wet- en regelgeving worden aangepast.

Afspraken met bedrijven over inzet mobiliteitsmanagement

Het kennisplatform verkeer en vervoer zal gericht voorlichting geven over juridische mogelijkheden die decentrale overheden hebben om zo nodig dwingende afspraken te maken met bedrijven. Het gaat hierbij onder meer om de mogelijkheden van parkmanagement, de WP 2000, de Wet milieubeheer, het bestemmingsplan en de bouwvergunning.

Gemeenten maken met bedrijven afspraken over de toepassing van (maatregelen uit) het basispakket vervoersmanagement en/of andere maatregelen met een vergelijkbaar effect, zoals de invoering van mobiliteitsbudgetten, telewerken en flexibele werktijden. In de WGR-plus-regio's worden deze activiteiten onderling op elkaar afgestemd. VenW zal in samenwerking met VROM de toepassingsmogelijkheden van de Wet milieubeheer hiervoor verder aanscherpen. In IPO-verband zullen de provincies Noord-Holland en Gelderland starten met een pilot om minder vrijblijvende afspraken te maken met het bedrijfsleven. Doel is om met deze pilots een hulppakket van maatregelen te ontwikkelen voor bedrijven én richtlijnen voor gemeenten te ontwikkelen. Ook zullen de mogelijkheden van de Wet milieubeheer voor mobiliteitsmanagement in de praktijk worden getoetst. Met organisatoren van grote evenementen, die veel mobiliteit genereren, zullen gemeenten afspraken maken om de verkeersafwikkeling zo soepel mogelijk te laten verlopen. Hierbij kan gedacht worden aan parkeermaatregelen, OV-diensten en goed gekozen openingstijden.

Reis- en route-informatie

Reis- en route-informatie is een belangrijk instrument om reizigers te informeren over reistijden en mogelijke vertragingen, en hen daarmee te ondersteunen in het maken van keuzes over vervoerswijze, vertrektijden en routes. Daarmee draagt deze informatie bij aan de betrouwbaarheid van reistijden van deur tot deur.

Er zijn al veel innovatieve ontwikkelingen op dit gebied. Met steun van VenW worden private initiatieven gestimuleerd om het inwinnen van verkeersinformatie van de verschillende wegbeheerders op een innovatieve wijze te realiseren. De provincies Noord-Brabant en Zuid-Holland zijn actief op het gebied van het inwinnen van verkeersinformatie. In de regio Haaglanden is het project «ICT en bereikbaarheid» gestart. Op basis van de ervaringen uit lopende initiatieven kan opschaling plaatsvinden naar heel Nederland. Voorts wordt de reiziger door middel van dynamische route-informatiepanelen steeds beter ingelicht over actuele reistijden en alternatieve (veilige) routes.

Het rijk zet in op het implementeren en opschalen van vernieuwingen op het gebied van reis- en route-informatie. Met de andere overheden en marktpartijen (in het bijzonder producenten van digitale kaarten en leveranciers van routeplanners) zullen hierover nadere afspraken gemaakt worden, mogelijk in de vorm van een convenant. De commissie-Laan zal hierover een advies geven. Een belangrijke faciliterende rol bij experimenten is weggelegd voor het innovatieprogramma «Transumo» en ITS Nederland.

Stedelijke distributie

Essentiële onderdelen

Stedelijke distributie is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van bedrijfsleven en decentrale overheden, in het bijzonder de gemeenten. Bundeling van goederenstromen, uniformiteit in voertuigeisen, regionale samenhang in venstertijden en samenwerking bij ontvangende partijen zijn de uitgangspunten. Op lokaal en regionaal niveau vindt hierover afstemming plaats tussen genoemde partijen, wat leidt tot onderling bindende afspraken.

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regiocoördinatie	
Meer samenhang in venstertijden	Stedelijke distributie	2006		VenW	Bedrijven, gemeenten	Provincies en WGR-plusregio's	Gemeenten en bedrijven
Onderzoek naar collectieve ontheffing venstertijden ten behoeve van het geldtransport	Stedelijke distributie	2006		VenW	Wegbeheerders VNG		VenW

De overheid richt zich op het verminderen van overlast van stedelijke distributie, het verbeteren van de binnenstedelijke bereikbaarheid voor goederenvervoer en het verminderen van de lokale verschillen in regelgeving voor bevoorradend en ontvangend bedrijfsleven. Betere benutting van de mogelijkheden voor een efficiënte bevoorrading heeft ook positieve effecten op verkeersveiligheid en omgevingskwaliteit.

Meer samenhang in venstertijden

Lokale en regionale overheden stemmen onderling het beleid inzake stedelijke distributie op elkaar af en maken hierover bindende afspraken. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om regionale samenhang in venstertijden, het op elkaar afstemmen van voertuigeisen en het beter benutten van de mogelijkheden vanuit het bedrijfsleven. De provincies ondersteunen zo nodig deze aanpak.

Collectieve ontheffing van venstertijden voor geldtransport

Uiterlijk in 2006 zal een onderzoek plaatsvinden naar mogelijke collectieve ontheffing van venstertijden ten behoeve van het geldtransport vanuit het oogpunt van veiligheid. Daarbij zullen eventuele negatieve gevolgen voor de leefkwaliteit in de binnensteden worden meegewogen. De CROW zal kennis over toegangssystemen en voorschriften van gemeenten en bedrijven bundelen om te voorkomen dat eerder opgedane kennis verloren gaat.

Essentiële onderdelen

Provincies en WGR-plusregio's alsmede de (samenwerkende) gemeenten inventariseren specifieke knelpunten voor goederenvervoer (bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving) en stimuleren dat goederenvervoer zo veel mogelijk gebundeld gebruikmaakt van de beschikbare weg-, water- en spoorinfrastructuur. Daarnaast ontwikkelt het rijk in samenwerking met het bedrijfsleven en medeoverheden een visie op transportbesparing en bijbehorend instrumentarium waarmee implementatie daarvan op grotere schaal mogelijk wordt. Het rijk faciliteert (logistieke) innovaties en betreft kennisinstellingen hierbij.

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Agenderen transportbesparing en logistieke efficiency in Europa		2006–2007		VenW	Stichting Natuur en Milieu en het (SNM), bedrijfsleven	n.v.t.	SNM
Programma «Transportbesparing»		2006	EZ, LNV, VROM	VenW	Brancheorganisaties, bedrijven en kennisinstellingen	n.v.t.	VenW

Het voorkomen van overbodig vervoer en het realiseren van een hogere efficiency van logistieke ketens (fysiek en economisch) is van belang voor de concurrentiepositie van het verladende bedrijfsleven en heeft positieve effecten op de bereikbaarheid. Het bedrijfsleven is hiervoor in de eerste plaats zelf verantwoordelijk, maar het rijk kan op een aantal terreinen wel voorwaarden scheppen om dit te realiseren.

Transportbesparing en transportefficiënte economie

De ambitie is transport zo kilometerefficiënt en zo CO₂-zuinig mogelijk te laten plaatsvinden. In samenwerking met het bedrijfsleven en medeoverheden ontwikkelt de rijksoverheid een programma (inclusief instrumentarium) waarmee implementatie van kennis en instrumenten op grotere schaal mogelijk wordt. Het stimuleren van logistieke innovaties neemt daarin een belangrijke plaats in. Kennisinstellingen zullen hierbij betrokken worden.

Het rijk stimuleert op nationaal niveau dat de verladersbranche samen met de maatschappelijke organisaties sterk inzet op communicatie over de maatschappelijke en bedrijfseconomische voordelen (bewustwording) aan de hand van pilots en innovatieve projecten. Het doel daarvan is dat bedrijven zelf transportbesparing en/of logistieke innovaties realiseren (gedragsverandering).

Specifieke aandacht zal daarbij worden besteed aan goederenstromen van en naar regionale en lokale bedrijventerreinen en aan vervoersketens en samenwerking met medeoverheden en het bedrijfsleven. Het rijk ondersteunt initiatieven vanuit het bedrijfsleven voor transportbesparing en stimuleert dat bedrijven bij hun strategische bedrijfsafwegingen

bewust rekening houden met logistiek en de maatschappelijke gevolgen daarvan.

Agenderen transportbesparing en logistieke efficiency in Europa

Het rijk spant zich samen met de Stichting Natuur en Milieu op Europees niveau in om transportbesparing en logistieke efficiency te agenderen in het kader van het programma «Marco Polo II» en aansluiting te krijgen bij andere Europese initiatieven. In 2006 vindt Europese besluitvorming plaats over het programma «Marco Polo II». In samenwerking met maatschappelijke organisaties wordt gestreefd naar het behouden van «transport avoidance» in dit programma. In de aanloop naar de opening van het programma zal in het kader van het Britse voorzitterschap van de EU een internationale workshop worden georganiseerd. Ook zal met het Nederlandse bedrijfsleven een project worden ontwikkeld dat voor Europese subsidie kan worden ingediend.

Verbetering innovatieklimaat logistieke functie: programma «Transportbesparing»

De ministeries van EZ, OCenW en VenW ontwikkelen activiteiten om directe contacten tussen bedrijven en kennisinstellingen te bevorderen en om bestaande instrumenten en netwerken – met name die ten behoeve van de regionale kenniscirculatie – beter op elkaar en op de behoeften van bedrijven en kennisinstellingen af te stemmen. Dit gebeurt in samenwerking met het supply-chainnetwerk van de EVO. Vanuit het programma «Transportbesparing» wordt gestreefd naar het aangaan van allianties met kennis- en onderwijsinstellingen met als doel dat in het onderwijs aandacht wordt besteed aan transportbesparing, logistieke efficiëntie en andere innovaties in de logistiek.

Het Platform Agrologistiek, bestaande uit overheid en bedrijfsleven, houdt zich bezig met de implementatie van de Visie Agrologistiek (LNV en VenW, 2001). De uitgangspunten van de Visie Agrologistiek – clusteren, verbinden van goederenstromen en regisseren van goederenstromen – zijn vertaald in een aantal innovatieve projecten. Deze projecten moeten een voorbeeldfunctie vormen. Hoewel de projecten getrokken worden door het bedrijfsleven worden ze gefaciliteerd door het platform, zodat innovaties meer kans krijgen om te worden gerealiseerd. Er wordt nauw samengewerkt met het programma «Transportbesparing».

3.2 Bereikbaarheid over de weg

Essentiële onderdelen

De ambitie is het realiseren van een betrouwbare en vlotte reistijd in 2020 over de gehele reis. Hierbij staat een integrale netwerkbenadering centraal. Het doel is om de betrouwbaarheid te verhogen en de reistijd van deur tot deur te verminderen. Het rijk heeft voor de betrouwbaarheid de ambitie dat in 2020 op het hoofdwegennet in de spits 95% van de verplaatsingen op tijd is. Voorts zijn de streefwaarden voor het hoofdwegennet dat de gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits maximaal anderhalf keer zo lang is als buiten de spits. Op snelwegen rond de steden en niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet, is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als buiten de spits.

De overheden streven naar een optimale benutting van de bestaande infrastructuur en van de potenties van knooppunten in deze infrastructuur. Bouwen is voor het rijk een optie als benutten ook op lange termijn onvoldoende oplossing biedt en wanneer het economisch wenselijk is.

De rijksoverheid zorgt ervoor dat bij rijksinfrastructuur sprake is van optimaal beheer en onderhoud, waarbij de totale life-cyclekosten van infrastructuur worden geminimaliseerd. Deze situatie is door het inhalen van de achterstand in beheer en onderhoud in 2020 bereikt. Bij het inlopen van de achterstand hebben de hoofdverbindingssassen en met name de triple-A-verbindingen prioriteit.

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Tweejaarlijkse actualisatie knelpunten hoofdwegennet	Nota Mobiliteit, MIT	2007		VenW	n.v.t.	n.v.t.	VenW
Versnelling wegenprojecten	Nota Mobiliteit, MIT	2006		VenW			VenW
Inventarisatie tweede generatie benuttingsmaatregelen	Nota Mobiliteit	2006	VROM, LNV	VenW	Regionale overheden en bedrijfsleven	n.v.t.	VenW
Onderzoek compact rijden op stedelijke ringwegen	Nota Mobiliteit	2006	VROM, Justitie	VenW	Regionale overheden	n.v.t.	VenW
Beleidslijn aansluitingenbeleid	Nota Mobiliteit	2006	VROM	VenW	Regionale overheden	n.v.t.	VenW
Programma rijgedrag en doorstroming	Nota Mobiliteit	2005	Justitie	VenW	n.v.t.	n.v.t.	VenW
Onderzoek naar verdere verbeteringen incidentmanagement	Nota Mobiliteit	2006	BZK, Justitie	VenW	KLPD	n.v.t.	VenW
Evaluatie dynamisch inhaalverbod	Nota Mobiliteit	2005	Justitie	VenW	n.v.t.	n.v.t.	VenW

Het toekomstperspectief is een in samenhang functionerend, robuust netwerk van hoofdwegen en onderliggende wegen. Bij het oplossen van knelpunten ligt de prioriteit op de hoofdverbindingssassen en daarbinnen op de triple A.

Capaciteitsuitbreiding en beter benutten beschikbare capaciteit HWN

Knelpuntenanalyse

Op basis van de knelpuntenanalyse uit de Nota Mobiliteit wordt een pakket van bouw- en benuttingsmaatregelen samengesteld en doorvertaald in het MIT. De knelpuntenanalyse zal eens in de twee jaar geactualiseerd worden op basis van de meest recente ruimtelijke, verkeerskundige, economische, demografische, beleidsmatige ontwikkelingen. Zo nodig wordt het MIT naar aanleiding hiervan bijgesteld.

In de knelpuntenanalyse in 2007 worden ook de N-wegen behorende tot het hoofdwegennet opgenomen. Vanwege de sterke toename van het vrachtverkeer zal nader onderzoek worden uitgevoerd naar de effecten op de verkeersafwikkeling en veiligheid en de capaciteitseffecten op de weg.

Mogelijkheden voor versnelling wegprojecten

In het aanlegprogramma uit het verlengde MIT 2011–2014 en de doorkijk MIT 2015–2020 is gezocht naar de mogelijkheden voor het versnellen van de opgenomen infrastructuurprojecten. Hieruit blijkt dat het mogelijk is om de meeste projecten versneld te realiseren. De mogelijke versnelling varieert tussen de twee en acht jaar, waardoor het totale programma reeds in 2017 zou kunnen worden gerealiseerd. De extra financieringskosten moeten dan gedragen worden uit de opbrengst van de versnellingsbijdrage op en nabij die locaties of uit tolopbrengsten (in relatie tot de uitwerking van het advies «Anders Betalen voor Mobiliteit», fase 1).

De optionele versnelling van de projecten die zijn opgenomen in het huidige verlengde MIT en de doorkijk is in onderstaand overzicht weergegeven. Indien er geen extra middelen beschikbaar komen, kunnen niet alle aangegeven projecten versneld worden uitgevoerd.

Voor het MIT 2006 wordt gezocht naar versnellingsmogelijkheden. Bekostiging hiervan zou kunnen plaatsvinden uit de aanbestedingsmeevallers. In het MIT 2007 zal worden aangegeven welke verdergaande versnellingsmogelijkheden in aanmerking komen. Dit zal mede worden afgewogen tegen de investeringsmaatregelen die uit de netwerkanalyses naar voren komen.

MIT verlenging 2011–2014

Traject	Oorspronkelijke uitvoeringsperiode	Mogelijke versnelling (jaren)
Noordvleugel	2011–2018	0
A15 Maasvlakte–Vaanplein	2008–2015	0
A2–A12 Zuidwestring Utrecht	2013–2015	4
A27 Oostring Utrecht	2013–2015	4
A2 Amsterdam–Utrecht	2013–2017	2
A27 Utrecht–Breda	2013–2018	2
A4 Den Haag–Leiden	2013–2014	4

Traject	Oorspronkelijke uitvoeringsperiode	Mogelijke versnelling (jaren)
A7–A8 Hoorn–Amsterdam	2018–2020	6
A12 Gouda–Utrecht	2016–2020	4
A12 Den Haag–Gouda	2017–2020	5
A13–A20–A16 Ruit Rotterdam	2015–2020	3
A1 Amsterdam–Amersfoort	2015–2017	6
A2 Maasbracht–Geleen	2018–2020	8
A9 Badhoevedorp–Alkmaar	2018–2020	6
A73 Nijmegen–Rijkevoort	2020–2020	6
A4 Den Haag–Schiedam	2016–2018	4
Ring Utrecht tweede fase	2016–2020	3

Behalve op de financiële mogelijkheden om de uitvoeringsperiode naar voren te halen wordt ook ingezet op het verkorten van de proceduretijd. De besluitvormingsprocedures rond wegenprojecten kennen vaak een lange looptijd. Dit komt door de wettelijke procedures op zichzelf, en ook door de werkorganisatie en voortgangsbewaking. Een andere aansturing en (interne) organisatie van infrastructuurprojecten kan resulteren in een kortere proceduretijd, zodat deze niet beperkend hoeven te zijn voor de feitelijke realisatie. Ter verkorting van de interne procedures loopt een programma GESP («Goedkopere En Snellere Planstudies»). Een groot deel van de acties uit het GESP is al uitgevoerd. Een voorstel voor de verder te nemen maatregelen zal in het najaar van 2005 gereed zijn. Daarnaast zal de gewijzigde Tracéwet, nadat deze is vastgesteld, leiden tot verkorting van de procedure voor normale wegverbredingsprojecten of benuttingsmaatregelen. Overigens wordt de besluitvormingsprocedure ook vertraagd door de problematiek van de luchtkwaliteit.

Ontvlechting

Bij capaciteitsuitbreiding kan het zinvol zijn om ontvlechting van verkeersstromen toe te passen. Dit geldt met name voor trajecten waar veel verschillende verkeersstromen samenkomen. Ontvlechting biedt de mogelijkheid om differentiatie aan te brengen in de kwaliteit die wordt aangeboden tussen verkeersstromen en draagt bovendien bij aan een rustiger wegbeeld, en verbetert daarmee de verkeersveiligheid en de doorstroming.

Het gaat bij ontvlechting om scheiding van verkeersstromen door middel van hoofdbanen en parallelbanen, waarbij het aantal aansluitingen op de hoofdbanen wordt beperkt. De scheiding kan worden vormgegeven door fysiek gescheiden rijbanen, maar ook door middel van bijvoorbeeld bebording en belijning, ondersteund met elektronische geleiding. Zowel scheiding van regionaal/lokaal verkeer versus interregionaal verkeer als scheiding van vrachtverkeer versus personenverkeer kan aan de orde zijn. Oplossingen worden afgewogen op basis van hun bijdrage aan beleidsdoelstellingen en een analyse van de maatschappelijke kosten en baten. Wanneer de totale capaciteit niet optimaal benut wordt, de kosten te hoog zijn, of het fysieke ruimtebeslag te groot is, ligt ontvlechting als oplossing niet voor de hand.

In nieuwe verkenningen zal standaard worden bekeken of ontvlechting een zinvolle maatregel is. De mogelijkheden van een bypass voor het knooppunt Oudenrijn voor de verbinding van de A2–A12 worden als onderdeel van de gebiedsverkenning Utrecht bestudeerd.

De bestaande capaciteit van wegen kan beter worden benut door middel van verkeersmanagement en allereerste benuttingsmaatregelen. De huidige generatie benuttingsmaatregelen wordt nu op grote schaal ingezet. Te denken valt dan aan de spits- en plusstroken, en dynamisch verkeersmanagement.

VenW zal in samenwerking met het bedrijfsleven en andere wegbeheerders een pakket aan tweedegeneratiebenuttingsmaatregelen ontwikkelen, waarbij de capaciteit op zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet beter wordt benut, en de reistijden van deur tot deur verbeteren. Het gaat daarbij onder andere om flexibele toepassing van compact rijden, in combinatie met dynamische snelheden, rijbaanindeling en in-car-technologie.

Compact rijden

Een van de kansrijke benuttingsmaatregelen is compact rijden. Dat wil zeggen dat de rijstroken worden versmald, zodat er binnen het bestaande wegprofiel meer rijstroken worden gecreëerd, en er dus meer voertuigen naast elkaar kunnen rijden. Deze maatregel zal vanwege de verkeersveiligheid gecombineerd moeten worden met snelheidsverlaging. Tevens zal compact rijden een positieve bijdrage leveren aan de luchtkwaliteit. Met name stedelijke ringwegen lenen zich goed voor het concept van compact rijden, omdat de verkeersintensiteiten hier vaak het hoogst zijn, en de ruimte voor uitbreiding vaak beperkt en zeer kostbaar is.

Voor de stedelijke ringwegen van Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht zal een onderzoek naar de mogelijkheden voor compact rijden worden gestart. Hierbij worden ook de effecten op luchtkwaliteit onderzocht, naast doorstroming, verkeersveiligheid en juridische aspecten. Voor de A27 tussen knooppunt Lunetten en Rijnsweerd worden momenteel de effecten van compact rijden reeds verkend. Op grond van de resultaten zal worden besloten of dit traject als pilot kan dienen voor compact rijden. In dat geval kan gedacht worden aan een oplossing waarbij binnen het huidige wegprofiel het aantal rijstroken toeneemt, dat wil zeggen dat bijvoorbeeld van de huidige vier rijstroken, waarvan twee voor doorgaand verkeer zijn en twee voor uitvoegend verkeer, vijf of zes rijstroken worden gemaakt. Dit zal consequenties hebben voor de hoogte van de maximumsnelheid. Die moet daarvoor bijvoorbeeld van 100 km/u worden teruggebracht tot 80 km/u. Wanneer de beoogde pilot doorgaat, kan deze in 2008 afgerond zijn.

Het perspectief voor de langere termijn is een flexibele toepassing van compact rijden, door een combinatie met dynamische snelheidslimieten en een dynamische rijbaanindeling. De combinatie van compact rijden met in-car-technologieën, die de mogelijkheden van compact rijden bevorderen, kan dit verder ondersteunen. Te denken valt aan «adaptive cruise control» en «lane change assistance». De scope van het concept compact rijden zal zich daarom richten op de samenhang met de ontwikkeling in de voertuigtechnologie.

Dynamisch verkeersmanagement

Het rijk zet de komende jaren nadrukkelijk in op het verder ontwikkelen én implementeren van het dynamisch verkeersmanagement voor hoofdwegennet en onderliggend wegennet. Met dynamisch verkeersmanagement kunnen verkeers- en vervoersstromen, afhankelijk van de drukte op een bepaald tijdstip of een bepaalde dag, steeds gericht worden (be)geleid en gestuurd met als doel de beschikbare infrastructuur optimaal te

benutten. Een belangrijke basis voor dynamisch verkeersmanagement is een nationale databank voor verkeer en vervoer. Het rijk zal eind 2005 een plan van aanpak presenteren voor het realiseren van een nationale databank in 2006, en het operationaliseren van een grootschalige proef, eveneens in 2006, samen met publieke en private partners, gericht op het daadwerkelijk sturen van de verkeersstromen en het beter informeren van de weggebruiker.

Aansluitingenbeleid

De interactie tussen het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet wordt voor een belangrijk deel bepaald door de aanwezige aansluitingen. Voor het verbeteren van de doorstroming op het hoofdwegennet kan het (tijdelijk) sluiten of aanpassen van bestaande op- en afritten, als onderdeel van een breder maatregelenpakket, een effectieve maatregel zijn. Voor wensen ten aanzien van nieuwe aansluitingen of aanpassingen aan bestaande aansluitingen zal een afweging gemaakt moeten worden op basis van de effecten op de doorstroming, veiligheid en leefomgeving op het wegennet en de kosten. Daarbij zullen afspraken gemaakt worden over de randvoorwaarden aan het gebruik en de verdeling van de kosten tussen de betrokken partijen. Voorop staat dat maatregelen altijd in samenspraak met andere overheden zullen worden getroffen op basis van een netwerkanalyse in een gebied. Begin 2006 zal VenW een beleidslijn voor aansluitingenbeleid presenteren, waarin een afwegingskader is opgenomen.

Tijdelijke afsluiting toerit A28 bij Zwolle

Een voorbeeld in dit kader is het benuttingsproject A28 bij Zwolle. Dit project bestond uit een pakket aan maatregelen, die elkaar kunnen versterken. Het ging om het aanleggen van plusstroken, het afsluiten van de toerit Zwolle-Centrum richting het noorden tijdens de avondspits (als pilot), het neerzetten van een TDI en het nemen van maatregelen op het onderliggende wegennet om het verkeer bij de toerit die wel openblijft (Zwolle-Noord) beter te geleiden.

Tot het idee van tijdelijke afsluiting van een toerit is destijds gekomen toen bleek dat de drie toeritten bij Zwolle, die op de autosnelweg heel dicht achter elkaar liggen, veel verstoring opleveren door het invoegend verkeer. Uit kentekenonderzoek is gebleken dat meer dan een kwart van het verkeer dat de afslag Zwolle-Noord neemt, bij Zwolle-Centrum de snelweg is opgekomen. Er is dus veel lokaal verkeer op dit traject. Bij sluiting van de toerit bij Zwolle-Centrum wordt voorkomen dat in de toekomst de wachtrij bij de afrit Zwolle-Noord terugslaat op de A28.

Bij de pilot is gekozen voor vaste venstertijden van afsluiting, van 16 tot 19 uur. De afsluiting gebeurt met een slagboom. Het OV en veiligheidsdiensten kunnen er met een pasje wel door. Op 31 januari jl. is de pilot gestart. De afsluiting duurde tot eind juni. Het effect van de afsluiting op het verkeersbeeld op de A28, op de doorstroming ter plaatse en op de verkeerssituatie op het onderliggend wegennet wordt gemonitord. In de tweede helft van 2005 wordt monitoring van de referentiesituatie uitgevoerd. Eind 2005 worden de resultaten van de pilot geëvalueerd.

Snelhedenbeleid

De mogelijkheden voor het dynamiseren van de snelheden worden onderzocht, gericht op de bijdrage die dit kan leveren aan een verbetering van de doorstroming, verkeersveiligheid en leefomgeving. Het onderzoek concentreert zich op de vraag of op wegen, afhankelijk van de drukte, andere snelheden kunnen gelden. Hiertoe worden scenario's als dag-nacht- en spits-niet-spits-regimes op de ringen van de grote steden in beeld gebracht. Dit onderzoek, dat in 2006 wordt afgerond, is een

onderdeel van het eerdergenoemde onderzoek naar compact rijden op de ringwegen rond de vier grote steden.

Dynamisch inhaalverbod

Een tijdelijk inhaalverbod voor vrachtwagens op drukke trajecten en tijdstippen verbetert de doorstroming. Op dit moment zijn de inhaalverboden permanent dan wel volgens vaste tijdsvensters vastgesteld. Met een dynamisch inhaalverbod kan er een koppeling gelegd worden met de actuele drukte op de weg. Op dit moment loopt er een pilot op de A2 tussen Abcoude en Maarssen, waarbij geëxperimenteerd wordt met het dynamisch inhaalverbod voor vrachtwagens, gekoppeld aan de drukte op de weg. De evaluatie van deze pilot is eind 2005.

Rijgedrag en doorstroming

Met rijgedrag is nog veel winst te behalen bij de doorstroming van het wegverkeer. Het gaat daarbij met name om gelijkmatig rijden volgens het principe «dezelfde snelheid, dezelfde afstand, dezelfde rijstrook». Dit vermindert files en is goed voor de verkeersveiligheid. Daarnaast gaat het om beter in- en uitvoegen en ritsen. Dit kan ondersteund worden met infrastructurele aanpassingen, zoals langer doorgetrokken lijnen, informatieborden en dynamische rijstrookmarkering (meebewegende lampjes). Voorts kunnen schermen, en de aanwezigheid van weginspecteurs, het ontstaan van kijkfiles tegengaan. Het bevorderen van goed rijgedrag is alleen succesvol bij een combinatie van infrastructurele maatregelen, communicatie en handhaving. Voorwaarde is dan ook een nauwe samenwerking tussen wegbeheerders, politie en Openbaar Ministerie. In 2005 komt het rijk met een programma «rijgedrag en doorstroming», waarin concrete maatregelen opgenomen staan die het rijgedrag verbeteren.

Incidentmanagement

Juist ongevallen en incidenten tijdens de spits veroorzaken vaak onverwachte en soms zelfs extreme vertragingen en zijn daarmee een belangrijke oorzaak van de onbetrouwbaarheid van reistijden. Elke minuut vermindering van de tijd dat de weg geblokkeerd is, vermindert de wachttijd voor de automobilist met vier minuten.

In 2005 zijn landelijk spitsteams ingevoerd. Dit zijn functionele combinaties van de verkeerspolitie en weginspecteurs van Rijkswaterstaat, onder regie van verkeerscentrales. De bevoegdheden van de weginspecteurs zijn uitgebreid, zodat zij nu verkeersregelend mogen optreden en eerste maatregelen kunnen nemen bij ongevallen. De samenwerking tussen verkeerspolitie, weginspecteurs en verkeerscentrale moet ertoe leiden dat aanrijdingen sneller worden afgehandeld, de responstijd bij incidenten wordt verkort en dat er vroegtijdig verkeersmanagementmaatregelen kunnen worden genomen om de doorstroming en betrouwbaarheid te bevorderen.

Voor de toekomst zijn er mogelijkheden om het incidentmanagement verder te verbeteren door automatische informatie-uitwisseling tussen de verkeerscentrales en hulpdiensten, fotografische vastlegging van incidenten zodat de voertuigen eerder van de weg gehaald kunnen worden, en prestatieafspraken met bergers. In 2006 worden deze mogelijkheden nader uitgewerkt.

Ook op provinciaal niveau lopen initiatieven op het gebied van incidentmanagement. Naar aanleiding van de evaluatie van de pilot in het

Westland wordt dit project uitgebreid naar de hele provincie Zuid-Holland. Ook andere provincies zullen maatregelen op het gebied van incidentmanagement gaan nemen.

Beheer en onderhoud

Essentiële onderdelen

De rijksoverheid zorgt ervoor dat bij rijksinfrastructuur sprake is van optimaal beheer en onderhoud, waarbij de totale life-cyclekosten van infrastructuur worden geminimaliseerd. Deze situatie is door het inhalen van de achterstand in beheer en onderhoud in 2020 bereikt. Bij het inlopen van de achterstand hebben de hoofdverbindingssassen en met name de triple-A-verbindingen prioriteit.

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Interdepartementaal beleidsonderzoek optimalisatie onderhoud	Nota Mobiliteit	2007	n.v.t.	VenW	n.v.t.	n.v.t.	VenW

Optimaal beheer en onderhoud

De mogelijkheden voor optimalisatie en differentiatie van de onderhoudsprogramma's worden in een interdepartementaal beleidsonderzoek (IBO) nader geconcretiseerd. Het IBO wordt in 2005 afgerond. In 2006 vindt bovendien een «midterm review» plaats op de plannen van aanpak met betrekking tot beheer en onderhoud, waarin mede op basis van de uitkomsten van het IBO het tempo van het wegwerken van de onderhoudsachterstanden wordt geëvalueerd en wordt bezien of de nu voorliggende verdeling van middelen over de modaliteiten nog steeds past bij de urgentie van de achterstanden.

De planning en uitvoering van beheer en onderhoud zal regionaal beter afgestemd gaan worden, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet. Uitgangspunt is dat er voor de gebruiker zo min mogelijk overlast is. Bij de planning en uitvoering van beheer en onderhoud hoort ook een communicatie- en verkeersmanagementplan, om tijdelijk de verkeersstromen goed op te kunnen vangen.

Anders organiseren wegbeheer

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Onderzoek naar verdere verzelfstandiging wegbeheer	Nota Mobiliteit, Rapport ABvM	2007		VenW	Medeoverheden in de betreffende regio's	IPO, SKVV, VNG	VenW

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Versterking vraagstukking door weggebruikers en publieksgericht werken door de wegbeheerder	Nota Mobiliteit, Rapport ABvM	2006		VenW	Medeoverheden in de betreffende regio's – VNO, ANWB, MKB, SNM	Betreffende WGR-plus-regio of provincie	VenW

Verkeer en Waterstaat gaat doelmatiger en publieksgericht(er) werken. De omvorming van Rijkswaterstaat tot een agentschap is daartoe een belangrijke eerste stap. Naar verwachting zal Rijkswaterstaat deze status per 1 januari 2006 krijgen.

In het verlengde daarvan zullen, vanuit het perspectief van bereikbaarheid, betrouwbaarheid en integraal netwerkmanagement, de mogelijkheden en consequenties van een (andere) organisatie van het wegbeheer van zowel het hoofd- als het onderliggende wegennet worden onderzocht. Centraal daarbij staan doelmatigheid van het wegbeheer en een optimale benutting van de weg. Belangrijke elementen van het onderzoek zijn de te borgen publieke belangen van doorstroming, veiligheid en milieu enerzijds en een betere benutting van de potentie van de marktpartijen anderzijds. Ervaringen bij wegbeheerders en wegautoriteiten elders zullen hierbij worden betrokken.

De weggebruiker zal meer worden betrokken bij beslissingen die de wegbeheerder neemt over investeringen, onderhoud en verkeersmanagement. Consultatie van de weggebruiker, bijvoorbeeld via een gebruikersraad is een de manieren waarop deze betrokkenheid vormgegeven kan worden. In de aanloop naar meer inbreng van de weggebruiker wordt gekeken naar aspecten zoals de rol, het doel, de positie en de werkwijze, de relatie tot de inspraak bij Tracéwet- en MER-procedures, etc. Ook wordt gekeken naar wie geconsulteerd zullen worden: een doorsnede van de weggebruikers zelf of vertegenwoordigende organisaties, personenvervoer en goederenvervoer apart of samen, en op welke schaal de consultatie plaatsvindt: landelijk of regionaal, alleen voor het hoofdwegennet of ook voor het onderliggende wegennet.

3.3 Openbaar vervoer en goederenvervoer per spoor

Essentiële onderdelen

Provincies en WGR-plusregio's nemen maatregelen en stellen middelen ter beschikking met het doel om (1) openbaar vervoer een reëel, aantrekkelijk, beschikbaar en betrouwbaar vervoersproduct te laten zijn voor de (groeierende) mobiliteit naar, in en tussen (groot)stedelijke netwerken, (2) maatwerk te leveren in situaties met geringe en gespreide vervoersvraag, om te voorzien in maatschappelijke participatie en bereikbaarheid van maatschappelijke voorzieningen, (3) goede overstapmogelijkheden te bieden voor reizigers die van meerdere vervoersvormen gebruikmaken en (4) openbaar vervoer zo veel mogelijk te laten bijdragen aan een beter milieu.

De gezamenlijke overheden proberen het OV daar in te zetten waar het sterk is. Dat wil zeggen: het afstemmen van de vervoerswijze op de vervoersvraag, waarbij de kwaliteit afgestemd is op de gebruikers. De keten OV, auto en fiets wordt versterkt. Hiertoe wordt het OV nadrukkelijk opgenomen in de integrale netwerkanalyses (zie ook paragraaf 3.1 en 3.4).

OV: een gerichte, ambitieuze en integrale benadering

Essentiële onderdelen

Provincies en WGR-plusregio's nemen maatregelen om te komen tot versterking van de kwaliteit van het OV en een groter aandeel van het OV in de grote vervoersstromen in de (groot)stedelijke gebieden. Betere benutting van de bestaande vervoerscapaciteit en het efficiënter inzetten van (productie)middelen hebben daarbij prioriteit.

Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten beoordelen plannen tot aanleg van nieuwe woon- en werklocaties op de ruimtelijke inpassing, financiering en tijdige beschikbaarheid van OV-voorzieningen.

Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten dragen zorg voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig regionaal openbaar vervoer dat past bij hun specifieke regionale situatie.

In de PVVP's en RVVP's, alsmede in het gemeentelijk beleid, worden doelstellingen aangegeven. De regionale overheden geven binnen hun regionale OV-netwerk prioriteit aan verbindingen met een hoog oplossend vermogen en een hoge vervoerswaarde.

Provincies en WGR-plusregio's besteden in hun PVVP's en RVVP's concreet aandacht aan de implementatie van de OV-chipkaart. Uitgangspunt daarbij is het streven om, afhankelijk van de go-beslissing van de minister in 2006, uiterlijk 31 december 2007 een invoering van de chipkaart op landelijk uniforme manier te realiseren. De uitwerking hiervan stemmen de provincies en WGR-plusregio's af met het rijk, andere provincies en WGR-plusregio's, vervoerders en consumentenorganisaties.

Provincies en WGR-plusregio's alsmede de gemeenten houden in de PVVP's en RVVP's, respectievelijk het gemeentelijk beleid rekening met de belangen van ouderen en mensen met een functiebeperking, in het bijzonder bij de toegankelijkheid van een vorm van collectief vervoer.

Provincies en WGR-plusregio's geven in de PVVP's en RVVP's concreet aan op welke wijze mensen die niet zelf in hun mobiliteit kunnen voorzien, een vervoersvorm wordt geboden die de bereikbaarheid waarborgt van voorzieningen die alleen in gemeenten met een centrumfunctie voorhanden zijn.

Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten beoordelen plannen voor nieuwe woon- en werklocaties op de ruimtelijke inpassing, financiering en tijdige beschikbaarheid van OV-voorzieningen. Bij de keuze voor ruimtelijke ontwikkeling moet efficiënte inpassing in het aanwezige OV-netwerk mede leidend zijn, zowel wat de infrastructuur als wat de (structurele) exploitatie betreft.

De provincies en WGR-plusregio's nemen in de concessies de plicht op tot afstemming van dienstregelingen. Waar mogelijk wordt intermodaal aanbesteed.

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Besluit go/no go OV-chipkaart	Wet personenvervoer 2000	2006		VenW	Vervoerders en industrie	IPO, SKVV en VNG	VenW
Implementatie OV-chipkaart	Wet personenvervoer 2000	2006 en 2007	OCW	VenW	Vervoerders	IPO, SKVV, VNG	Provincies en WGR-plus-regio's
Stappenplan toegankelijk hoofdrailnet voor reizigers met functiebeperking	Vervoers- en beheerconcessie	2005		VenW	NS en ProRail (HRN)	n.v.t.	NS en ProRail
Stappenplan toegankelijke haltes, materieel en dienstverlening voor overig OV	Nota Mobiliteit	2006		VenW	Provincies, WGR-plusregio's, gemeenten, vervoerders	IPO en SKVV	IPO en SKVV/VNG
Pilot met samenvoeging diverse financieringsstromen		2006	VWS	VenW	Decentrale overheden, vervoerders, belangenorganisaties	IPO, SKVV, VNG	VenW en VWS
Bredere toepassing en fysieke samenvoeging diverse financieringsstromen		2007	VenW, OCW en SZW	VWS	IPO, SKVV en VNG		VWS
Verruimen grondbeleidsinstrumenten		2006	Financiën	VROM i.s.m. VenW	Decentrale overheden	IPO, SKVV, VNG	VROM en VenW
Inventariseren mogelijkheden bij nieuwe locaties		2006		VenW	Provincies en WGR-plusregio's	IPO, SKVV	Provincies en WGR-plus-regio's
Vorming deskundigenpool ten behoeve van conflictbeslechting	Advies OV-beraad	2005		VenW	Provincies, WGR-plusregio's, consumentenorganisaties, vervoerders		VenW
Overleg NS met decentrale overheden en consumentenorganisaties	Vervoersconcessie	Jaarlijks		VenW	Decentrale overheden, NS, consumentenorganisaties	IPO, SKVV	NS
Overleg regionale overheid en regionale vervoerders	Concessies	Periodiek			Inliggende gemeenten en vervoerders	Provincies en WGR-plus-regio's	Provincies en WGR-plus-regio's
OV-vervoerders promoten het OV gezamenlijk als één product	Advies OV-beraad	Continu		VenW	Provincies en WGR-plusregio's	KNV/Mobis	OV-vervoerders

Marktpartijen de ruimte geven

Vervoerders zijn de partij bij uitstek om de wens van de klant te vertalen naar een passend OV-product, inclusief prijsstelling, promotie en marketing. De vervoerders zullen gezamenlijk marketingactiviteiten ontwikkelen waardoor het OV als één herkenbaar en samenhangend product aan de reizigers wordt gepresenteerd, ondanks de verschillende verschijningsvormen en productformules. Dit zal starten in 2006.

Toegankelijkheid OV waarborgen

Conform de op 28 oktober 2002 ondertekende «intentieverklaring» nemen de decentrale overheden de inspanningsverplichting op zich om in de periode tot en met 2010 toegankelijkheid van het openbaar vervoer te realiseren in de vorm van materieel, reisinformatie en haltes die aan basiscriteria op het vlak van toegankelijkheid voldoen. Bij de uitwerking van de halteaanpak wordt prioriteit gegeven aan verbindende en/of dikke lijnen en belangrijke knooppunten met overig OV en haltes bij voor de doelgroep belangrijke bestemmingen. Er komt een financieel dekkend stappenplan om de trein op het hoofdrailnet in 2030 ook toegankelijk te laten zijn voor reizigers met functiebeperking. Voorts vindt een inspanning plaats om (andere) haltes toegankelijk te maken bij regulier beheer en onderhoud alsook om nieuwe haltes direct toegankelijk te maken. In een stappenplan wordt voor overig OV uitgewerkt op welke termijn welk soort haltes in welke mate toegankelijk zullen zijn. En er komt ook een stappenplan voor het toegankelijk maken van materieel en dienstverlening voor het overige OV in 2010.

OV afstemmen met doelgroepenvervoer

Door op decentraal niveau de budgetten van alle vormen van collectief vervoer – dus OV en de diverse vormen van doelgroepenvervoer¹ – in onderlinge afstemming in te zetten, of zelfs samen te voegen, kunnen zowel de scholieren als de ouderen een passende vervoersvoorziening krijgen. Hier valt nog veel te winnen, zoals ook blijkt uit voorbeelden in Drenthe. Om op regionale schaal samenvoeging van OV met doelgroepenvervoer mogelijk te maken, zorgt het rijk voor het opheffen van belemmerende wet- en regelgeving.

Ervan uitgaande dat de doelmatigheid van de inzet van middelen te vergroten is door samenvoeging van de diverse vervoersstromen en daarmee samenhangende budgetten, start op zo kort mogelijke termijn een pilot. In deze pilot zal ervaring worden opgedaan met feitelijke samenvoeging van de diverse financieringsstromen voor verschillend doelgroepenvervoer, leerlingenvervoer en OV. Vervolgens wordt mede op basis van de ervaringen een besluit genomen over de verdere verbreding van de toepassing.

Openbaar vervoer en ruimtelijke ontwikkeling gaan hand in hand

Hoogwaardig openbaar vervoer speelt een belangrijke rol om de ruimtelijke ontwikkeling en inrichting in de stedelijke netwerken te ondersteunen en in goede banen te leiden, zoals bij het bouwen van kantoren, woningen en voorzieningen bij OV-haltes. Heldere afspraken over planning en financiering van OV-voorzieningen (infrastructuur en exploitatie) in nieuwe locaties zijn van belang. Het rijk past momenteel de grondbeleidsinstrumenten van decentrale overheden aan, zodat kostenverhaal bij grondexploitaties beter mogelijk wordt. In een aantal gevallen zal dat ook betekenen dat de aanleg van OV-voorzieningen in nieuwe woon- en werklocaties ten dele kan worden gefinancierd uit de grondexploitatie.

¹ Wvg, Valys, Zittend ziekenvervoer, AWBZ en Leerlingenvervoer zijn in heel Nederland al goed voor circa 1 miljard euro per jaar. Daarnaast is er nog vervoer voor de Wet sociale werkvoorziening en de Wet REA.

Tijdig, goed en transparant overleg en vorming van een deskundigenpool
Ten behoeve van het zogeheten conflictbeslechtingkader zal een deskundigenpool worden opgesteld om inhoudelijke patstellingen te kunnen doorbreken in de afstemming tussen alle betrokkenen in het OV (het rijk, de provincies en WGR-plusgebieden, NS en ProRail, vervoerders in het stads- en streekvervoer en consumentenorganisaties). Dit betreft afstemming over bijvoorbeeld grensoverschrijdende buslijnen of over de aansluiting tussen spoorvervoer en regionaal busvervoer. Partijen gaan aan de slag met de net in werking getreden spoorconcessies, waarbij in de vervoersconcessie een overlegplicht van NS met de regio is opgenomen. Het is aan te bevelen dat regionale overheden in hun concessies een eenduidige afstemprocedure opnemen.

Overleg tussen NS, regionale overheid en regionale vervoerders

De NS voert ten minste jaarlijks overleg over de dienstregeling met de regionale overheden verenigd in het IPO en SKVV en regionale vervoerders, conform de concessie voor het hoofdrailnet. De verplichting hiertoe is in de artikelen 7 en 25 van de vervoersconcessie vastgelegd.

Openbaar vervoer op het nationale netwerk en goederenvervoer per spoor

Essentiële onderdelen

Het rijk handhaaft de betrouwbaarheid van het spoor op het niveau dat wordt bereikt met het huidige beleidspakket. De punctualiteit bedraagt in 2010 en in 2020 89–91%, tegenover 83,1% in 2003. Het rijk zal de achterstand in beheer, onderhoud en vervanging op het spoor wegwerken.

Bij het inlopen van de onderhoudsachterstand, bij de vervanging van infrastructuur en bij het vergroten van de betrouwbaarheid geldt dat de hoofdverbindingssassen – en daarbinnen met name de verbindingen die aansluiten bij de kerntaak van het spoor – prioriteit krijgen. Als kerntaak geldt het verwerken van grote vervoersstromen, op een veilige manier en zonder een groot beslag te leggen op de schaarse ruimte.

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

Het rijk beoordeelt de afspraken tussen de spoorsector en de regionale overheden aan de hand van de zorgplicht in de vervoersconcessie en de daarin opgenomen overlegplicht tussen NS en de regionale overheden.

Om middelen zo efficiënt mogelijk te kunnen inzetten, moeten rijk, regionale overheden en vervoerders keuzes maken op basis van gezamenlijke analyses van de voerskundige, financiële en bestuurlijke aspecten van spoorlijnen en stations. Maatregelen worden afgewogen in relatie tot het overige openbaar vervoer en andere transportwijzen voor goederen.

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Analyse vervoersvraag	Spoorwegwet	2006		VenW	NS, ProRail en goederenvervoerders	n.v.t.	NS, ProRail en goederenvervoerders
Inventarisatie verbetermogelijkheden kostendekkingsgraad spoorlijnen onder de 40 000 reizigers	Nota Mobiliteit	2006/2007		VenW	ProRail, vervoerders, regio's,	n.v.t.	VenW
Implementeren nieuwe onderhoudsstrategie in jaarlijkse beheerplancyclus	Beheerconcessie	Vanaf 2008		VenW	Onderhoudsbedrijven, ProRail	n.v.t.	ProRail
Onderzoek nut en noodzaak Zuiderzeelijn		2006		VenW			VenW
Vliegende start Betuweroute		2007	Financiën	VenW	Geen*	n.v.t.	VenW
Actieplan spoorcorridors Rotterdam-Milaan en Rotterdam-Lyon		2007		VenW	Geen*	n.v.t.	VenW

* Spoorgoederenvervoer is bijna uitsluitend internationaal vervoer. Daarom is regiobetrokkenheid binnen Nederland niet aan de orde, het gaat hier om betrokkenheid van meerdere landen.

Om nu en in de toekomst het gebruik van het spoor te kunnen garanderen zet het rijk in op verbetering van de betrouwbaarheid en structureel onderhoud en vervanging van verouderde infrastructuur, zodat uitbreiding niet nodig is om de groei te kunnen opvangen.

Investerings benutten

Het is zaak de gedane investeringen en geplande projecten optimaal te benutten. Het kabinet wil het onderhoud van de spoorweginfrastructuur gedifferentieerd gaan benaderen. De overheid onderzoekt daarom in samenwerking met de spoorsector (met name met de beheerder, maar ook met de vervoerders) of en hoe een onderscheid gemaakt kan worden op basis van factoren als frequentie, snelheid, gewicht en functie (goederen-/personenvervoer). Uiteindelijk moet een gedifferentieerde onderhoudsstrategie onderdeel uitmaken van de jaarlijkse beheer- en vervoersplancyclus.

Doel is de kostendekkingsgraad van spoorlijnen onder de veertigduizend reizigers per gemiddelde werkdag te verbeteren. Daarbij wordt de strategie gevolgd om door rijk, regionale overheden en vervoerders gezamenlijk de vervoerskundige, financiële aspecten van lijnen en stations te analyseren. Factoren die hierbij aan de orde komen zijn frequentie, snelheid en gewicht. De normen voor het goederenvervoer worden hierbij ook betrokken. Het gaat hierbij namelijk om een integrale benadering van zowel het reizigersvervoer als het goederenvervoer.

Onderzoek nut en noodzaak Zuiderzeelijn

In 2006 zal het kabinet een besluit nemen over de nut en noodzaak van het project Zuiderzeelijn. Dit in samenhang met de besluitvorming in het kader van het Noordvleugelprogramma. De discussie en het besluit over nut en noodzaak worden gevoerd op basis van een structuurvisie, waarin de probleemstelling, de doelstelling van het project, de mogelijke alternatieven en de samenhang met andere plannen en projecten binnen de ruimtelijke hoofdstructuur en in de betreffende regio's (Noord-Nederland en de noordvleugel van de Randstad) wordt onderzocht. Tevens wordt een strategische milieubeoordeling uitgevoerd. Het bereik van de structuurvisie omvat vijf alternatieven: magneetwefbaan, hogesnelheidslijn, intercity, Hanzelijn-plus en Hanzelijn-plusplus. Op basis van de probleem-analyse, die aansluit bij de grote nota's als Nota Ruimte en «Pieken in de Delta», wordt bepaald of in de nadere uitwerking ook wordt gekeken naar andere alternatieven.

Vliegende start Betuweroute

De laatste tien jaar groeit het goederenvervoer per spoor in Nederland jaarlijks met gemiddeld 5%. De ambitie van de overheid is om de verdere groei van het spoorgoederenvervoer mogelijk te maken door enerzijds voldoende infrastructuurcapaciteit beschikbaar te stellen (o.a. de Betuweroute) en anderzijds door optimale marktwerking te bevorderen.

Aangezien spoorgoederenvervoer bij uitstek internationaal vervoer is, gaat het voornamelijk om acties in internationaal verband.

De Betuweroute wordt vanaf 1 januari 2007 beschikbaar gesteld aan de marktpartijen (vervoerders en verladers) voor operationeel en commercieel gebruik door spoorgoederenvervoerders: alle acties tot dat moment zijn erop gericht om een «vliegende start» mogelijk te maken. Daarbij wordt onder andere zorg gedragen voor goede aansluitingen op het aansluitende Nederlandse en Duitse spoorwegnet, enige ondersteuning voor goederenvervoerders voor het inbouwen van de op de Betuweroute benodigde ETCS-beveiligingsapparatuur, en een adequate commerciële en marktgerichte exploitatievorm van de Betuweroute.

Er is een regeling in voorbereiding om het volume van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoorlijn tot een bepaald plafond toe te laten. In tegenstelling tot alle andere lijnen zullen er voor de Betuweroute géén beperkingen zijn. Deze lijn is immers geheel toegerust op vervoer van gevaarlijke stoffen. Spoorvervoerders die gevaarlijke stoffen in oost-west-verbinding vervoeren, zullen daardoor bij voorkeur over de Betuweroute rijden. Deze regeling maakt deel uit van het vast te stellen basisnet (zie hiervoor paragraaf 3.9).

Ontwikkelen internationale spoorgoederencorridors

Het spoorgoederenvervoer in de corridor Rotterdam–Milaan/Genua kan aanmerkelijk groeien wanneer grensbelemmeringen worden weggenomen en de corridor richting marktpartijen zo veel mogelijk wordt geëxploiteerd als één geheel. Dit helpt bij het opvangen van de groei van het goederenvervoer. Om dat te bewerkstelligen hebben de ministers van Nederland, Duitsland, Zwitserland en Italië in 2003 een «Memorandum of Understanding» getekend met een actieplan. In 2004 is aan dit actieplan nog toegevoegd het uitvoeren van een kosten-batenstudie naar de implementatie van het Europese spoorbeveiligingssysteem ETCS op deze corridor. Begin 2006 moeten alle acties zijn afgerond en zal de Tweede Kamer worden geïnformeerd over de resultaten. Daarnaast wordt een vergelijkbaar actieplan ontwikkeld voor de spoorgoederencorridor Rotterdam–Lyon, conform afspraken in een internationaal «Memorandum

of Understanding». De evaluatie van de eerste fase van de uitvoering van dit actieplan is in 2007 beschikbaar.

Decentraliseren contractsectordiensten

Essentiële onderdelen

Het rijk zorgt ervoor dat provincies en WGR-plusregio's in staat zijn om eigen keuzes te maken bij het regionaal openbaar vervoer om dat aan te laten sluiten bij het specifieke karakter van de regio. Het rijk verstrekt middelen (in de brede doeluitkering verkeer en vervoer), en zorgt voor wet- en regelgeving, met name ten behoeve van de marktordening en ten behoeve van de inbreng van collectieve consumentenbelangen.

Actie	Kader	Jaar*	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Decentralisatie contractsectordiensten Leeuwarden-Groningen**		2005		VenW	Betrokken provincies en WGR-plusregio's		VenW
Gouda-Alphen		2006		VenW	Betrokken provincies en WGR-plusregio's		VenW
Amersfoort-Ede-Wageningen**		2006					
Roermond-Nijmegen		2006					
Maastricht-Kerkrade		2006					
Zwolle-Emmen		2007		VenW	Betrokken provincies en WGR-plusregio's		VenW
Zwolle-Kampen		2006					
Rotterdam-Hoek van Holland		2007					
Tiel-Arnhem		2006					
Dordrecht-Geldermalsen		2006					
Zwolle-Almelo-Enschede		2014		VenW	Betrokken provincies en WGR-plusregio's		VenW

* Streefdata; er wordt alleen gedecentraliseerd als VenW en decentrale overheden daarover overeenstemming hebben bereikt.

** Decentralisatiebesluit genomen; per 1 juli 2005 tot het moment van formele decentralisatie verleent VenW de zittende vervoerder een concessie.

Contractsectordiensten kunnen onder verantwoordelijkheid van decentrale overheden komen om decentrale overheden in staat te stellen deze diensten – na aanbesteding – in te bedden in het overige regionale openbare vervoer (en breder in het regionale verkeer en vervoer) en om een doelmatiger regionaal spoorvervoer mogelijk te maken.

Op korte termijn zullen beslissingen worden genomen over de mogelijke decentralisatie van negen contractsectordiensten: de eerste besluiten tot decentralisatie worden najaar 2005 genomen en de eerste formele decentralisatie zal plaatsvinden vanaf december 2006. In maart 2005 is overeenstemming bereikt met IPO en SKVV over het grootste gedeelte van de randvoorwaarden waaronder tot decentralisatie kan worden overgegaan. Najaar 2005 wil VenW overeenstemming hebben bereikt met

afzonderlijke decentrale overheden over de specifieke bepalingen bij de decentralisatie.

3.4 Langzaam verkeer: korte afstand, voor- en natransport

Essentiële onderdelen

Alle overheden stimuleren het gebruik van de fiets als hoofdvervoersmiddel en als schakel in de ketenverplaatsing van deur tot deur. De overheden zorgen bovendien voor parkeervoorzieningen voor fietsers die in kwaliteit, kwantiteit en locatie voldoen aan de vraag.

Alle overheden werken aan het terugdringen van fietsdiefstal, waarbij de inzet is om het aantal fietsdiefstallen in 2010 te halveren ten opzichte van 1999.

Alle beheerders van wegen, spoorwegen en vaarwegen hebben bij aanleg en aanpassing van infrastructuur (mede)verantwoordelijkheid voor het zo veel mogelijk instandhouden en verbeteren van kruisende routes voor fiets- en wandelverkeer.

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Inventarisatie tekort aan stallingsplaatsen bij bestemmingsgebieden in stedelijke centra	Nota Mobiliteit		VenW		Gemeenten	VNG	VNG
Landelijk fietsdiefstalregister RDW met aangiften vullen door merendeel politieregio's en openstellen RDW-register voor branche en publiek		2006		BZK en VenW	25 politieregio's	n.v.t.	BZK en VenW
Realiseren 4 500 km landelijk wandelroute-netwerk	Agenda Vitaal Platteland	2010		LNV	Provincies		LNV
Realiseren 3 560 km landelijk fietsroute-netwerk	Agenda Vitaal Platteland	2010		LNV	Provincies		LNV
Programma verbetering veiligheid overwegen	Nota Mobiliteit	2010	VenW		ProRail, gemeenten	Wegbeheerders	ProRail
Capaciteit fietsenstallingen bij stations op peil brengen en houden	Nota Mobiliteit	2010	VenW		ProRail, gemeenten		ProRail

Voor de korte afstand zijn zowel het gebruik van de fiets als verplaatsingen te voet aantrekkelijk en gezond. Fietsen en wandelen hebben ook een belangrijke recreatieve functie. Goede verbindingen naar het centrum van de woonplaats en naar het buitengebied zijn in dat verband van belang.

Infrastructurele maatregelen kunnen ten koste gaan van bestaande fiets- en wandelroutes. Door de decentrale overheden zal vooraf een inventarisatie worden gemaakt van de effecten van dergelijke maatregelen op de mogelijkheden voor en de aantrekkelijkheid van wandelen en fietsen. Het voorkomen van barrièrewerking krijgt in het bijzonder aandacht bij de verbetering van de veiligheid van onbeveiligde gelijkvloerse overgangen in het spoorvervoer. ProRail onderzoekt in overleg met belangenorganisaties en wegbeheerders alternatieven voor het verbeteren van de veiligheid bij deze overgangen om afsluiten waar mogelijk en wenselijk te voorkomen. In de uitvoering van het overwegenbeleid wordt gestreefd naar maatwerk.

Het rijk stimuleert de recreatieve toegankelijkheid met name in voor het rijk prioritaire gebieden zoals de ecologische hoofdstructuur, nationale landschappen, reconstructiegebieden en agrarische gebieden die onder invloed staan van de grote steden.

Een belangrijke randvoorwaarde voor de aanpak van fietsdiefstal is de beschikbaarheid van gegevens. Het landelijke fietsdiefstalregister bij de RDW wordt in 2006 door het merendeel van de politieregio's gevuld met aangiften van fietsdiefstal. In het najaar van 2006 wordt het register via internet opengesteld voor branche en publiek. Overheden investeren in veilige fietsvoorzieningen, omdat die voor veel mensen een voorwaarde zijn om de fiets te pakken. Het rijk monitort de effecten van het schrappen van de bergingseis in het nieuwe Bouwbesluit dat per 1 januari 2003 van kracht is. Als blijkt dat door het schrappen van deze eis problemen ontstaan voor het veilig kunnen stallen van fietsen bij de woning wordt in het overleg over het Bouwbesluit 2006 gekeken welke oplossingen mogelijk zijn.

Daarnaast is de capaciteit van de stallingen een cruciale factor. Het rijk zorgt ervoor dat in 2010 alle stationsstallingen met een capaciteitstekort zijn omgebouwd en uitgebreid, zodanig dat het capaciteitstekort wordt opgelost. Gemeenten brengen het tekort aan stallingsplaatsen bij bestemmingsgebieden in het centrum in kaart en formuleren voorstellen voor de aanpak van de geconstateerde tekorten.

Het rijk onderzoekt het fietsgedrag van ouderen. Hierbij wordt nagegaan welke omstandigheden ervoor kunnen zorgen dat ouderen langer blijven fietsen.

3.5 Luchtvaart, mainport Schiphol en luchthavens

Essentiële onderdelen

Het rijk houdt vast aan het uitgangspunt dat Schiphol zich tot 2030 op de huidige locatie verder moet kunnen ontwikkelen.

Bij het beleid inzake de luchthaven als vestigingslocatie voor bedrijven en kantoren is het criterium van gerelateerdheid aan de luchthaven een belangrijk uitgangspunt. Dit omwille van behoud van de landzijdige bereikbaarheid, veiligheidsdoelstellingen en toekomstige duurzame ruimtebehoefte van de primaire vervoersfunctie van de mainport.

Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten waarin een regionale luchthaven is gelegen, zorgen ervoor dat deze via relevante ontsluitende infrastructuur van en naar de (hoofd)infrastructuur goed bereikbaar is. Waar mogelijk wordt samengewerkt met luchthavens direct over de grens.

De provincie bepaalt de ruimte voor de regionale luchthavens door een vergunning af te geven waarin heldere milieu- en veiligheidsnormen worden gesteld. Daarnaast bepaalt de provincie randvoorwaarden voor ontwikkeling met de landzijdige ontsluiting van luchthavens van enige omvang, waarbij met name de bereikbaarheid per OV een aandachtspunt is. Het rijk zal aangeven met welke milieu- en veiligheidsnormen, alsmede de daaraan gekoppelde ruimtelijke maatregelen, de provincie minimaal rekening moet houden. De provincie handhaaft de milieunormen.

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Aanpassing hoofdstuk 5 Wet luchtvaart inzake samenwerking beheer luchtverkeer.	SES-verordeningen	2006	Defensie	VenW	Luchtvaartsector		VenW
Definiëring nieuw Europees netwerk voor beheer van luchtverkeerswegen in het Sesame-programma.		2007	Defensie	VenW	Luchtvaartsector		EU
Uitvoering van de derde fase van het project Geluidsisolatie Schiphol (GIS 3)	Wet luchtvaart		VROM	VenW	Luchtvaartsector, omgeving, gemeenten, CROS	n.v.t.	VenW
Wijziging Wet luchtvaart inzake de exploitatie van luchthaven Schiphol		2005–2006	Financiën, EZ	VenW	NVLS, luchtvaartsector		VenW
Mainportvisie en langetermijnbeleid mainport Schiphol.		2006	VROM, EZ	VenW	NVLS, luchtvaartsector, BRS, provincies, gemeenten		VenW
Evaluatie Schipholbeleid	Wet luchtvaart	2006	VROM, EZ	VenW	NVLS, luchtvaartsector, BRS, provincies, gemeenten, omwonenden.		VenW
Wijziging Wet luchtvaart inzake decentralisatie van bevoegdheden over regionale en kleine luchthavens		2007	Defensie, VROM, EZ	VenW	Provincies	IPO	VenW
Opstellen amvb met minimum milieu- en veiligheidsnormen regionale en kleine luchthavens		2007	Defensie, VROM, EZ	VenW	Provincies	IPO	VenW

Vergroting slagkracht van de Nederlandse luchtvaartsector

Een krachtige en economisch sterke luchtvaartsector is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de bedrijven zelf. Zij moeten door innovatie en investeringen in vliegtuigen, mensen en operationele systemen de

voorwaarden scheppen om de concurrentie voor te blijven. De overheid wil dit ondersteunen door in een steeds dynamischer internationaal krachtenveld een beleidsstrategie te voeren die wordt gekenmerkt door het versterken van marktwerking op mondiaal niveau, het stroomlijnen van Nederlandse overheidsinterventies, het creëren van een eerlijk internationaal speelveld («level playing field») voor passagiers- en vrachtstromen en het versterken van de samenwerking met buitenlandse overheden.

Bij meerwaarde voor Europese luchtvaartonderhandelingen wil het rijk bevoegdheden overdragen aan de Europese Commissie. Zo voert momenteel de Europese Commissie de onderhandelingen met de Verenigde Staten over een open aviation area EU-VS. Naar verwachting zal dit verdrag eind 2005 of begin 2006 totstandkomen. Verder wil het rijk de netwerkqualiteit op Schiphol behouden door, in het licht van de fusie van Air France en KLM, de samenwerking met de Franse overheid in de komende jaren te intensiveren. Daarnaast zet het rijk in op deregulering en op het stellen én handhaven van duidelijke randvoorwaarden op het gebied van veiligheid en milieu. Tot slot wil het rijk in het Project Stroomlijnen Overheidsinterventies Luchtvaart het optreden van verschillende overheidsdiensten beter op elkaar afstemmen en coördineren.

Versterking innoverend vermogen luchtvaart en luchthavens

De processen op de luchthaven zijn complex en tijdrovend. Nieuwe maatregelen, met name op het gebied van veiligheid en security, kunnen dit verergeren. Elke mogelijkheid om deze processen voor passagiers en vracht sneller en efficiënter te maken draagt bij aan de concurrentiepositie van zowel de luchthaven als de luchtvaartmaatschappijen. Het gebruik van nieuwe technologische en organisatorische mogelijkheden komt hieraan tegemoet.

Momenteel dienen zich verscheidene mogelijkheden aan om de processen van luchtvaartmaatschappijen en overheidsdiensten op de luchthavens efficiënter en doeltreffender te maken. Het elektronische ticket is de kinderschoenen ontgroeid. Het gebruik van biometrische technieken (irisscan, elektronische vingerafdruk, digitalisering van gelaatskenmerken) in grensbewaking en in beveiliging van gebieden op luchthaventerreinen begint een eerste vlucht te nemen. Verder maken zowel de luchthaven als de luchtvaartmaatschappijen steeds meer gebruik van internettechnologie om de passagier te bereiken (boeken van tickets, vluchtinformatie, e.d.). Ook in de luchtvracht maken luchtvaartmaatschappijen, expediteurs en andere betrokken partijen steeds meer gebruik van moderne technologie, onder meer voor tracking en tracing van vracht.

Het rijk hecht eraan dat op de luchthavens gebruik kan worden gemaakt van de nieuwste technologische mogelijkheden. Daarbij biedt het rijk – conform de in 2003 uitgebrachte «Innovatiebrief» – ondersteuning via algemene subsidieprogramma's (fiscale stimulering voor speur- en ontwikkelingswerk en financiële mogelijkheden in regelingen in beheer bij Senter en Novem). Meer specifiek streeft het rijk ernaar om vanaf 2006 twee biometrische kenmerken (gelaatsherkenning en vingerafdruk) met behulp van chiptechnologie op te nemen in de nieuw uit te geven paspoorten. Dit om uitvoering te geven aan nieuwe Europese afspraken na de recente terroristische aanslagen en aanscherping van de eisen die de Verenigde Staten stellen aan het inreizen zonder visum. De onlangs

gehouden praktijkproef biometrie heeft daarvoor veel informatie opgeleverd.

Het rijk heeft met belangstelling kennisgenomen van het Samenwerkingsverband Innovatieve Mainport. Dit verband, geïnitieerd door Schiphol en de TU Delft, probeert de beschikbare kennis en ervaring bij de luchtvaartsector en bij kennisinstituten te integreren en daarmee tot innovatieve oplossingen te komen voor problemen waarmee de luchtvaartsector wordt geconfronteerd. Kernthema's zijn momenteel bereikbaarheid van de luchthaven (o.a. intermodaliteit, ketenoptimalisatie), economie en kennis (met name vestigingsklimaat en concurrentiepositie) en duurzaamheid (milieustudies).

In de luchtvaart is de inzet van het rijk gericht op het gebruik van nieuwe materialen en nieuwe verbrandingstechnieken. Zo ondersteunt het rijk in de onderzoeksprogramma's van de kenniscentra voor lucht- en ruimtevaart in Nederland het onderzoek naar nieuwe materialen, bijvoorbeeld om de security te verbeteren («glare containers»), alsmede naar nieuwe verbrandingstechnieken en de toepassing daarvan. Verder participeert het rijk in het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en Ruimtevaart (NIVR) en beoordeelt het rijk de adviezen van het Europese Acare (Advisory Council on Aeronautics Research in Europe). De Nederlandse vliegtuigindustrie probeert met de in Nederland beschikbare kennisinfrastructuur (onder andere TU Delft, NLR) aan te haken bij de innovatieprogramma's en de ontwikkeling van nieuwe vliegtuigtypen van de grote vliegtuigbouwers. Het rijk beziet daarbij actief welke ondersteuning het daarbij kan bieden. Zo hebben Stork en de Netherlands Aerospace Group begin 2005 een memorandum van overeenstemming gesloten met Airbus om te komen tot een strategisch partnerschap in luchtvaartonderzoek en technologische ontwikkeling. De Franse minister van Industrie en de Nederlandse minister van Economische Zaken hebben dit memorandum mede ondertekend.

Vergroting capaciteit Nederlands en Europees luchtruim

Het rijk wil de capaciteit van het luchtruim vergroten en zo efficiënt mogelijk benutten door een betere indeling van het luchtruim in Nederland en Noordwest-Europa en een betere organisatie van de luchtverkeersleiding in Nederland en de Europese Unie. De basis hiervoor is de in 2004 aanvaarde Single European Sky-verordeningen. In het licht van de groei van de luchtvaart is dit nodig: de huidige capaciteit van de luchtverkeerswegen kan deze groei onvoldoende accommoderen.

De inzet van het «Sesame»-programma is vergroting van de veiligheid, de duurzaamheid en de capaciteit van luchtverkeerswegen (van en naar luchthavens en «over landen heen») tegen aanvaardbare kosten. Innovatie is daarbij cruciaal. Nieuwe technologie in het beheer van het luchtruim zorgt ervoor dat vliegtuigen dichter op elkaar kunnen vliegen zonder de veiligheid aan te tasten.

Tot 2007 neemt de Europese Commissie in samenwerking met de belanghebbenden de tijd om een nieuw netwerk van luchtverkeerswegen te definiëren. In de periode 2007–2012 wil men de haalbaarheid van dit netwerk (onder meer in termen van veiligheid) bestuderen en vervolgens overgaan tot implementatie. Na 2012 is een langetermijnverbeteringspakket voorzien dat uiteindelijk kan leiden tot een geheel andere benadering van luchtverkeersbeheer. Reeds nu worden onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma's gestart met betrekking tot nieuwe technische,

operationele, institutionele en organisatorische systemen en producten die daar straks een rol in kunnen spelen. Onder leiding van de LVNL wordt een kenniscentrum luchtverkeersleiding (KDC) opgezet om enerzijds de toekomst op dit gebied voor Nederland te formuleren en anderzijds ook samen met het NLR deel te nemen aan het «Sesame»-programma.

Behalve een proactieve participatie in «Sesame» onderneemt het rijk acties om de implementatie van het programma mogelijk te maken. Zo overlegt het rijk met LVNL en Eurocontrol en met andere lidstaten over goede aansluitingen van de luchtverkeerswegen in het Nederlandse luchtruim op die in andere landen. Ook beziet het rijk de mogelijkheden van verplaatsing van militaire trainingsgebieden en verdere flexibilisering van het gebruik van militaire oefenterreinen. Voorzover het gaat om grensoverschrijdende oefengebieden voert het rijk ook overleg met buitenlandse overheden. Verder tracht het rijk (Europese) prestatie-eisen aan luchtverkeersleidingsorganisaties te formuleren. Hierover wordt onder andere met Eurocontrol overlegd. Ook zullen aanpassingen gepleegd worden in de Nederlandse wet- en regelgeving om straks – in eerste instantie met de directe buurlanden – grensoverschrijdende samenwerking mogelijk te maken.

Het stimuleren van het gebruik van schonere en stillere vliegtuigen

Het rijk wil de luchtvaartmaatschappijen die van het Nederlandse luchtruim gebruikmaken, aanzetten tot het gebruik van schonere en stillere vliegtuigen. Vooral nabij luchthavens zal in het licht van de groei van de luchtvaart de druk op de leefomgeving in termen van geluids-overlast en schadelijke emissies toenemen. Schonere en stillere vliegtuigen kunnen deze overlast substantieel beperken.

Het gebruik van schonere en stillere vliegtuigen wil het rijk bereiken door actief te participeren in de ICAO. In dit internationale verband is afgesproken dat de nieuw te certificeren vliegtuigen 3 dB stiller worden en dat de NO_x-normen voor nieuw te certificeren motoren vanaf 2008 12% worden aangescherpt. De inzet van Nederland hierbij is de NO_x-eisen verder aan te scherpen. In 2007 zal binnen de ICAO worden bezien of verdere aanscherping van geluid- en NO_x-normen haalbaar is.

Verder is in ICAO-verband de reductie van de uitstoot van broeikasgassen (CO₂) door de internationale luchtvaart onderzocht. Mede als gevolg van de positie die de Verenigde Staten ten aanzien van het Kyoto-protocol innemen, heeft dit niet tot praktische maatregelen geleid. Om toch vooruitgang te boeken ondersteunt Nederland in Europees verband de ontwikkeling van marktconforme instrumenten, zoals een emissiehandelssysteem voor de internationale Europese luchtvaart. Naar de mogelijkheden en de vorm van een emissiehandelssysteem wordt thans onderzoek gedaan. Dit onderzoek moet medio 2005 zijn afgerond. Daarna zal de Commissie komen met een «consultation paper» over de marktconforme maatregelen ter reductie van de klimaateffecten van de internationale luchtvaart. Ook de inzet van het rijk op innovatie in nieuwe materialen en verbrandingstechnieken is gericht op het ICAO-streven.

Inpassing luchtverkeer in de leefomgeving van Schiphol

In de noordvleugel van de Randstad moet voldoende ruimte worden gelaten voor de verdere ontwikkeling van de mainport Schiphol. Het rijksbeleid hiervoor is vastgelegd in de Nota Ruimte. Verder regelt wet- en regelgeving met heldere normen voor milieu en veiligheid de inpassing in de leefomgeving. In 2006 kan het kabinet in samenspraak met de Tweede

Kamer beslissen of het beleid aanpassing behoeft op basis van monitoring en evaluatie van de effectiviteit en efficiëntie van het huidige Schipholbeleid.

In het verleden heeft het rijk een tweetal geluidsisolatieprogramma's uitgevoerd om woningen te isoleren tegen geluidsoverlast van op Schiphol startende en landende vliegtuigen. De kosten daarvan komen voor rekening van de gehele luchtvaartsector. In 2005 worden de beleidscontouren verkend voor de uitvoering van een derde geluidsisolatieprogramma (GIS3). Hierbij zijn drie varianten in ogenschouw genomen: uitvoering door de overheid, uitvoering door de luchthaven Schiphol en uitvoering volgens een subsidiemodel waarbij de bewoner zelf verantwoordelijk is voor de isolatie.

Vergroting slagkracht NV Luchthaven Schiphol

Het kabinet wil de NV Luchthaven Schiphol voor een deel in private handen brengen door een minderheidsbelang van de staat te verkopen. Daarmee krijgt de NV Luchthaven Schiphol de benodigde slagkracht om de internationale trends tegemoet te treden. Zonder verzelfstandiging kan de mainportfunctie van de luchthaven in het geding komen.

Om het bovenstaande mogelijk te maken en toch de publieke belangen goed te borgen past het rijk de Wet luchtvaart aan. In deze wet moeten regels worden gesteld voor onder meer het afgeven van een exploitatievergunning, voor monitoring en toezicht op investeringen, voor consultatie van gebruikers bij tariefstelling en voor sanctiemogelijkheden door het rijk. Ook zal de grond waarop de luchthaven wordt geëxploiteerd in eigendom van de staat komen en vervolgens aan de NV in erfpacht uitgegeven worden. De Tweede Kamer heeft inmiddels ingestemd met het principebesluit een minderheidsbelang te verkopen én met het pakket maatregelen ter borging van de publieke belangen. Het rijk zoekt in samenspraak met de NV een financieel geschikt moment voor de verkoop van het minderheidsbelang.

Mainportproject en langetermijnbeleid Schiphol

Binnen het langetermijnperspectief – dat de mainport Schiphol zich tot 2030 op de huidige locatie verder moet kunnen ontwikkelen – onderzoekt het rijk welke consequenties dit heeft en hoe kan worden geborgd dat de luchthaven en de daarmee verbonden economische activiteiten meerwaarde kunnen blijven bieden voor Nederlandse bedrijven en burgers. De huidige randvoorwaarden voor veiligheid, milieu en leefomgeving blijven daarbij uitgangspunt. Dit onderzoek moet resulteren in een kader voor maatregelen op de langere termijn.

Voorts beziet het rijk in het kader van de Nota Ruimte en de nota «Pieken in de Delta» de ruimtelijke invulling van het gebied in en om Schiphol in het licht van de beoogde versterking van de mainportfunctie.

Evaluatie Schipholwet

Met de inwerkingtreding van de Schipholwet in 2003 is besloten om de wet in 2006 te evalueren. Het kabinet heeft daartoe een plan van aanpak opgesteld dat bestaat uit vier componenten: een «gelijkwaardigheids-toets» (de gelijkwaardigheid van de Schipholwet met de eerder geldende PKB «Schiphol en Omgeving»), een effectiviteitsonderzoek, een inventarisatie van verbetervoorstellen en een borging van onafhankelijkheid van

de toets en het onderzoek. In februari 2006 zal het kabinet het evaluatie-rapport afronden.

Versterking landzijdige bereikbaarheid Schiphol

In het (verlengde) Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) worden de afspraken vastgelegd over infrastructuurinvestering, ook die in relatie tot bestaande en te verwachten knelpunten in de bereikbaarheid van mainport Schiphol. Zo zal in de komende jaren de HSL-Zuid in gebruik genomen worden en zullen spits-, buffer- en wisselstroken op het hoofdwegennet rondom Schiphol aangelegd worden. Voorts zal de regio met steun van het rijk de N201 aanpakken.

Wanneer zou blijken dat de bereikbaarheid van Schiphol verslechtert ten opzichte van de bereikbaarheidsnormen uit de Nota Mobiliteit, kan dit extra investeringen rechtvaardigen. In dat geval zal worden nagegaan welke ruimte binnen het MIT kan worden gevonden, bijvoorbeeld door herprioritering van projecten binnen de regio. Ook mogelijkheden voor publiek-publieke en publiek-private financiering zullen dan nader moeten worden verkend.

Decentralisatie regionale en kleine luchthavens

Het rijk wil de bestuurlijke bevoegdheden aangaande regionale en kleine burgerluchthavens decentraliseren naar de provincies. Zij zijn beter in staat om een integrale afweging te maken op het niveau waar ook de lusten en lasten van deze luchthavens neerslaan. In de toekomst bepalen provincies – met inachtneming van door het rijk vastgestelde normen voor geluid, veiligheid en ruimtelijke ordening – de gewenste ontwikkeling van de luchtvaart in de regio.

Om de decentralisatie te bewerkstelligen moet het rijk relevante wet- en regelgeving aanpassen. Het gaat hier met name om een aanpassing van de Wet luchtvaart. Daarbij moet het rijk duidelijkheid geven over de minimum milieu- en veiligheidsnormen waar regionale en kleine luchthavens aan moeten voldoen. De normstellingsystematiek wordt vergelijkbaar met die voor Schiphol. Vooruitlopend op de nieuwe regelgeving voor de regionale en kleine luchthavens zal specifiek voor externe veiligheid een planologisch interim-beleid gevoerd worden, ter voorkoming van nieuwe ongewenste risicosituaties.

3.6 Binnenvaart

Essentiële onderdelen

De ambitie is het realiseren van betrouwbare reistijden voor de binnenvaart in 2020, met prioriteit voor de hoofdverbindingssassen. Het rijk werkt de onderhoudsachterstanden op de hoofdvaarwegen weg. Ook wordt de capaciteit van de vaarwegen vergroot, zodat het groeiende transport van de mainports en greenports naar de economische kerngebieden en het buitenland over het water zonder kwaliteitsverlies afgewikkeld kan worden.

Het streefbeeld voor 2020 is dat hoofdvaarwegen die de belangrijkste zeehavens met het achterland verbinden (hoofdtransportassen), ten minste geschikt zijn voor klasse-VIb-schepen en vierlaagscontainervaart, de doorgaande nationale hoofdvaarwegen ten minste voor klasse-Va-schepen en vierlaagscontainervaart en de overige hoofdvaarwegen ten minste geschikt zijn voor klasse-IV- en drielaagscontainervaart. Op de hoofdvaarwegen wordt gestreefd naar een gemiddelde totale wachttijd¹ bij sluisen van maximaal dertig minuten in de maatgevende maand. Verder moeten er op de hoofdvaarwegen – ook voor schepen met gevaarlijke stoffen – voldoende ligplaatsen zijn en de bediening van de kunstwerken moet zo veel mogelijk afgestemd worden op de wensen vanuit de markt en – waar van toepassing – op de netwerkanalyses.

De vaarwegbeherende overheden formuleren op basis van de streefbeeldens voor de hoofdverbindingssassen gebiedsgerichte doelen voor onderhoud, bediening en ontwikkeling van hun eigen vaarwegen en zorgen voor afstemming met het hoofdvaarwegennet. Gemeenten houden bij hun ruimtelijke ordeningsbeleid expliciet rekening met multimodale ontsluiting en ontwikkeling van natte bedrijventerreinen. Provincies en WGR-plusregio's dragen er zorg voor dat op strategische punten binnen de economisch kerngebieden voldoende ruimte wordt gereserveerd voor overslag van bulkgoederen en containers op binnenvaartschepen.

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Herzien van de systematiek van onderhoudsnormen voor de vaarwegen	«Midterm review», IBO Beleid en onderhoud	2006		VenW			VenW
Afspraak over nieuw institutioneel kader voor de binnenvaart in Europa	Samenwerkingsovereenkomst EU en CCR	2006	VenW	BuZa			BuZa
Totaalverbod op ontgassen van benzinedampen	Benzinedistributierichtlijn	2005	VROM	VenW			VenW
Halvering zwavelgehalte van brandstof		2008		VROM		n.v.t.	EU
Experiment toepasbaarheid roetfilters op motoren binnenvaart		2005	VenW, VROM		Bureau Innovatie Binnenvaart	n.v.t.	Bureau Innovatie Binnen- vaart
Stimuleren implementatie «Tempomaat»		2005	VenW		Bureau Innovatie Binnenvaart	n.v.t.	Bureau Innovatie Binnen- vaart

Het beleid is gericht op het mogelijk maken van de autonome groei van de huidige binnenvaartmarkten met behoud van gelijkblijvende kwaliteit, zoals betrouwbare reistijden.

¹ De wachttijd is de totale passeertijd minus de nivelleertijd (de tijd die nodig is om het waterniveau te laten dalen of stijgen).

Betere benutting van het vaarwegennetwerk

De binnenvaart kan een belangrijke bijdrage leveren aan de concurrentiepositie van Nederland wanneer voldoende ruimte beschikbaar blijft voor overslaglocaties en natte bedrijventerreinen en wanneer deze bedrijventerreinen bereikbaar blijven via een betrouwbaar vaarwegennetwerk. Het inlopen van de onderhoudsachterstand en het opheffen van capaciteitsknelpunten is nodig om autonome groei van de huidige vervoersmarkten de ruimte te geven.

Capaciteitsknelpunten kunnen soms ook worden opgelost door verkeersmanagement of verlenging van de bedieningstijden. Deze maatregelen zijn over het algemeen relatief goedkoop. Er wordt gewerkt aan stapsgewijze verbetering van het verkeersmanagement en marktconforme bediening van sluizen en bruggen. Dit vereist wel meer informatie over vervoersstromen door middel van bijvoorbeeld «river information services» (RIS) of tijdige aanmelding bij sluizen. Het kan ook betekenen dat de voorrangregels worden aangepast. Zie hiervoor ook het hoofdstuk veiligheid.

Het kabinet werkt aan innovatieve manieren om de investeringen voor de vaarweginfrastructuur te bekostigen. Voorbeelden hiervan zijn innovatief aanbesteden, publiek-private samenwerking en tolheffing.

Optimalisering rol binnenvaart in Europa

Het is van belang dat de Europese Unie de juiste randvoorwaarden stelt voor de binnenvaart, zodat deze zich kan ontwikkelen. Een noodzakelijke voorwaarde daarvoor is dat er binnen de EU voldoende aandacht is voor en deskundigheid is over transport over de vaarwegen. Nederland zal hieraan zelf een actieve bijdrage leveren. Het kabinet zal zich daarnaast inspannen voor het creëren en vervolgens benutten van een daadkrachtige en functionele organisatie voor binnenvaartbeleid in Europa.

Concreet aandachtspunt is aanpassing van de internationale regelgeving in de EU en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), gericht op verbetering van de efficiëntie, de veiligheid en de milieuprestatie van de binnenvaart. Voorbeelden hiervan zijn de regelgeving voor uitstootnormen voor scheepsmotoren en de «richtlijn voor river information services» (RIS). De overheid levert een bijdrage aan onderzoek en innovaties, die zijn gericht op het goedkoop en effectief uitvoeren van deze regelgeving.

Het kabinet werkt in het kader van de trans-Europese netwerken (TEN's) samen met andere Europese lidstaten om het vaarwegennetwerk in Europa verder te ontwikkelen. In dit verband is recent besloten om de binnenvaartverbinding van Parijs met Rotterdam en Antwerpen te verbeteren. Ook maken Europese (buur)landen afspraken over het vaarwegbeheer. Een voorbeeld hiervan is het Rijnakkoord tussen Nederland en Duitsland, waarin afspraken zijn gemaakt over baggerwerkzaamheden in het grensgebied. Het onderzoek dat erop is gericht in kaart te brengen welke verbindingen in Europa vanuit Nederlands perspectief prioriteit hebben, is medio 2005 afgerond. De resultaten worden ingebracht in het internationale overleg over de trans-Europese netwerken (TEN's).

Verbetering milieuprestatie binnenvaart

De ambitie van het beleid is vermindering van de emissies naar water en lucht door de binnenvaart. Dat wil zeggen met kosteneffectieve maatregelen, waarbij in ieder geval wordt voldaan aan internationale regelgeving, zoals de Dochterrichtlijnen voor lokale luchtkwaliteit, de Benzine-distributierichtlijn en de Kaderrichtlijn Water. Prioriteiten zijn de vermindering van de emissies van stikstofoxiden en fijn stof naar de lucht en de emissies van polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK) en benzeen naar water.

In 2007 worden aangescherpte normen van kracht voor de uitstoot van scheepsdieselmotoren. Deze normen zijn van toepassing op nieuwe motoren en reguleren de emissies van stikstofoxiden, fijn stof, vluchtige organische stoffen en koolstofmonoxide. Ze leiden tot een reductie van circa 30%. De komende jaren zal de Nederlandse overheid blijven pleiten voor verdere aanscherping van deze normen. De inzet is dat de emissienormen in 2012 op het niveau zijn van die van het wegtransport. Daarnaast zal in 2006 een subsidieregeling gepubliceerd worden voor het vroegtijdig voldoen aan aangescherpte regelgeving. Hierdoor voldoen Nederlandse schepen ongeveer vijf tot tien jaar eerder aan de aangescherpte regels. De Europese Unie halveert met ingang van 2008 het toegestane zwavelgehalte voor brandstof, waardoor de uitstoot van SO₂ en fijn stof significant zal afnemen.

Naast de Nederlandse overheid werken ook een aantal andere partijen aan het emissiebeleid. Zoals is aangegeven in de brief van 20 april 2005 van het kabinet aan de Tweede Kamer over de aanpak van de luchtkwaliteit treedt het kabinet in overleg met havenbeheerders en decentrale overheden en de bedrijfssectoren om te bezien op welke wijze lokale maatregelen kunnen bijdragen tot vermindering van de emissies. Dit overleg heeft al geleid tot het Masterplan Luchtkwaliteit voor de regio Rijnmond. Hierin is opgenomen dat een aantal partijen initiatief nemen om de belasting van de lokale luchtverontreiniging door de binnenvaart te verminderen. Het Bureau Innovatie Binnenvaart experimenteert met de toepasbaarheid van roetfilters op motoren van binnenvaartschepen. Het Havenbedrijf Rotterdam onderzoekt de effecten van het gebruik van walstroom door afgemeerde binnenvaartschepen; op basis van de onderzoeksuitkomsten wordt het gebruik van bestaande voorzieningen beoordeeld. Met de «Tempomaat», die advies geeft over de vaarsnelheid, kan gemiddeld 15% energiebesparing gerealiseerd worden en daarmee 15% minder uitstoot van NO_x en PM₁₀. Het rijk bekijkt op welke wijze gestimuleerd kan worden hoe deze innovatie, die een combinatie is van ICT en gedrag, op grootschalige wijze kan worden geïmplementeerd. Tot slot onderzoekt Rijkswaterstaat Zuid-Holland in samenwerking met het stafbureau ROM-Rijnmond of het mogelijk is de uitstoot van schadelijke stoffen te beperken via certificering en daaraan gekoppelde differentiatie van havengelden of verzekeringspremies, dan wel andere financiële of operationele prikkels.

Het meest (kosten)effectieve instrument om de emissies van oliehoudend afval(water) van de binnenvaart te verminderen is het scheepsafvalstoffenverdrag. Dit verdrag regelt dat schepen zelf de kosten van afvalinzameling en verwerking moeten betalen en dat deze betaling niet direct gekoppeld is aan de afvalinzameling. Het kabinet heeft dit verdrag geratificeerd, blijft zich inspannen voor de inwerkingtreding daarvan, maar zal zoeken naar alternatieven als de andere verdragspartijen niet ratificeren.

De toepassing van PAK-houdende scheepscoatings is in Nederland verboden. Er varen echter nog steeds schepen met deze coatings rond, omdat het opbrengen in onze buurlanden toegestaan is. Het kabinet zet zich in voor een Europees verbod op gebruik van PAK-houdende coatings voor de binnenvaart.

Innovaties spelen een belangrijke rol bij de totstandkoming van regelgeving. Het kabinet stimuleert innovaties die bijdragen aan een duurzame binnenvaart. Het Bureau Innovatie Binnenvaart heeft een subsidie gekregen van 150 000 euro per jaar voor de periode 2005–2007. Daarnaast worden kansrijke initiatieven op projectbasis ondersteund. Hierbij vervult het rijk soms de rol van onafhankelijk beoordelaar van resultaten, maar neemt het ook drempels weg door beleidsmatige (regelgeving) en financiële (subsidie) ondersteuning.

3.7 Zeescheepvaart

Essentiële onderdelen

De ambitie is het versterken van de concurrentiepositie van de zeescheepvaart en het «short sea»-vervoer. Het intra-Europees containervervoer vanuit Nederland door «short sea» is in 2010 toegenomen tot 40 miljoen ton.

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Regeling innovatieimpuls zeescheepvaart	Nota Mobiliteit	2006–2009	EZ	VenW			VenW
Nederland pleit in IMO voor aanscherping van emissienormen en houdt slopen op de agenda	Nota Mobiliteit en Nota Verkeersemisssies	2005	VROM	VenW			VenW
Mogelijkheden benutting Marco Polo/Motorways of the Seas	Nota Mobiliteit	2005	EZ en bedrijfsleven	VenW			VenW
Digitalisering toezicht IVW		2008		VenW			VenW
Voluntary IMO Member State Audit Scheme	Nota Mobiliteit	2006	VenW				IMO/EU
Toezicht Arrangement Koopvaardij		2005		VenW	Brancheorganisaties en klassenbureaus		VenW/IVW
Ratificeren MARPOL Annex VI	IMO	2005	VROM	VenW			VenW
Differentiatie haven-tarieven	Nota Mobiliteit	2005 e.v.	VROM		Sectorpartijen		VenW

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Implementatie EU-zwavelrichtlijn	EU/IMO	2005–2006	VenW, VROM		EU, IMO		EU: VROM IMO: VenW

Innovatie in relatie tot milieu en veiligheid

Het kabinet wil innovatie op het terrein van milieu en veiligheid in de zeevaartsector (waaronder nadrukkelijk «short sea») stimuleren. Hier kan nog een belangrijke slag worden gemaakt die ten goede komt aan het realiseren van de beleidsambities. Er is bijvoorbeeld nog winst te behalen bij het ontwerp van scheepsvormen in relatie tot brandstofverbruik en op het terrein van luchtverontreinigende emissies en ballastwaterproblematiek. «Short sea» vervult hierbij een pilotfunctie. Er wordt een subsidie-regeling opgesteld om innovaties tot stand te brengen die bijdragen aan het realiseren van de doelen op het gebied van milieu en veiligheid. Deze regeling treedt op 1 januari 2006 in werking. Kennisinstellingen helpen de innovatievragen van het bedrijfsleven te articuleren en innovatietrajecten uit te zetten. VenW schakelt de Stichting Nederland Maritiem Land en Senter in om de projecten te entameren en te begeleiden.

De luchtverontreiniging door zeeschepen dient te verminderen. Nu is deze aanzienlijk. De scheepvaart presteert wat betreft SO_x en NO_x slechter dan andere modaliteiten. Maatregelen kunnen alleen in internationaal verband, via IMO en EU, worden genomen. Natuurlijk heeft een Europese aanpak voordelen vanwege het simpele feit dat de emissies niet grensgebonden zijn. De mondiale en Europese normstelling kunnen worden gerealiseerd door luchtkwaliteitsproblemen regionaal of nationaal aan te pakken. Het initiatief van de haven van Rotterdam om aan de slag te gaan met de gedifferentieerde NO_x-belasting kan bijvoorbeeld nationaal of eventueel in samenwerking met een aantal Noordwest-Europese havens worden opgepakt. Dit initiatief verdient steun. Marpol Annex VI – in werking getreden op 19 mei 2005 – en de voorgestelde wijziging van de EU-zwavelrichtlijn zijn nuttige eerste stappen op weg naar een schonere zeescheepvaart. Nederland zal in IMO-verband initiatieven nemen gericht op aanscherping van Annex VI: lagere NO_x-normen voor scheepsmotoren en verlaging van het maximaal toegestane zwavelgehalte in scheepsbrandstoffen. Daarbij zal Nederland tevens de wenselijkheid van een (nu nog ontbrekende) PM₁₀-eis voor scheepsmotoren in de IMO-discussie inbrengen.

Slopen is ook een belangrijk politiek aandachtspunt. Schepen worden op dit moment op mens- en milieuonterende wijze gesloopt in ontwikkelingslanden. Het doel is te komen tot een verplicht regime in (IMO-)kader, waardoor deze praktijken tot het verleden behoren. Dit dossier heeft een internationaal karakter en vraagt daarom ook om een actieve opstelling in IMO, Conventie van Basel en ILO. De realisatie is sterk afhankelijk van de opstelling van landen andere lidstaten.

De zeescheepvaartsector en het zeegaande deel van de waterbouwsector kunnen hun kwaliteit en veiligheid nog verder verbeteren door de

onderlinge uitwisseling en analyse van incidentgegevens. De overheid stimuleert de inwerkingtreding van een incidentregistratiesysteem voor en door de sector via een pilot. Een verdere ontwikkeling kan leiden tot een intelligenter databasesysteem, vergelijkbaar met het systeem dat momenteel in ontwikkeling is bij de luchtvaart. Dit systeem kan op termijn eventueel geïntegreerd worden met het voor de pilot ontwikkelde systeem. De overheid stimuleert de verdere ontwikkeling en operationalisering. Succesvolle implementatie hangt sterk af van het commitment van het bedrijfsleven, dat nauw bij de pilot betrokken is.

Benutten potenties van «short sea»

Doel van het beleid is ruimte te geven aan een toename van het intra-Europese containervervoer over zee vanuit Nederland tot ten minste 40 miljoen ton in 2010.

Op basis van de evaluatie van het Voorlichtingsbureau Short Sea Shipping (2005–2006) zal het rijk zich met de betrokken marktpartijen beraden op de rol voor het voorlichtingsbureau bij de verdere ontwikkeling van «short sea». De overheid ziet graag een verdergaande samenwerking met de overige voorlichtingsbureaus.

In 2005 zal het bedrijfsleven worden ingelicht over subsidiemogelijkheden vanuit Brussel binnen de programma's «Marco Polo» en «Motorways of the Seas» (MOTS). Het bedrijfsleven zal ook moeten aangeven welke MOTS kansrijk zijn. Het rijk zet erop in dat het Nederlandse bedrijfsleven de subsidiemogelijkheden optimaal benut. Verder houdt de overheid de ontwikkelingen over de MOTS in de andere lidstaten scherp in de gaten om kansen te kunnen signaleren en hierbij aan te sluiten.

Het verder oplossen en wegnemen van administratieve, douane-, en havenknelpunten, zowel nationaal als internationaal, zal de overheid voortvarend blijven oppakken. Tijdens het Nederlandse voorzitterschap van de EU is dit punt hoog op de agenda gezet. Een vraagstuk is hoe moet worden omgegaan met belasting en accijnsvrije scheepsvoorraden bij schepen met een geregelde lijndienstvergunning. Momenteel vormt dit één van de hindernissen die weggewerkt moeten worden om een onbelemmerde doorvaart mogelijk te maken. Nederland werkt aan een probleembeschrijving.

In het stimuleren van «short sea» moet ook milieu een van de randvoorwaarden vormen. Niet alleen de luchtverontreinigende uitstoot van de schepen is hierbij van belang, maar ook de effecten van meer aanvoer, overslag en afvoer in havens. Green Award is een keurmerk voor schepen die extra geïnvesteerd hebben in de milieukwaliteit van het schip, de bemanning en de bedrijfsvoering. Het keurmerk is een initiatief van de Nederlandse stichting Green Award. Deze stichting werkt onafhankelijk van havens en reders. Schepen met een Green Award krijgen in bepaalde havens 6% korting op de havengelden. Het rijk staat positief tegenover initiatieven als Green Award en onderzoekt mogelijkheden tot uitbreiding.

Toezicht

Doel is de effectiviteit van het nationale en internationale toezicht te verhogen. Hiermee moeten de concurrentievoordelen van het niet of onvoldoende naleven van regels worden weggenomen. In internationaal verband is een «audit scheme» ontwikkeld dat zorg moet dragen voor

naleving van internationale verdragsverplichtingen door haven-, kust- en vlaggenstaten en daarmee voor goed toezicht op zeeschepen. Nationaal werkt de Inspectie Verkeer en Waterstaat aan digitalisering van onderdelen van het toezicht ten behoeve van verbetering van toelating, handhaving en toezicht op zeeschepen en bemanningen. Digitale technieken verbeteren niet alleen het dienstverlenende proces en de continuering, maar maken dit ook klantvriendelijker. Deze technieken maken het ook mogelijk op afstand te inspecteren.

Het rijk zet in op optimalisering van de inspectiedruk door stimulering van samenwerking van inspectiediensten bij toezicht op zeeschepen, vooral bij schipgeoriënteerd toezicht. Beoogd resultaat is een efficiëntere havenaanloop voor met name «short sea» en gerichtere inzet van inspectiecapaciteit. De overheid stimuleert de eigen verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven en wenst als toezichthouder een onafhankelijke rol. In het toezicht op de koopvaardij worden daarom certificerende inspecties overgedragen aan klassenbureaus. Ook wordt tweedelijns toezicht op klassenbureaus opgebouwd.

3.8 Mainport Rotterdam en zeehavens

Essentiële onderdelen

Het rijk wil de maatschappelijke meerwaarde van de Nederlandse zeehavens als vervoersknooppunten en als vestigingsplaats voor industrie en dienstverlening voor Nederland optimaliseren. Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten ondersteunen in de uitwerking van regionaal en lokaal ruimtelijk en verkeers- en vervoersbeleid het streven van het rijk.

Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten zorgen ervoor dat zeehavenactiviteiten in streek- en bestemmingsplannen voldoende ruimte krijgen voor verdere ontwikkeling, binnen de kaders van de Nota Ruimte. Daarbij houden zij rekening met alle relevante belangen, waaronder onder meer vigerende normen voor milieuoverlast (emissies, geluid), veiligheid van omwonenden (externe veiligheid) en natuurwetgeving (onder meer naleving van de vogel- en habitatrictlijn). Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten zorgen voor een goede bereikbaarheid van zeehaventerreinen van en naar de (hoofd)infrastructuur.

Het rijk werkt samen met de provincie Zuid-Holland, de stadsregio Rotterdam en de gemeente Rotterdam bij de uitvoering van de «Planologische Kernbeslissing Plus Mainportontwikkeling Rotterdam» en de daarin vervatte drie deelprojecten Landaanwinning (Tweede Maasvlakte), Bestaand Rotterdams Gebied (herschikking) en 750 ha natuur- en recreatiegebied.

De provincie Noord-Holland en de betreffende gemeenten in het Noordzeekanaalgebied dragen er zorg voor dat in de streek- en bestemmingsplannen rekening wordt gehouden met een eventuele aanpassing van het zeesluizencomplex in het Noordzeekanaal bij IJmuiden.

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Afstemmen grenscontroles door overheidsdiensten en met bedrijfsleven en bouw elektronisch havenloket	Nota Zeehavens	2005 2007–2008	LNV, VROM, VWS, NHR	VenW, Financiën	Medeoverheden, bedrijfsleven, havenbeheerders	n.v.t.	VenW, Financiën
Accommoderen van verzelfstandiging havenbeheer in haven van Rotterdam	Nota Zeehavens	2006	Financiën, EZ, VROM, NHR	VenW	Zeehavenbeheerders, medeoverheden	Zeehavenbeheerders	VenW, regionale en lokale overheden, HbR
Regionalisering, differentiatie, markt-oriëntatie en bilaterale samenwerking bij de loodsdiensten bewerkstelligen	Nota Zeehavens	2006	EZ, NHR	VenW	n.v.t.	Zeehavenbeheerders	VenW
Versterking positie zeehavens in het Waddengebied	PKB Waddenzee, Nota Zeehavens	PKB gereed in 2005–2006	VROM, EZ, LNV	VenW	Zeehavenbeheerders, regionale overheden	n.v.t.	VenW
PMR	Nota Zeehavens, Nota Ruimte, PKB + PMR	Start uitvoering 2008	VROM, EZ, LNV	VenW	Stadsregio Rotterdam	HbR, gemeente Rotterdam, provincie Zuid-Holland	VenW

Doel van het zeehavenbeleid is de internationale concurrentiekracht van de Nederlandse zeehavens te verbeteren, binnen de randvoorwaarden van veiligheid, milieu en leefomgeving. In dit hoofdstuk is een selectie van acties op het gebied van zeehavens opgenomen. Een compleet overzicht van de beleidsagenda is opgenomen in de nota «Zeehavens, ankers van de economie».

Marktomstandigheden verbeteren

Afstemmen grenscontroles en bouw elektronisch havenloket

Het rijk draagt bij aan een beter vestigings- en ondernemingsklimaat en het maximaliseren van economische groeikansen, onder meer door de goederenstromen zo min mogelijk te verstoren door grenscontroles. Dit levert meer logistieke betrouwbaarheid op en lagere kosten, wat de concurrentiepositie van de Nederlandse havens weer ten goede komt. De verschillende overheidsdiensten stemmen de grenscontroles steeds meer af en de samenwerking tussen inspectiediensten en de informatievoorziening naar het bedrijfsleven worden verder geïntensiveerd en uitgebouwd.

Daarnaast zet het rijk in op papierloos berichtenverkeer in zeehavens tussen bedrijfsleven en overheden en binnen overheden zelf, wat administratieve lastenverlichting oplevert. Eind 2003 heeft de Nationale Haven-

raad (NHR) het principebesluit genomen te komen tot één aangiftepunt (loket) voor elektronische aanmelding van wettelijk verplichte berichten voor alle Nederlandse zeehavens, het elektronisch havenloket. De komende tijd zullen lopende initiatieven worden uitgebouwd tot een compleet elektronisch havenloket. Daarbij gaat het om het uitbreiden van de soorten berichten en informatie (bijvoorbeeld van andere inspectie-diensten), het betrekken van meer bedrijven en koppelingen met andere (zee- en lucht)havens. Het elektronisch havenloket zal in 2007 of 2008 gereed zijn. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zal dit proces actief stimuleren en alle relevante partijen betrekken. Dit zal onder meer gebeuren via het project «Overheidscommunity Goederen», een interdepartementaal samenwerkingsverband waarin naast goederenstromen in zeehavens ook luchtvracht meegenomen wordt. De voortgang van dit proces zal bovendien worden bewaakt.

Accommoderen van verzelfstandiging havenbeheer (borgen publieke belangen)

De toenemende globalisering en de groeiende markt van het internationale bedrijfsleven vereisen dat een havenbeheerder in dit speelveld flexibel, slagvaardig en bedrijfsmatig kan opereren op het gebied van exploitatie van natte infrastructuur en haventerreinen. Dit kan vragen om een zekere afstand van de regionale en lokale bestuurlijke en ambtelijke organisatie. Het initiatief ligt daarbij bij regionale en lokale overheden. De verzelfstandiging van de haven van Rotterdam is hiervan het belangrijkste voorbeeld.

Een goede borging van publieke belangen is dan noodzakelijk, waarbij te denken valt aan nautisch beheer en toezicht op milieu- en veiligheidsnormen. Verstrengeling van belangen moet worden voorkomen en transparantie in taakuitvoering bevorderd.

Randvoorwaarden stellen en handhaven

Bij het bevorderen van een goede concurrentiepositie van de zeehavens in het waddengebied is de symbiose met de binnen dit gebied geldende (inter)nationale kaders voor natuurontwikkeling een belangrijke randvoorwaarde. De belangen worden geborgd in de PKB Waddenzee.

Capaciteit instandhouden en zo nodig verbeteren

Door beheer en onderhoud van maritieme ontsluitingen en achterlandverbindingen (voorzover in beheer van de rijksoverheid) zet het rijk zich in voor het instandhouden van de bereikbaarheid van Nederlandse zeehavens om de concurrentiekracht op peil te houden. Tevens wordt waar nodig de capaciteit van basisinfrastructuur en fysieke ruimte verbeterd.

Dat laatste is bijvoorbeeld het geval bij de realisatie van drie deelprojecten binnen de voorwaarden van de PKB, het publieke programma van eisen en EU-eisen. Het betreft landaanwinning (Tweede Maasvlakte),erschikking van bestaand Rotterdams gebied en de aanleg van 750 hectare natuur- en recreatiegebied in Rijnmond. De Tweede Maasvlakte voorziet in de behoefte van de Rotterdamse haven om te kunnen groeien, wat de concurrentiepositie versterkt.

3.9 Veiligheid

Verkeersveiligheid op de weg

Essentiële onderdelen

Het nationale doel is een permanente verbetering van de verkeersveiligheid door reductie van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden. De nationale doelstelling werkt voor alle provincies en WGR-plusregio's in gelijke mate door in provinciale en regionale doelstellingen, zodat alle provincies en regio's de aantallen met eenzelfde percentage terugbrengen als het nationale doel voor 2010 en 2020 (ten opzichte van 2002). Dat wil zeggen: een reductie van het aantal verkeersdoden met respectievelijk ruim 15% en 45% in 2010 en 2020 en een reductie van het aantal ziekenhuisgewonden met respectievelijk 7,5% en 34%.

De provinciale en regionale maatregelpakketten bevatten zowel maatregelen op het gebied van gedrag en voertuigen als op het gebied van infrastructuur, en schenken in ieder geval aandacht aan het goederenvervoer (vracht- en bestelwagens) en aan handhaving.

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Nieuwe voertuigtechnologie, waaronder ISA, op de Europese agenda	Nota Mobiliteit, «Transumo», EU-kaderprogramma's, EU-actieprogramma verkeersveiligheid	2006		VenW	Brancheorganisaties		VenW
Pilots veilige voertuigen en kennisontwikkeling: – proeftuinen voertuigwegcommunicatie – pilots bestelverkeer – proef detectie kwetsbare verkeersdeelnemers rondom vrachtauto	Nota Mobiliteit	2006		VenW	Decentrale overheden, brancheorganisaties, industrie, maatschappelijke organisaties		VenW
Wetgeving gericht op gedrag: – alcoholslot – drugs en geneesmiddelen – nieuwe rijbewijshuis – bromfietkenteken	Nota Mobiliteit	2006 e.v.	Justitie, BZK	VenW	RDW, CBR, gemeenten		VenW
Actieprogramma agressie		2005		VenW	Gemeenten, 3VO		VenW
Safety first + vervolgproject		2006	VenW, OCW	OCW	Gemeenten		OCW
Lokale acties gericht op kwetsbare verkeersdeelnemers		2006			Gemeenten		3VO

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Handhaving		2006	Justitie	Justitie	Gemeenten	Provincies, WGR-plus-regio's	VNG

Veiliger voertuigen

Nederland participeert in EU-kaderprogramma's, zoals EuroNCAP en «Intelligente Snelheidsassistent» (ISA) ter stimulering en ontwikkeling van nieuwe voertuigtechnologie. Ook zal Nederland proberen de grote mogelijkheden van nieuwe technologie spoedig te agenderen in de High Level Group Road Safety en in andere relevante EU-fora. Nederland is daarbij wel sterk afhankelijk van de medewerking van de andere lidstaten en de Europese Commissie. Bovendien wordt de voortgang van de implementatie van nieuwe voertuigtechniek met name door de industrie bepaald.

Het EuroNCAP-programma is een van de meest effectieve maatregelen voor de voertuigveiligheid. Het voorziet veel verkochte auto's van sterren voor veiligheid. Dat blijkt de verkoop van veilige auto's te bevorderen, omdat fabrikanten ernaar streven een zo goed mogelijke beoordeling te halen. Nederland zal dit testprogramma de komende jaren dan ook blijven stimuleren. Het gebruik van voetgangersvriendelijke fronten van voertuigen kan letsel beperken en levens sparen. Datzelfde geldt voor achteruitrijsignalering voor vrachtwagens. Dergelijke voorzieningen leveren sterren op.

Het rijk ondersteunt kennisontwikkeling met financiële steun aan diverse projecten, waarin met intelligente voertuig-wegsystemen wordt gewerkt aan een verbeterde doorstroming en veiligheid, onder andere in het kader van «Transumo» en «Wegen naar de Toekomst». Vanaf 2005 zullen deze op enkele trajecten op kleine schaal worden beproefd in de praktijk (proeftuinen). Een concreet voorbeeld is de pilot «rijassistent». Het gaat hier om ADA-systemen («advanced cruise control»), die de bestuurders ondersteunen bij het veilig afstand houden en het veilig rijden op (smalle) stroken («lane keepingsystemen»). De proeven vinden plaats zowel op een aparte strook als in het normale verkeer.

Verdere verbeteringen van het zicht van chauffeurs in vrachtwagens zijn mogelijk met detectiesystemen rondom vrachtwagens, waardoor chauffeurs worden gewaarschuwd als voetgangers en (vooral) fietsers zich dicht bij de vrachtwagen bevinden. In 2005 wordt het effect op de veiligheid getest van een aantal systemen, die reeds (of bijna) op de markt verkrijgbaar zijn.

Een aansprekende innovatieve ontwikkeling is de intelligente snelheidsassistent (ISA), die de automobilist met in-car-apparatuur helpt bij het kiezen van de juiste snelheid. Voor de juiste werking van ISA is zowel een in-car-voorziening nodig (minimaal de user-interface) als een voorziening buiten het voertuig (minimaal een database met de snelheidslimieten). VenW maakt, samen met de andere wegbeheerders en de industrie, een digitale snelhedenkaart om het gebruik van ISA te faciliteren. De ins en outs van

de verschillende configuraties worden momenteel in een tweetal Europese projecten onderzocht: «Prosper» en «Speed Alert». Ook de industrie participeert in die studies.

Met ISA is een verhoging van de verkeersveiligheid te verwachten, omdat bestuurders zich beter aan de snelheidslimiet zullen houden. Naast een positieve invloed op de verkeersveiligheid, de doorstroming en het milieu kan ISA kostenverlagend werken door de brandstofbesparing. In 2006 zal in samenwerking met alle Nederlandse wegbeheerders een eerste versie van de database met maximumsnelheden worden gemaakt op basis van het nationaal wegenbestand (NWB). Hierna zullen pilots bij doelgroepen mogelijk worden. Het rijk werkt voorzover mogelijk samen met andere Europese lidstaten, waar ook in pilots wordt gezien op welke wijze ISA op een meer generieke wijze zou kunnen worden ingevoerd.

Een van de kansrijke maatregelen om de veiligheid van het bestelverkeer te verbeteren betreft een snelheidsbeperkende voorziening voor het bestelverkeer. Het rijk heeft het bedrijfsleven voorgesteld te kiezen voor een combinatie van een harde snelheidsbegrenzer en een registrerende en waarschuwende versie van ISA, voornamelijk als maatregel op vrijwillige basis. Deze combinatie wordt in 2005–2006 beproefd in een van de pilots, waarna de effecten worden doorgerekend.

Snelheidsadvisering met ISA kan ook worden gebruikt voor het waarschuwen van chauffeurs van vrachtauto's, wanneer zij een bocht naderen met een verhoogd kantelgevaar. Vooruitlopend op die mogelijkheid zullen waarschuwingen via informatieborden worden gegeven.

Veiliger gedrag

Een van de maatregelen die naar verwachting flink zullen bijdragen aan de vermindering van het rijden onder invloed van alcohol, en daarmee aan het verminderen van het aantal verkeersdoden en -gewonden, is het alcoholslot. Een alcoholslot is een apparaat in de auto waarop de bestuurder een blaastest moet afleggen voordat hij de auto kan starten. Als hij alcohol heeft gedronken, kan de auto niet worden gestart. Het slot is een educatieve maatregel om bestuurders te leren alcohol en weggebruik te scheiden. Het gaat dan vooral om bestuurders die betrokken zijn geweest bij een alcoholdelict. Het alcoholslot wordt opgenomen in de vorderingsprocedure die door het CBR in opdracht van VenW wordt uitgevoerd. De verwachting is dat het alcoholslot in 2008 kan worden ingevoerd.

Rijden onder invloed van drugs en medicijnen heeft ook een negatieve invloed op het rijgedrag en daarmee op de verkeersveiligheid. Naar verwachting duurt het nog twee jaar voordat er geschikte meetapparatuur is om een speekseltest te kunnen doen die drugs en medicijnen goed en snel kan detecteren. In de tussentijd bereidt Verkeer en Waterstaat regelgeving voor om het gebruik van drugs en medicijnen in het verkeer tegen te gaan, met de bedoeling dat die regelgeving in werking kan treden zodra de meetapparatuur beschikbaar is.

De innovatieve rijbewijsplannen (het rijbewijshuis) leveren eveneens een bijdrage aan het verder terugbrengen van het aantal doden en gewonden. De invoering van het puntenstelsel voor rijbewijzen kan jaarlijks tien dodelijke ongevallen voorkomen, doordat zware overtreeders harder worden aangepakt. Het wetsvoorstel, dat zo mogelijk in de loop van 2006 wordt ingediend, behelst een eenvoudig puntenstelsel zonder grote administratieve lasten, dat bedoeld is om recidive van ernstige verkeers-

delicten aan te pakken. Het wetsvoorstel laat de wet-Mulder intact. Het regelt dat een rechter verplicht is een rijontzegging op te leggen – binnen een bij algemene maatregel van bestuur gegeven bandbreedte – aan een bestuurder van een motorvoertuig die binnen vijf jaar na een eerdere onherroepelijke strafrechtelijke afdoening opnieuw een onder het puntenstelsel vallend ernstig verkeersdelict begaat. Het gaat voornamelijk om de volgende delicten: het veroorzaken van een verkeersongeval met ernstige gevolgen, het rijden onder invloed en grove snelheidsovertredingen. Indien sprake is van een rijontzegging van bepaalde duur wordt het rijbewijs van rechtswege ongeldig. Betrokkene dient dan opnieuw zijn geschiktheid aan te tonen en een rijexamen af te leggen om weer in het bezit van een rijbewijs te komen.

Het nieuwe rijexamen, dat in 2007 ingaat, moet de verkeersveiligheid onder beginnende automobilisten verhogen, onder meer door een verbeterde toetsing van de risicoperceptie. Dit nieuwe plastic rijbewijs op bankpasformaat zal aanzienlijk minder fraudegevoelig zijn dan het huidige papieren document.

Het rijden op brom- en snorfietsen is zeer onveilig. Bijna 10% van de verkeersdoden en bijna 20% van de verkeersgewonden is een brom- of snorfietsers, terwijl deze voertuigen minder dan 1% van de mobiliteit voor hun rekening nemen. Het bromfietsrijbewijs beoogt in combinatie met de invoering van het bromfietskenteken een halvering van het aantal slachtoffers onder jonge bromfietsers. Dit betekent circa vijftien doden minder per jaar. De invoering van kentekens leidt tot een sanering van het voertuigpark, omdat opgevoerde brom- en snorfietsen geen kenteken krijgen. Verder wordt door kentekening van brom- en snorfietsen de handhaving efficiënter en dat leidt tot een beter verkeersgedrag van brom- en snorfietsers.

Samen met de brancheorganisaties is een pakket gedragsmaatregelen ontwikkeld, specifiek gericht op vracht- en bestelverkeer. Om een veiligheidscultuur te stimuleren binnen de transportbranche is in 2004 de safety scan ontwikkeld. Dat is een instrument waarmee ondernemers eenvoudig kunnen bepalen hoe zij de kans op schades en ongevallen kunnen verminderen. Het gebruik van deze scan zal onder andere gestimuleerd worden via opleidingsinstituten en door de mogelijkheid te bieden het «road safety charter» van de Europese Commissie te ondertekenen.

De vakopleiding van chauffeurs wordt uitgebreid met een verplichte vijfjaarlijkse bijscholing op grond van de Europese richtlijn 2003/59/EG. Bij de concrete invulling van deze bijscholing is de mogelijkheid van een simulatortraining opgenomen. In een simulator worden chauffeurs geconfronteerd met risicosituaties, waarbij ze worden getraind in het juist handelen in dergelijke situaties.

Vermoeidheid is een belangrijke oorzaak van ongevallen. Wat ontbreekt, is voldoende probleembesef op dat punt bij de bestuurder. Het is van belang dat er maatregelen komen die eenvoudig zijn in te voeren, acceptabel en betaalbaar zijn, en die aandacht voor het probleem vragen. Om daarvoor aanknopingspunten te vinden, wordt onderzoek gedaan naar de maatregelen die in andere landen worden toegepast om de invloed van vermoeidheid op de rijtaak onder de aandacht te brengen.

Verkeershandhaving en voorlichtingscampagnes zijn ook belangrijke onderdelen van het maatregelenpakket gericht op veilig gedrag in het verkeer. De invoering van de regionale verkeershandhavingsteams heeft gezorgd voor een intensivering van de verkeershandhaving, boven op de basispolitiezorg. Deze teams richten zich met name op een aantal ernstige en veelvuldig voorkomende overtredingen en delicten die te maken hebben met alcohol, snelheid, gordels, het negeren van rood licht en de helmdraagplicht. Een ander fenomeen is de invoering van trajectcontroles. Naar verwachting wordt het aantal weggedeelten waarop trajectcontrole wordt toegepast in de komende jaren uitgebreid tot circa veertig. Lokaal wordt ook veel aandacht besteed aan voorlichtingscampagnes en verkeerseducatie.

Agressie in het verkeer is een van de grootste ergernissen onder weggebruikers. Het is een probleem dat de laatste jaren verder toeneemt. Dit probleem wordt aangepakt door middel van een gecombineerde inzet van handhaving door middel van opvallende en onopvallende surveillance en voorlichting door onder meer periodiek herhaalde campagnes (in het kader van het meerjarenprogramma «Campagnes verkeersveiligheid»).

Samen met OCW loopt het project «Safety First» voor leerlingen van 12–15 jaar in het voortgezet onderwijs. Voortbouwend op de ervaringen met «Safety First» wordt een project ontwikkeld voor leerlingen in het voortgezet onderwijs van 12–18 jaar dat voorlopig de titel «Doorlopende Leerlijnen» heeft meegekregen. De doelstelling van dit project is dat jongeren in de loop van hun gehele schooltijd regelmatig aan de slag gaan met hun rol in het verkeer en de normen en waarden die zij in het verkeer hanteren. Hierbij wordt onder meer aandacht besteed aan agressief gedrag, beveiligingsmiddelen en zichtbaarheid van de kwetsbare verkeersdeelnemer. Het project streeft ernaar voorlichting te koppelen aan verkeerseducatie door activiteiten parallel te laten lopen. Het sluit ook goed aan bij de kern- en leerdoelen in het voortgezet onderwijs. Belangrijk is dat de overheden zich inspannen om «Doorlopende Leerlijnen» in de scholen te laten wortelen.

Ook maatschappelijke organisaties werken aan verbetering van de verkeersveiligheid. Zo organiseert 3VO veel activiteiten voor kwetsbare verkeersdeelnemers samen met gemeenten. Voor kinderen wordt bijvoorbeeld al enkele jaren succesvol de actie «Op voeten en fietsen naar school» georganiseerd (onderdeel van de «week van de vooruitgang»). Voor verbetering van de veiligheid van ouderen ondersteunt 3VO lokale acties gericht op veilige oversteekplaatsen rondom zorginstellingen. Voor hele buurten is er een jaarlijkse landelijke straatspeeldag. 3VO gaat ook activiteiten speciaal voor jongeren ontwikkelen. In het project «Veilig op Weg», inmiddels een gezamenlijk project van Transport en Logistiek Nederland en 3VO, leren basisschoolkinderen hoe zij in het verkeer veilig kunnen omgaan met vrachtauto's. Vanaf 2005 wordt dit project geheel gefinancierd door sponsors uit het bedrijfsleven. Overheden werken samen met 3VO aan een werkplan met gezamenlijke prioriteiten voor de komende jaren, waaronder kwetsbare verkeersdeelnemers. Daarnaast organiseert 3VO regelmatig manifestaties rondom thema's, waarbij gezocht wordt naar oplossingen die niet alleen ten dienste staan van de verkeersveiligheid, maar ook van het milieu en de leefomgeving.

Veiliger infrastructuur

De wegbeheerders hebben hun (gezamenlijke) wegnetwerken gecategori-

seerd volgens de uitgangspunten van «Duurzaam Veilig». Een noodzakelijk vervolg daarop is ten eerste het in overeenstemming brengen van bewegwijzering, cartografie en route-informatie- en navigatiesystemen met deze categorisering. Dit om ervoor te zorgen dat wegen ook daadwerkelijk gebruikt worden zoals met de categorisering is beoogd. Alle wegbeheerders hebben afgesproken essentiële herkenbaarheidskenmerken aan te brengen in de vorm van markering en/of bebording waaraan weggebruikers in één oogopslag zien hoe hard ze mogen rijden. De kenmerken zullen worden aangebracht, wanneer een bepaald stuk weg voor beheer en onderhoud onder handen wordt genomen. Dat betekent dat het aanbrengen van de kenmerken over het hele wegennet uiterlijk in 2020 zal zijn gerealiseerd. Bezien zal worden of een versnelling mogelijk is.

Door het gericht treffen van kleine maatregelen op de zwakke plekken in het netwerk van rijkswegen zal een flinke verbeteringsslag worden gemaakt. Daarbij moet worden gedacht aan maatregelen als het obstakelvrij maken van bermten, het aanbrengen van ontbrekende geleiderails en het aanleggen van rotondes op kruispunten. Het opwaarderen van wegen met een verkeersfunctie op het onderliggend wegennet draagt zowel bij aan de bereikbaarheid als aan de verkeersveiligheid. Een goed voorbeeld van opwaardering van wegen met een verkeersfunctie is het pilotproject «2+1 stroomweg N340» in de provincie Overijssel. Dit pilotproject zal worden geëvalueerd met het oog op bredere toepassing. Een thema waaraan decentrale overheden veel aandacht besteden, is veiligheid rond scholen: dat is deels een kwestie van inrichting en parkeervoorzieningen en deels van het creëren van extra fietsenstallingen. Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer vervult als kennismakelaar een zeer nuttige functie. Daar kan iedereen advies krijgen over goede acties en ervaringen daarmee.

Agressie en verkeer

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Aanbrengen van voorzieningen bij de belangrijkste viaducten bij het hoofdinfrastructuurnet		2006		VenW			VenW

Extreem gevaarlijk gedrag, zoals het gooien van stenen vanaf viaducten en versperring van het spoor en veelvoorkomende kleine criminaliteit zet de veiligheid van de netwerken van wegen, spoor- en vaarwegen onder druk. Dergelijk gedrag kan zeer ernstige gevolgen voor verkeersdeelnemers hebben en is daarom onacceptabel. Om de veiligheid en het gevoel van veiligheid bij de infrastructuurgebruiker te kunnen blijven waarborgen, zullen alle uitvoerende partijen de handen ineen moeten slaan.

De minister van VenW heeft het initiatief genomen voor een stevige aanpak door de beheerders van de infrastructuur. Daarbij heeft zij de medeoverheden in het Nationaal Mobiliteitsberaad betrokken. De minister roept andere partijen op haar voorbeeld te volgen. Niet alleen de

beheerders van infrastructuur, maar ook aannemers, toezichthouders, opsporingsambtenaren, voorlichters, ontwerpers, etc. kunnen het probleem gezamenlijk en met een samenhangende aanpak te lijf te kunnen gaan. De insteek daarbij is preventief waar mogelijk, door communicatie over normen en waarden, toezicht en fysieke maatregelen zoals opgeruimde wegen, hekken en camera's. Waar nodig schrikt het rijk niet terug voor repressie met het verhalen van schade, opsporing en vervolging.

Spoorveiligheid

Essentiële onderdelen

Het beleid is erop gericht het hoge veiligheidsniveau duurzaam te bestendigen door te streven naar permanente verbetering van de veiligheidssituatie van het spoorvervoer.

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijks-coördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Uitvoering Kadernota railveiligheid «Veiligheid op de rails»	Spoorwegwet en beheerconcessie	2010		VenW	ProRail		VenW

In de tweede Kadernota Railveiligheid wordt, voor de periode van 2004 tot 2010, een nieuw fundament gelegd voor de ambitie omtrent railveiligheid. Deze ambitie omvat het streven naar permanente verbetering van de railveiligheid tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. In de nota wordt een toelichting gegeven op het beleid tot 2010 aan de hand van negen veiligheidsthema's, alsmede een rapportage over de uitvoering van het beleid uit de eerste Kadernota Railveiligheid.

Een belangrijke doelstelling van de tweede kadernota, «Veiligheid op de rails», is de bewustwording van onveiligheid in alle facetten van het spoorvervoer. Met deze nota wil de minister het voeren van veiligheidsmanagement een stevige impuls geven. Veiligheidsmanagement is een middel om de veiligheid op het spoor op een hoger plan te tillen en dit een hoogwaardig en integraal onderdeel te laten zijn van het denken, beslissen en doen van management en medewerkers van organisaties. Deze filosofie van veiligheidsmanagement sluit aan bij de in 2004 vastgestelde Europese richtlijn voor spoorwegveiligheid.

Veiligheid in de lucht en op de vliegvelden

Essentiële onderdelen

De rijksoverheid streeft permanent naar verbetering van de luchtvaartveiligheid. Daarbij zet de overheid in op een verdere daling van het aantal doden en gewonden samenhangend met vliegverkeer en een verdere vermindering van het aantal ernstige incidenten. Dat doet ze door randvoorwaarden voor veilig vliegverkeer te stellen. Voor regionale en kleine luchthavens wordt, vooruitlopend op de inwerkingtreding van nieuwe regelgeving, specifiek voor de externe veiligheid een planologisch interim-beleid gevoerd.

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Ontwikkelen van een causaal model gericht op de veiligheid van het luchtvaartproces	Beleidsagenda luchtvaartveiligheid	2008	VWS en VROM	VenW	n.v.t.		VenW

Permanente verbetering van de veiligheid is nodig om te voorkomen dat de groei van de luchtvaart leidt tot verhoging van de risico's op de grond. Het kabinet heeft in 2005 in overleg met de luchtvaartsector kaders opgesteld voor het toekomstige luchtvaartveiligheidsbeleid. Deze kaders zijn als uitwerking van de Nota Mobiliteit neergelegd in de Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid. Vervolgens wil het kabinet in 2006 een integrale veiligheidsaudit van het luchtvaartstelsel verrichten om te toetsen of het nationale veiligheidsmanagementsysteem voldoet. Dit moet in 2008 uitmonden in een causaal model ter identificatie en zo mogelijk reductie van veiligheidsrisico's.

Daarnaast moet het kabinet de Nederlandse wet- en regelgeving – met name de Wet luchtvaart – aanpassen aan nieuwe internationaal overeengekomen veiligheidsmaatregelen. Het kabinet overlegt in Europa en mondiaal (onder meer in ICAO) om de juiste regulatoire kaders te helpen organiseren en uitvoeren. Dit betekent onder meer versterking van de EASA (het Europese Luchtvaartveiligheidsagentschap), uitbreiding van de beveiliging van luchthavens met opsporingsregistratiesystemen en verbetering van beheerssystemen voor luchtverkeer.

Essentiële onderdelen

Het aantal ongevallen met significante gevolgen op de Nederlandse zeewateren is in 2010 en 2020 door permanente verbetering verder verminderd tot minder dan 25 per jaar en op de Nederlandse binnenwateren tot minder dan 275 per jaar.

De betrokken decentrale overheden hebben de volgende taken: houden bij het opstellen van streekplannen, provinciale verkeers- en vervoersplannen en bij het beoordelen van bouw- en bestemmingsplannen onder meer rekening met de voor de veiligheid en vaarfunctie benodigde ruimte langs de vaarweg, ze faciliteren alternatieve routes voor de recreatievaart, realiseren «river information services» en, zorgen voor adequate capaciteit, geoefendheid en inzetbaarheid van hulpverlening en rampbestrijding op gemeentelijk ingedeelde wateren.

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Vaststellen beleidslijn voor ruimte langs de vaarweg	Nota Mobiliteit	2006	VROM	VenW	Provincies, gemeenten, havenbedrijven, WGR-plusregio's en waterschappen	IPO en VNG	VenW
Indien nodig juridische verankering		2008	VROM	VenW			VenW
Realiseren 4 400 km landelijk basisrecreatie-toervaartnet	Agenda Vitaal Platteland, Nota Ruimte	2012	LNV, VenW, EZ en VROM	LNV	Provincies, gemeenten, waterschappen, watersportbonden		LNV
Uitvoeren Europese RIS- verplichtingen conform richtlijn: juridisch en materieel	Vaarplan, EU-richtlijn	2008		VenW	Kennisinstellingen	Provincies, havenbedrijven	VenW
Convenant met doelgroepen en bedrijfsleven voor aanvullende services		2007	EZ, JU en BZK	VenW	Bedrijven		VenW

Borgen veiligheid en vaarfunctie

Door maatregelen te treffen gericht op ruimtegebruik op en langs het water borgt de overheid de veiligheid en de vaarfunctie op de binnenvaarwegen. Het rijk vraagt hiertoe decentrale overheden bij het opstellen van streekplannen, provinciale verkeers- en vervoersplannen en bij het beoordelen van bouw- en bestemmingsplannen rekening te houden met de voor de veiligheid en vaarfunctie benodigde ruimte langs de vaarweg.

De rijksoverheid (VenW en VROM) stelt, in samenwerking met de decentrale overheden, een beleidslijn vast, die zo nodig juridisch wordt verankerd. Daarnaast start het rijk onderzoek naar de benodigde ruimte in overleg met gemeenten, provincies en de projectgroep «Ruimte langs de Vaarweg».

Het rijk levert voor de rijksvaarwegen zijn bijdrage aan de realisatie van het BRTN-netwerk (Beleidsvisie RecreatieToervaart Nederland), onder

andere via een jaarlijkse bijdrage aan de Stichting Recreatietoervaart Nederland (convenant tot 2012), die zorgt voor de coördinatie van het BRTN en de financiering van diverse projecten daarin. Samen met de andere vaarwegbeheerders zorgt het rijk voor goede parallelle routes om de recreatievaart de hoofdvaarwegen te laten mijden. Daar waar de recreatievaart wel van de hoofdvaarwegen gebruikmaakt, probeert het rijk beide groepen gebruikers zo veel mogelijk te scheiden en zorgt het in ieder geval voor een adequaat veiligheidsniveau.

Innovatie verkeersmanagement

Met een pakket van maatregelen op het gebied van verkeersmanagement streeft het rijk ernaar het aantal ongevallen op zee en in de binnenvaart gericht terug te brengen. Door verkeersmanagement met behulp van betere en zo veel mogelijk elektronische informatie kan de planning van varen, het sluisbedrijf, en laden en lossen worden verbeterd en daarmee de betrouwbaarheid. Dit kan ook een stimulans vormen voor logistieke vernieuwing in de vervoersketen. Processen van de overheid worden efficiënter door uitwisseling van gegevens (onder andere handhavingsgegevens) en de vaarweg, met name sluisen daarin, kan beter worden benut. Administratieve lasten nemen tegelijkertijd af wanneer ladingpapieren alleen elektronisch beschikbaar moeten zijn. De veiligheid neemt toe door goede verkeersbegeleiding en bij incidenten is de juiste informatie snel beschikbaar.

De innovatiestrategie die het rijk hierbij inzet, is samen met doelgroepen «river information services» (RIS) te ontwikkelen. Op korte termijn wordt het uitvoeringsplan RIS uitgewerkt en de organisatie opgezet. In 2007 moet de EU-richtlijn juridisch zijn geïmplementeerd, in 2008 moeten de minimaal verplichte toepassingen operationeel zijn.

In 2007 wordt een convenant opgesteld met het bedrijfsleven om tot realisatie van het RIS-concept te komen. Dit gaat (veel) verder dan de verplichte onderdelen van de EU-richtlijn. Een deel van de RIS-services wordt met de EU-richtlijn verplicht voorgeschreven. Het RIS-concept is echter veel breder. Wil RIS tot een succes worden, dan moet de doelgroep (vervoerders, terminals, verladers) actief participeren in de ontwikkeling en de services ook gaan gebruiken. Het beoogde convenant moet duidelijk maken dat de verschillende partijen zich gaan inspannen om dat te realiseren. In de zeevaart vindt een soortgelijke ontwikkeling als RIS plaats onder de noemer «vessel traffic management and information services» (VTMIS). Vanwege het zeer internationale karakter van de zeevaart wordt dit meer internationaal, met name op Europees niveau, ontwikkeld. Nederland stimuleert dit zo veel mogelijk, maar kan hierin niet toonzettend en bepalend zijn.

Essentiële onderdelen

Het doel is de waardering van het veiligheidsgevoel te verhogen en het aantal incidenten te verminderen. Provincies en WGR-plusregio's dragen zorg voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig regionaal openbaar vervoer dat past bij hun specifieke regionale situatie.

Provincies en WGR-plusregio's hebben een gezamenlijk streefcijfer voor de verbetering van de waardering van het veiligheidsdoel van de reiziger in het voertuig bepaald. De provincies en WGR-plusregio's streven deze ambitie vooral na met de aanpak van probleemtrajecten of -gebieden (stations of haltes). De decentrale overheden bedden de aanpak zo veel mogelijk in in de integrale keten van opvang, toezicht, handhaving en vervolging.

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijks-coördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Herijking wet- en regelgeving sanctieering zwartrijden		2007	Justitie	VenW	Vervoersbedrijven, OM	n.v.t.	VenW
Inventarisatie good practices		2006	BZK, Justitie	VenW	Decentrale OV-autoriteiten, vervoersbedrijven, ProRail, gemeenten, politie, OM, opvang- en onderwijsinstellingen	n.v.t.	VenW
Ontwikkelen innovaties sociale veiligheid OV				VenW	Provincies en WGR-plusregio's		OV-bedrijven

Sociale veiligheid is een belangrijk kwaliteitsaspect van het openbaar vervoer. Rijk en decentrale overheden zetten zich in voor de verbetering van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer door middel van vermindering van het aantal incidenten en verhoging van het veiligheidsgevoel. Aantrekkelijke, goed onderhouden en schone voertuigen, stations en haltes dragen ook bij aan een veilig gevoel. Over de gehele linie zijn reizigers op dit moment redelijk tevreden over de sociale veiligheid in het OV. Toch is op bepaalde trajecten, tijdstippen en locaties zoals stations en haltes, sociale veiligheid in het openbaar vervoer een punt van zorg. De aanpak is gericht op verbetering van de sociale veiligheid op trajecten, tijdstippen en locaties, zoals stations en haltes waarop de sociale onveiligheid groter is.

Een effectieve aanpak van de sociale onveiligheid in het OV vergt gemeenschappelijke inspanningen van vervoersautoriteit en vervoersbedrijf. Het rijk stimuleert informatie-uitwisseling en faciliteert decentrale overheden en andere lokaal betrokken actoren bij de aanpak van de sociale onveiligheid. Dat gebeurt onder meer door inzicht te bieden in lokale probleemlijnen en -plekken (met behulp van monitoring van sociale veiligheid onder reizigers en personeel) en zwartrijden. Dat gebeurt vooral door hiervoor geld (ruim 50 miljoen euro per jaar) beschikbaar te stellen,

een bedrag dat vanaf 1 januari 2005 in de brede doeluitkering verkeer en vervoer is opgenomen.

Samen met de andere partijen zorgt het rijk voor de monitoring en rapportage van de waardering van de sociale veiligheid onder reizigers en personeel en van het zwartrijden. Verder ondersteunt het rijk een aanpak van de onveiligheid door herijking van de wet- en regelgeving op het punt van sanctionering van zwartrijden in relatie tot de invoering van chipkaart en toegangspoortjes. Daarnaast ondersteunt het rijk een aanpak van onveiligheid met een inventarisatie van good practices uit de lokale aanpak op probleemlijnen en -plekken.

De regionale overheden formuleren streefcijfers voor de verbetering van de sociale veiligheid van het OV. De OV-bedrijven ontwikkelen samen met de regionale overheden en de bevoegde instanties innovaties die de sociale veiligheid van het OV verbeteren. Daarnaast ondersteunt het rijk een aanpak van de onveiligheid met een handreiking «Voorkant Veiligheidsketen» en een inventarisatie van good practices van de lokale aanpak op probleemlijnen en -plekken.

Veiligheid in tunnels

Essentiële onderdelen

Het tunnelveiligheidsbeleid richt zich op alle tunnels in publiek of privaat beheer die langer zijn dan 250 meter. In 2006 zijn de gebruikseisen voor wegtunnels voortkomend uit de EU-richtlijn naar verwachting wettelijk verankerd en voor spoortunnels naar verwachting in 2007.

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Kader voor omgang met aspect veiligheid bij ontwerp, bouw en gebruik van tunnels	Nota Tunnelveiligheid	2007	VROM, BZK	VenW	Gemeenten, hulpverlening, ProRail, inspectiediensten	n.v.t.	VenW
Aanvullende regelgeving in Wet aanvullende regels veiligheid Wegtunnels en Woningwet	Nota Tunnelveiligheid	2006–2007	BZK, VROM	VenW	Gemeenten, hulpverlening	n.v.t.	VenW

Het rijk verankert de minimumveiligheidseisen (onder andere voortkomend uit de EU-richtlijn) voor wegtunnels en neemt, ter voorkoming van de afname van het huidige veiligheidsniveau, aanvullende nationale eisen op in bestaande wetgeving en in de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels (2005–2006). Tevens stelt het rijk veiligheidseisen op voor spoortunnels op basis van EU-regels en de nationale praktijk (2005–2006), brengt het leidraden en modellen voor weg- en spoortunnels tot stand en stelt het een veiligheidsbeheersysteem dan wel veiligheidsconcept beschikbaar (2006).

Bij de A73 wordt een innovatief drukluchtschuimblussysteem in een tunnel bij Roermond–Swalmen geïnstalleerd. Belangrijk veiligheidsvoordeel hierbij is dat branden veel sneller geblust kunnen worden. Daarnaast wordt een belangrijke besparing gerealiseerd, aangezien er geen vluchtstroken in de tunnel aangelegd hoeven worden. Het project is in nauwe samenwerking tussen de brandweer, regionale overheden en het rijk opgestart.

Transport van gevaarlijke stoffen

Essentiële onderdelen

De ambitie is gericht op permanente verbetering van de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Hiermee wordt beoogd te komen tot een transparante en evenwichtige belangenafweging tussen vervoer, veiligheid en de bebouwde omgeving.

Het rijk zorgt voor de vaststelling van een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met de daarbijbehorende maximale gebruiksruimtes en veiligheidszones. Het rijk zal de daartoe benodigde instrumenten ontwikkelen om te waarborgen dat het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de gebruiksruimte blijft en dat de veiligheidszones doorwerken in de ruimtelijke planvorming.

Zowel het rijk als de provincies en gemeenten nemen externe veiligheid op in de beheersplannen voor infrastructuur. Het rijk, de provincies en de gemeenten zorgen voor een veilige en goed onderhouden infrastructuur.

Op gebiedsniveau benoemen de provincies, WGR-plusregio's en gemeenten, daar waar zij bevoegd zijn, relatief veilige voorkeursroutes voor het transport van gevaarlijke stoffen in aansluiting op het nationale basisnet en voeren een hierop gericht samenhangend verkeersmanagement. Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten wegen de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen vanaf het begin mee in de ruimtelijke planvorming. Daar waar sprake is van planvorming in de nabijheid van het basisnet vormen de vastgestelde gebruiksruimte en veiligheidszone hierbij het uitgangspunt.

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regiocoördinatie	
Nota «Vervoer gevaarlijke stoffen»		2006	VROM, EZ en BZK	VenW	Provincies, gemeenten	n.v.t.	VenW
Vaststelling en wettelijke verankering basisnet spoor	Nota «Vervoer gevaarlijke stoffen»	2006	VROM	VenW	Gemeenten en provincies		VenW
Vaststelling en wettelijke verankering basisnet weg	Nota «Vervoer gevaarlijke stoffen»	2007	VROM	VenW	Gemeenten en provincies		VenW
Vaststelling en wettelijke verankering basisnet water	Nota «Vervoer gevaarlijke stoffen»	2007	VROM	VenW	Gemeenten en provincies		VenW
Onderzoek naar behoefte decentrale overheden voor regionaal basisnet	Nota «Vervoer gevaarlijke stoffen»	2006		VenW	IPO/VNG		VenW

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regiocoördinatie	
Onderzoek naar gevolgen basisnet voor de rampenbestrijding		2005		VenW	n.v.t.	n.v.t.	VenW
Opsporing belemmerende regelgeving				VenW	Bedrijfsleven		VenW
Participatie internationale fora om te komen tot verbeterde regelgeving				VenW			VenW
Realisatie van een pilot automatisch meld- en volgsysteem voor wegtransport.			VROM	VenW	Enkele gemeenten, maar vooral bedrijfsleven		VenW

Vervoer van gevaarlijke stoffen moet bij een maatschappelijk geaccepteerd veiligheidsniveau mogelijk blijven, maar mag ruimtelijke ontwikkelingen niet volledig blokkeren. Het rijk wil het beleid ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen langs twee sporen verder inrichten. Het eerste spoor is gericht op het vaststellen en invullen van een nationaal basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het tweede spoor is gericht op permanente verbetering van de veiligheid van de bedrijfsprocessen van vervoerders, verladers en ontvangers. De Nota «Vervoer gevaarlijke stoffen» met de uitwerking van de twee sporen die hierna kort worden beschreven, zal in het najaar van 2005 worden uitgebracht.

Basisnet

Het rijk stelt ten behoeve van het vervoer van gevaarlijke stoffen een nationaal basisnet vast. Bij deze vaststelling maakt het rijk de afweging tussen de vervoersbelangen, ruimtelijke belangen en de veiligheidsambities, passend binnen de kaders van de internationale verdragsverplichtingen. Het basisnet omvat de rijksinfrastructuur die is aangewezen voor het vervoer van nader te bepalen gevaarlijke stoffen. Het basisnet heeft gebruiksruimtes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en veiligheidszones met beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Het is de intentie het basisnet een wettelijke verankering te geven.

In overleg met IPO en VNG zal worden nagegaan in hoeverre decentrale overheden behoefte hebben aan een regionaal basisnet voor het vervoer voor gevaarlijke stoffen.

Verbeterde regelgeving en zorgsystemen

Het rijk zoekt naar een permanente verbetering van de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen, dat wil zeggen naar het duurzaam verminderen van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen tegen de achtergrond van de verwachte groei van dat vervoer.

Concreet betekent dit dat het rijk werkt aan een permanente verbetering van de veiligheid door in internationaal verband te werken aan een verdere verbetering van de vervoersregelgeving en door voorwaarden te creëren om bedrijfsleven, infrastructuurbeheerders en medeoverheden

hun eigen verantwoordelijkheid te laten nemen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Het verbeteren van de regelgeving houdt onder andere in dat in samenwerking met het bedrijfsleven technische voorschriften worden opgespoord, die innovatie in de weg staan, en dat in internationaal verband wordt gestreefd naar regelgeving waarbij het doel meer centraal wordt gesteld.

Gelijktijdig wordt ingezet op het beheersbaar houden van de hoeveelheid regelgeving door in te zetten op verdergaande harmonisatie van regelgeving. Regelgeving in de verschillende schakels van de keten opslag, transport en verwerking van gevaarlijke stoffen wordt daarbij zo veel mogelijk op elkaar afgestemd.

De verbeterde regelgeving biedt vervoerders en verladers in de betrokken sector de mogelijkheid hun eigen verantwoordelijkheid te nemen en veiligheid integraal mee te nemen in hun bedrijfsprocessen, bijvoorbeeld door middel van zorgsystemen.

Monitoring vervoer gevaarlijke stoffen

De centrale en decentrale overheden hebben betrouwbare informatie nodig over het vervoer van gevaarlijke stoffen om te kunnen beoordelen of de risico's daarvan het toelaatbare overschrijden. Ongevallen in het transport met gevaarlijke stoffen kunnen leiden tot veel doden en gewonden, milieuschade en aanzienlijke vertragingen. Om ontwikkelingen te kunnen monitoren, hebben infrastructuurbeheerders behoefte aan een monitorsysteem. Ten behoeve daarvan zal in een pilot een centraal datacentrum (op kleine schaal) worden gerealiseerd, zullen papieren transportdocumenten worden vervangen door digitale informatie en worden voertuigen uitgerust met ICT.

In de binnenvaart en het spoorvervoer zijn reeds monitoringsvoorzieningen aanwezig. De bruikbaarheid hiervan voor de monitoring van het vervoer van gevaarlijke stoffen zal worden onderzocht. In aanvulling hierbij onderzoekt het kabinet in het kader van het programma «Versterking uitvoering en handhaving externe veiligheidsbeleid» de mogelijkheden van tracking en tracing met behulp van een automatisch meld- en volgsysteem voor wegtransport. Ook de hulpverlening en rampbestrijding kunnen profiteren van een dergelijk systeem, alsmede de logistiek binnen het bedrijfsleven. De verwachting is dat tracking en tracing pas over een aantal jaren kan worden ingevoerd. Het kabinet zal in het kader van de programmafinanciering dan ook de mogelijkheden onderzoeken om in de tussentijd gebruik te maken van zogenoemde mobiele videodetectiesystemen, waarmee steekproefsgewijs informatie kan worden verzameld over het vervoer van gevaarlijke stoffen op bepaalde trajecten.

Essentiële onderdelen

Het rijk, de provincies, WGR-plusregio's en gemeenten hebben, naast de al bestaande zorg voor sociale veiligheid, oog voor moedwillige verstoring en bevorderen zo veel mogelijk dat beheerders van infrastructuur ten behoeve van de continuïteit van de dienstverlening de gevolgen van moedwillige verstoring verkennen en waar relevant actie ondernemen. Gemeenten zien toe op het zo goed mogelijk beveiligen van zeehaventerreinen tegen terroristische of andere gewelddadige aanslagen conform daartoe opgestelde (ISPS-code en de EU-richtlijn ter zake) en nog op te stellen regelgeving (aankomende EU-richtlijnen), en informeren het rijk over de getroffen maatregelen.

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Implementatie EU-richtlijn verbetering van de beveiliging van hele havengebieden (fase 2)	EU-richtlijn, Havenbeveiligingswet, Nota Zeehavens	2007	BZK, Financiën, BuZa, Defensie, AZ	VenW	Zeehavenbeheerders, havenbedrijfsleven, havengemeenten	Via burgemeesters (BZK)	VenW
PROTECT		2007		VenW	Gemeentelijk havenbedrijf, kennisinstellingen		«Transumo»

Security op luchthavens

De beveiliging van de burgerluchtvaart is gebaseerd op de EU-verordening 2320/2002. De minister van Justitie is, in een aantal gevallen in overeenstemming met de minister van Verkeer en Waterstaat, hiervoor verantwoordelijk. In de nabije toekomst zal de aandacht uitgaan naar de implementatie van aanpassingen van deze EU-verordening, de interactie van beveiligingsmaatregelen met de algehele veiligheid van de luchtvaart, de beheersing van de kosten van beveiliging en het waarborgen van een level playing field.

Security in de havens

Het doel is minimalisering van kansen op terroristische en andere gewelddadige aanslagen door goede beveiliging van zeehaventerreinen en de afwikkeling van goederenstromen. Dit is een belangrijke randvoorwaarde voor goed functionerende zeehavens. Tegelijkertijd is een goede beveiliging een voorwaarde voor een aantal landen wanneer zij gebruik willen maken van de Nederlandse zeehavens. Acties voor de korte termijn betreffen implementatie van EU-richtlijnen en verordeningen wat betreft beveiliging van scheepvaart en zeehavens. Het behoud van een level playing field met havens in omringende landen is daarbij noodzakelijk voor een eerlijke concurrentieverhouding. Daarnaast wordt ernaar gestreefd om de administratieve lastendruk zo laag mogelijk te houden, wat weer concurrentievoordeel kan opleveren.

Er zijn drie fases:

- Fase 1 betreft beveiliging van zeeschepen en havenfaciliteiten en is in 2005 afgerond.
- Fase 2 betreft beveiliging van hele havengebieden (met name belangrijke activiteiten en kritische infrastructuur als ICT en energievoorziening) en is in 2007 afgerond.
- Fase 3 betreft beveiliging van de hele supply chain en is in 2009 afgerond. Met de EU-regelgeving voor de beveiliging van de gehele intermodale keten, die is voorzien, wordt beoogd veiligheidsrisico's uit te sluiten in de interactie tussen enerzijds sectoren die al een beveiligingsregime kennen (zeehavens, zeescheepvaart en de luchtvaart) en anderzijds diverse modaliteiten en activiteiten die nog geen security-regime kennen.

Er is sprake van een duidelijke link met het project «Vitaal» dat wordt gecoördineerd door BZK.

Inspanningen die nu aan de orde zijn in het kader van de tweede fase betreffen, naast de afronding van de richtlijn, het uitvoeren van een kwetsbaarheidanalyse van de achttien havens, de goedkeuring en handhaving van (haven)beveiligingsplannen, het instellen van een «nationaal focal point» en het aanwijzen van (haven)beveiligingsautoriteiten. Daarnaast worden producten ontwikkeld ter vermindering van administratieve lasten en wordt vanuit het oogpunt van behoud van een level playing field overleg gevoerd met België, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk over de implementatie van de richtlijn.

Het rijk participeert in het innovatieve project «Protect» (een «Transumo»-project), dat als doel heeft om nuttig gebruik te maken van technologieën, organisatorische en institutionele verbanden en regelgeving die in eerste instantie wereldwijd wordt opgelegd in het kader van security. Het project benut de informatie die verzameld wordt vanwege de security-eisen om logistieke operaties te optimaliseren. Bij het project zijn onder andere het Gemeentelijk Havenbedrijf, ECT en de Erasmus Universiteit betrokken.

3.10 Kwaliteit leefomgeving: duurzame mobiliteit

Essentiële onderdelen

Het rijk komt alle nationale en internationale verplichtingen na op het gebied van emissievermindering en milieukwaliteit. Het rijk zet in op ontkoppeling van economie en milieu door te stimuleren dat de schadelijke effecten door infrastructuur en vervoer voor mens en omgeving blijven verminderen.

De actuele en dringende luchtkwaliteits- en geluidsproblematiek, maar ook de steeds duidelijker wordende klimaatverandering kunnen niet alleen opgelost worden met een geleidelijke verbetering van de huidige technologie en systemen, naast wet- en regelgeving en het nemen van concrete maatregelen op korte termijn. Om ook op langere termijn een duurzame groei van de economie mogelijk te maken is een systeemsprong nodig, waarbij geheel nieuwe technologie in een samenwerkingsproces tussen overheid, consumenten en bedrijfsleven tot een schoon, stil en energiezuinig verkeers- en vervoerssysteem moeten leiden. Het kabinet zet daarom voor het bereiken van duurzame mobiliteit in op transitie management met een langetermijnhorizon en – daarmee samenhangende – innovatieprogramma's (voor bijvoorbeeld geluid en luchtkwaliteit) voor de

korte termijn, waar met kosteneffectieve maatregelen de acute problematiek wordt aangepakt.

Transitiemanagement: een innovatieaanpak voor de lange(re) termijn

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Platform «Duurzame Mobiliteit»		2005–2009	VenW en VROM	EZ	Bedrijfsleven, regio's, wetenschap	Regionale overheden	EZ

Als vervolg op het internationale congres «Energy in Motion» over duurzame mobiliteit, dat werd georganiseerd tijdens het Nederlandse voorzitterschap van de Europese Unie, is het platform «Duurzame Mobiliteit» opgericht. In dit platform, dat internationaal is ingebed, werkt het rijk met private partners samen om zogenoemde frontrunnerallianties te vormen. De ministers van VenW, EZ en VROM zijn gezamenlijk opdrachtgever voor dit platform. Het beleid voor de stimulering van innovatie moet in internationaal verband vorm krijgen. De resultaten van de nationale platforms zullen in internationale gremia verder worden gedragen.

Het beoogde effect is dat gezondheid- en klimaatbedreigende emissies drastisch zullen worden teruggedrongen door massale toepassing van nieuwe technologie als biobrandstoffen, schone fossiele brandstoffen (gasvormig en vloeibaar), ultraschone dieselveertuigen, hybride auto's en op termijn brandstofcelvoertuigen die waterstof als energiedrager toepassen en nieuwe «onboard» technologie. Doel is de burger of consument massaal te bewegen en te verleiden tot aankoop en gebruik van deze nieuwe technologie, nadat uiteraard de fabrikant, gestimuleerd onder andere door EU-maatregelen, tot productinnovatie is gekomen. Dit is een proces dat enkele decennia zal beslaan. Enkele onderdelen zijn echter al op korte termijn actueel, namelijk de stimulering van de biobrandstoffen en het gebruik van hybride aandrijving.

De stimulering van grootschalige marktintroductie door omvangrijke aanwezigheid van schone, stille en zuinige motoren en brandstoffen dient de uitstoot van verkeer en vervoer op deze wijze te reduceren tot een «no-effectlevel». Met name voor klimaatverandering is deze drastische aanpak van groot belang. Voor de lange termijn is de inzet van het rijk een absolute beperking van CO₂-uitstoot voor de sector verkeer en vervoer, waardoor de gemiddelde temperatuurstijging voor het jaar 2050 niet meer dan 2°C zal zijn. Voor het jaar 2020 wordt in Europees verband een reductie van 15 tot 30% ten opzichte van 1990 aangehouden. Hiervoor zijn grote bronreducties noodzakelijk, die zoals het er nu naar uitziet alleen via ingrijpende maatregelen kunnen worden bereikt.

Het platform zal zich in eerste instantie richten op het vormen van strategische samenwerkingsverbanden tussen bedrijfsleven, consumentenorganisaties en overheid. Ook wordt bekeken welke belemmeringen innovaties in de weg staan en worden kansrijke initiatieven bevorderd.

Ten slotte wordt ook gezocht naar de wijze waarop succesvolle initiatieven kunnen worden opgeschaald.

Klimaat

Essentiële onderdelen

Het rijk zet zich in om het voor 2010 vastgestelde streefdoel (op basis van het Kyoto-verdrag) van 38 megaton CO₂ voor verkeer en vervoer te halen. Het kabinet zal daarbij in Europees en nationaal verband inzetten op een vermindering van de CO₂-uitstoot, met name via bronbeleid.

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Belastingmaatregelen, uitgaven, subsidies	Belastingplan 2006, Miljoenennota, NVE*	2005–2006	VROM en VenW	Financiën	Regionale overheden		Financiën
Programma «Het Nieuwe Rijden»	NVE, Kyotoprotocol	2005–2006	VROM	VenW	Bedrijfsleven en decentrale overheden		VenW

* Nota Verkeersemisssie.

Dat betekent op korte termijn het reduceren van de toename van de CO₂-uitstoot door de sector verkeer en vervoer, om vervolgens een absolute reductie van CO₂-uitstoot door de sector verkeer en vervoer te realiseren. De strategie om dit te bereiken behelst versterking van internationaal bronbeleid, gericht op het terugdringen van CO₂-voertuig-emissies. Op het terrein van binnenlands klimaatbeleid wordt ingezet op het stimuleren van (meer) klimaatvriendelijke toepassingen in de sector verkeer en vervoer.

In Europees verband wordt ingezet op bevordering van brandstof-besparende in-car-apparatuur. Daarnaast wordt ingezet om met de Europese auto-industrie (ACEA) de uitstoot van CO₂ te beperken. De inzet is om in 2012 het ACEA-convenant aangescherpt te hebben tot een gemiddelde uitstoot van 120 g/km voor nieuwe typen personenauto's. Indien de convenanten niet tot de gewenste resultaten leiden, wordt in Europees verband ingezet op verdere aanscherping van wet- en regelgeving voor CO₂-emissionormen voor wegverkeer.

Uitvoeren van nationaal klimaatbeleid, zoals weergegeven in de Uitvoeringsnota Klimaatbeleid en de Nota Verkeersemisssies, is gericht op het reduceren van de toename van CO₂-uitstoot. Kansrijke voorbeelden zijn hierbij het uitvoeren van een verkenning naar de mogelijkheden om voor klimaat, zoals ook bij geluid en luchtkwaliteit is gedaan, een innovatieprogramma te starten. Een ander belangrijk spoor zijn fiscale maatregelen ten behoeve van de stimulering van zuinige voertuigen, te regelen in het belastingplan 2006. Een voorbeeld daarvan is een gedifferentieerde BPM-heffing, afhankelijk van de mate van de CO₂-uitstoot. Ook kan gedacht worden aan EU-systemen voor CO₂-handel. Met name het goederenvervoer zou hiervoor in aanmerking kunnen komen, gezien het

te verwachten effect van prijsimpulsen op economische activiteiten en het aandeel in de uitstoot en de samenhang met de gewenste economische groei.

Ten slotte is ook het gedrag van de automobilist een belangrijke te beïnvloeden variabele. «Het Nieuwe Rijden», dat zich richt op het bevorderen van bewust zuinig rijgedrag, laat zien dat een soepele rijstijl en het doorschakelen naar een hogere versnelling bij lage toerentallen al een redelijke brandstofreductie oplevert. In combinatie met een juiste bandenspanning en gebruik van in-car-apparatuur kan dit oplopen tot zo'n 10%.

Ook op lokaal en regionaal niveau zijn kansrijke voorbeelden te vinden. Zo start binnenkort een proef in de gemeente Apeldoorn, gericht op verbetering van de luchtkwaliteit en vermindering van geluidsoverlast. Het gaat om een test van een nieuwe bus, de zogenoemde whisper. Bij deze bus wordt de energie die vrijkomt bij het remmen weer omgezet in elektriciteit. De aandrijving zit in de wielen. Verwacht wordt een aanmerkelijke geluidreductie alsmede een energiebesparing van 40%, ongeacht de brandstof (diesel of aardgas). Bij deze proef zijn de provincie Gelderland, de gemeente Apeldoorn, het Ministerie van VROM en private partijen betrokken, te weten BBA, NUON en Berkhoff.

Luchtkwaliteit

Essentiële onderdelen

Het rijk realiseert de – op basis van Europese richtlijnen (NEC) – geformuleerde plafonds voor verkeer en vervoer in 2010 en zet zich primair in Europees verband in om de uitstoot van luchtverontreinigende emissies bij alle modaliteiten, inclusief luchtvaart en zeescheepvaart, te reduceren door onder meer actief bronbeleid. Het rijk zet zich er daarnaast voor in om de in de Europese normering opgenomen grenswaarden voor NO₂ in 2010 op zo veel mogelijk plaatsen te halen. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het realiseren van de Europese grenswaarden voor de lokale luchtkwaliteit voor NO₂ bij besluiten die lokaal te beïnvloeden zijn. Alleen bij samenloop met infrastructuur in beheer van andere wegbeheerders (rijk en provincie) zullen maatregelen in overleg tussen gemeenten en rijk dan wel provincie genomen worden. Provincies en gemeenten nemen bij nieuwbouw langs rijksinfrastructuur de eisen van het Besluit luchtkwaliteit in acht.

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Europese regelgeving: Aanscherping emissienorm vaar- en voertuigen en geluidseisen Aanpassing richtlijnen	NMP, NVE, NLKP	Vanaf 2005	VenW	VROM			VROM
Nationaal luchtkwaliteitsplan en innovatieprogramma luchtkwaliteit	NVE, NLKP	Vanaf 2005	VROM	VenW	Gemeenten, provincies, WGR-plusregio's		VenW

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Onderzoek verlaging snelheidslimieten in relatie tot compact rijden		2005	VROM	VenW			VenW

* Nationaal Luchtkwaliteitsplan.

Om Nederland in beweging te houden en te voorkomen dat het land economisch en ruimtelijk «op slot gaat» wordt de luchtkwaliteitsproblematiek aangepakt langs drie sporen: het nemen van generieke en locatiespecifieke maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, versterking van het EU-bronbeleid en aanpassing van de EU-luchtkwaliteitsnormen en aanpassing van de nationale luchtkwaliteitsregelgeving.

Nederland blijft zich inzetten voor verdere aanscherping van Europese emissienormen voor voer- en vaartuigen, onbetwist het meest effectieve spoor bij de aanpak van luchtkwaliteitsproblemen. Het internationale beleid voor het wegverkeer is in eerste instantie gericht op vaststelling van een nieuwe emissienorm voor personenauto's en bestelauto's (de «light duty Euro 5») met als doel een aanscherping van de fijnstof- en stikstofnormen. In 2005 dient de Europese Commissie een voorstel in. Verwacht wordt dat een en ander in 2010 van kracht wordt. Nederland zet zich voorts actief in voor een Euro-6-normering voor zowel vracht- als personenauto's, waarin een verdere emissiereductie verplicht wordt gesteld. Naast het wegverkeer zijn ook de luchtvaart, zeescheepvaart en de binnenvaart belangrijke bronnen van verontreiniging. Ook voor deze bronnen zet het rijk zich in voor internationale normstelling voor verlaging van de emissies en voor nationale stimuleringsprogramma's. Voor de acties voor de luchtvaart, binnenvaart en zeescheepvaart wordt verwezen naar paragraaf 3.5, 3.7 en 3.8.

Op nationaal niveau neemt het kabinet een groot aantal maatregelen ter vermindering van fijnstof- en NO_x-emissies. Dit omvat onder andere een verdere stimulering van vervroegde introductie van Euro-4- en Euro-5-motoren in vrachtwagens en bussen, een stimuleringsregeling voor nieuwe dieselpersonenauto's, bestelauto's en taxi's met roetfilters, een sloopregeling voor oude auto's, het opnemen van milieuvoorwaarden in OV-concessies – uit te voeren door gemeenten en provincies – en een stimuleringsregeling voor schone gemeentelijke voertuigen. Ook voor de binnenvaart en de zeescheepvaart worden dergelijke maatregelen overwogen, zoals naar milieukeurmerken gedifferentieerde haventarieven en walstroomvoorzieningen, en een stimuleringsregeling voor NO_x-arme binnenvaartmotoren.

Aanpak van de luchtkwaliteit vergt naast een generieke aanpak vooral ook lokaal maatwerk. De komende jaren werkt het rijk, samen met andere overheden en maatschappelijke organisaties, verder aan gebiedsgerichte oplossingen die moeten helpen luchtkwaliteitsknelpunten op te lossen en mogelijke blokkades voor gewenste ruimtelijke ontwikkelingen weg te nemen. Het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) moet voorzien in innovatieve en (kosten)effectieve opties om knelpunten langs snelwegen

aan te pakken. Daarnaast heeft het kabinet al besloten om op vijf locaties op het hoofdwegennet de maximumsnelheid terug te brengen naar 80 km/u en zal nader onderzoek gedaan worden naar flexibilisering van rijksnelheden op andere locaties in samenhang met het zogenoemde compact rijden (waaronder rijstrookversmalling).

Zelfs met al deze maatregelen zal Nederland echter niet overal tijdig aan de EU-normen voldoen. Daarom grijpt Nederland in 2005 de evaluatie van de luchtkwaliteitsrichtlijn aan om te pleiten voor aanpassing van de huidige fijnstofnorm, opdat deze beter uitvoerbaar is en beter bijdraagt aan beperking van gezondheidsschade. Ook zal Nederland pleiten voor uitstel van de NO₂-norm voor bestaande, hardnekkige knelpunten van 2010 naar 2015 om maatschappelijk zeer ingrijpende en kostbare maatregelen te vermijden. Daarmee wordt ruimte geboden om met het voortschrijdend bronbeleid de knelpunten op te lossen.

Geluid

Essentiële onderdelen

Het rijk zet zich verder in Europees verband in om de EU-regelgeving op het gebied van bronbeleid ter vermindering van geluid aan te scherpen. Naast de reguliere uitvoering van de Wet geluidhinder pakt het rijk voor het jaar 2020 de geluidknelpunten aan van boven de 65 en 70 dB (Lden) (voor respectievelijk weg en spoor), die zijn ontstaan door de verkeersgroei binnen de kaders van de Wet geluidhinder langs rijksinfrastructuur.

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Innovatieprogramma Geluid	Nota Mobiliteit, NVE, NMP4	2008	VROM	VenW		Nvt	VenW
Differentiatie naar gebruiksvergoeding spoor	NVE	2008	VROM	VenW	ProRail		ProRail
Geluidproductieplafonds (nationaal)	Nota Mobiliteit	2007	VenW	VROM	RWS/DWW, ProRail		VROM

Maatregelen bij de bron dragen op kosteneffectieve wijze bij aan de vermindering van geluidhinder. Om dit te stimuleren is het Innovatieprogramma Geluid opgesteld, waarin nieuwe, innovatieve, geluidreducerende (bron)maatregelen (zoals stille wegdekken en stille remsystemen voor treinen) worden ontwikkeld en getest. Op die manier wordt de implementatie bevorderd. Aanscherping van emissie-eisen aan voertuigen dient in Europees verband te gebeuren. Waar mogelijk worden geluidemissie-eisen gecombineerd met bronbeleid rondom lucht en klimaat.

Het kabinet zet zich in EU-verband in om tot aanscherping van emissienormen voor geluidbronnen te komen, bijvoorbeeld bij de geluidemissie-normen voor banden en voertuigen.

In vervolg op het Innovatieprogramma Geluid zal prioriteit worden gegeven aan het ontwikkelen en uitvoeren van nationale (bron)maatregelen, waaronder stille wegdekken, stille remsystemen voor spoormaterieel, raildempers en innovatieve geluidsschermtoppen. De infrastructuurbeheerder onderzoekt op dit moment de beste invulling van de zogeheten systematiek van de gebruiksvergoeding. Te denken valt aan differentiatie van tarieven of beperkingen van het gebruik van het spoor gerelateerd aan geluidproductie van materieel, route en tijdstip. Daarbij wordt gestreefd naar invoering in 2008. Ook zullen zeer waarschijnlijk zogenoemde geluidproductieplafonds worden ingevoerd.

Vanaf 2006–2007 wordt op rijkswegen in gebieden met woonbebouwing, indien kosteneffectief, stil wegdek met de akoestische eigenschappen van het zogenoemde dubbellaags zoab toegepast.

Ten slotte zal vanaf 2008 een begin gemaakt worden met het weren van lawaaiige treinen op geluidgevoelige trajecten gedurende de nacht en/of avond als dat nodig is om te voldoen aan de geluidregelgeving of de geluiddoelen van het rijk.

Natuur en landschap

Essentiële onderdelen

Alle overheden zetten zich in om aan de wettelijke en beleidsmatige randvoorwaarden op het gebied van natuur en landschap te voldoen. Het rijk streeft daarbij naar bundeling van infrastructuur en vervoersstromen en samenhang met de omgeving. Provincies, waterschappen en gemeenten doen hetzelfde.

Het rijk zal in 2018 de belangrijkste barrières voor de ecologische hoofdstructuur bij rijkswegen, waterwegen en nationale spoorwegen opgeheven hebben. Samen met het rijk zijn de provincies en waterschappen verantwoordelijk voor de realisatie van de ecologische hoofdstructuur.

Het rijk zet zich in voor een vermindering van emissies bij zee- en binnenvaart via normen in internationaal (IMO en CCR) verband, door te voldoen aan EU-regelgeving voor waterkwaliteit en door zich in te zetten om het Scheepsafvalstoffenverdrag in werking te laten treden.

Via bronbeleid op nationaal niveau wordt vermindering van emissies van de recreatievaart gerealiseerd.

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Opstellen kwaliteitsagenda	Agenda Vitaal Platteland, Nota Ruimte	2005	VenW, VROM	LNV	Provincies en gemeenten		LNV
Inrichting van een steunpunt routeontwerp	Actieprogramma Ruimte en Cultuur	2005	VROM, LNV, EZ, OCW	VenW	Provincies en gemeenten		VenW
Meerjarenprogramma ontsnippering	Agenda Vitaal Platteland	2018	VROM	VenW en LNV	Provincies		VenW en LNV

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Voortgangsrapportage toepassing vogel- en habitatrictlijn in Nederland	Nota Zeehavens	2006	LNV, VROM	VenW	Zeehavenbeheerders	n.v.t.	VenW
Implementatie EU-richtlijn Haven Ontvangstinstallaties (HOI)	Nota Zeehavens	2005–2006	IVW, RWS, VROM, NHR	VenW	Zeehavenbeheerders	n.v.t.	VenW

Kwaliteit landschap en inpassing van infrastructuur in het landschap

Het rijk zal een kwaliteitsagenda landschap ontwikkelen om provincies en gemeenten te faciliteren bij het ontwikkelen van ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit.

Voor het routeontwerp van de A12 is een interbestuurlijk ontwerpproces gevolgd. Dit proces heeft geleid tot het voornemen tot inrichting van een algemeen steunpunt routeontwerp.

Kwaliteit natuur

Het meerjarenprogramma «Ontsnippering» (looptijd tot 2018) bevat maatregelen gericht op het wegnemen van de knelpunten bij de rijksinfrastructuur voor het realiseren van de ecologische hoofdstructuur. Het gaat om 208 knelpunten, die in 2018 moeten zijn opgelost.

Toepassing vogel- en habitatrictlijn in Nederland

In het najaar van 2005 zal Nederland aan de Europese Commissie rapporteren over de voortgang bij de implementatie van de vogelrichtlijn en in 2006 over de habitatrictlijn. Mede op basis van deze rapportages en de IBO-rapportage over de natuurrictlijnen uit 2003 zal Nederland zich voorbereiden op de verwachte EU-rapportage over de Uniebrede implementatie van de richtlijnen. Daarbij zal Nederland een open dialoog over ervaringen en knelpunten die zich hierbij voordoen, bepleiten. Een belangrijk aandachtspunt voor Nederland is hierbij of er sprake is van een evenwichtige afweging van verschillende belangen, van economie en ecologie. Dit is van belang voor wegvervoer, zeescheepvaart en voor toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden van zeehavens. Indien blijkt dat uitvoering van de richtlijnen niet effectief of efficiënt is, noch een evenwichtige afweging toelaat, zal Nederland bepleiten de mogelijkheden voor aanpassing van de richtlijnen te onderzoeken.

3.11 Buisleidingenvervoer

Actie	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Betrokkenheid vanuit regio's en andere partijen		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Aanpak achterstallig onderhoud buisleidingendossier	Kamerbrief n.a.v. rapport-Enthoven	2005 en 2006	EZ en VenW	VROM	Bedrijfsleven, decentrale overheden	n.v.t.	VROM
Strategische visie Buisleidingen als Transportmodaliteit en studies naar bevorderen buisleidingstransport	Kamerbrief n.a.v. rapport Enthoven	2005–2006	VROM en EZ	VenW	Bedrijfsleven	n.v.t.	VenW
Positie Stichting Buisleidingenstraat Nederland	Nota Mobiliteit	2005–2006		VenW	Stichting BSN	n.v.t.	VenW
Inzet in EU op aansluiting op TEN en benutting van fondsen	Nota Mobiliteit	Vanaf 2005	VROM en VenW	EZ	Bedrijfsleven	n.v.t.	EZ

Het rijk zal zich inzetten voor het scheppen van randvoorwaarden voor de groeiende behoefte aan vervoer door buisleidingen.

In 2005 en 2006 zal een interdepartementale taskforce onder eerstverantwoordelijkheid van het Ministerie van VROM achterstallig onderhoud op het buisleidingendossier gaan aanpakken. Daarbij gaat het onder meer om het aanpassen en verbeteren van het juridische kader voor buisleidingen. Nieuwe veiligheidsregels zullen worden geformuleerd op basis van geactualiseerde risicoafstanden en de specifieke regelgeving op het gebied van buisleidingen zal worden afgestemd op het instrumentarium voor de ruimtelijke ordening. Andere acties in dit kader zijn de vormgeving van de organisatie van het beheer en toezicht op de leidingen, de registratie van risicosituaties rond buisleidingen, de security en een goede organisatie van incidentbehandeling en rampenbestrijding. Meer informatie is te vinden in het onlangs aan de Tweede Kamer aangeboden advies-Enthoven en het kabinetsstandpunt daarbij. Voorts zal een strategische visie worden opgesteld voor buisleidingen als transportmodaliteit. Het kabinet zal nog een nader besluit nemen in welk kader deze visie en de daaraan gekoppelde (toekomstige) ruimtebehoefte voor buisleidingen zal worden vastgelegd.

Gezien de noodzaak om de bereikbaarheid op de weginfrastructuur verder te verbeteren, het bestaande netwerk beter te benutten en de ruimte efficiënt te benutten, zal een studie worden uitgevoerd naar de mogelijkheden voor de overheid om het transport per buisleiding te bevorderen. In navolging van de Nota Ruimte zullen waar maatschappelijk gewenst proactief voorzieningen voor hoofdtransportleidingen bij kruisingen met andere hoofdinfrastructuur worden getroffen. Daarmee wordt bereikt dat hoofdtransportleidingen gemakkelijker en efficiënter zijn aan te leggen en dat schadeclaims worden voorkomen als kabels en leidingen uit het hoofdtransportnet of de distributienetten moeten worden verlegd. De kosten hiervan komen in principe voor rekening van de private sector. Tevens zal onderzoek worden gedaan naar de problematiek van de wijze

van financiering van kruisingen van buisleidingen met andere infrastructuur.

Voor de toekomst van de Nederlandse en Europese industrie is het creëren van internationale netwerken van groot belang. Het rijk zal zich in Europees verband inspannen voor een goede aansluiting van Nederland op het trans-Europese netwerk (TEN) en voor het hiervoor benutten van EU-fondsen.

Wat betreft de Stichting Buisleidingenstraat Nederland (SBN) zal worden gezien of de bestaande positionering ten opzichte van het rijk dient te worden herzien.

A	
ACARE	Advisory Council on Aeronautics Research in Europe
ACEA	Association des Constructeurs d'Automobiles
ADA	advanced cruise control
AMvB	algemene maatregel van bestuur
B	
BCR	Bestuurlijke Commissie Randstad
BDU	Brede doeluitkering
BIB	Bureau Innovatie Binnenvaart
BPM	Belasting Personenauto's en motorvoertuigen
BRTN	Beleidsvisie Recreatie Toervaart Netwerk
C	
CBR	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CCR	Centrale Commissie voor de Rijnvaart
CROW	Kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte
D	
DBFM	Design Build Finance Maintain
E	
EASA	Europese Luchtvaartveiligheidsagentschap
ETCS	European Train Control System
EVO	Verladersorganisatie
H	
HbR	Havenbedrijf Rotterdam
HOI	Haven ontvangstinstallaties
HWN	Hoofdwegennet
I	
IBO	Interdepartementaal beleidsonderzoek
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICT	Informatie- en Communicatietechnologie
ILO	International Labour Organization
IMO	Internationale Maritieme Organisatie
IP	Innovatieplatform
IPL	Innovatieprogramma Luchtvaartkwaliteit
IPO	Internprovinciaal Overleg
ISA	Intelligente snelheidsassistent
K	
KPVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
L	
LKS	Lanekeepingsystemen
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
M	
MIT	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
MKB	Midden- en kleinbedrijf
MOTS	Motorways of the Seas

MoU	Memorandum of understanding
N	
NHR	Nationale Havenraad
NIROV	Nederlands Instituut voor Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting
NLR	Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium
NMM	Nationale Mobiliteitsmonitor
NVVP	Nationaal Verkeers- en Vervoersplan
NO _x	Stikstofoxide
NSP	Nieuwe sleutelprojecten
NIVR	Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en Ruimtevaart
NWB	Nationaal wegenbestand
O	
OV	Openbaar vervoer
OWN	Onderliggend wegennet
P	
PAK	Polycyclische aromatische koolwaterstoffen
PKB	Planologische kernbeslissing
PVVP	Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan
PPS	Publiek-private samenwerking
PPC	public private comparator
R	
R&D	Research en development
RDW	Voorheen: Rijksdienst voor het Wegverkeer
RIS	River information services
ROM	Regionale Ontwikkelingsmaatschappij
RVVP	Regionaal Verkeers- en Vervoersplan
S	
SBN	Stichting Buisleidingsstraat Nederland
SES	Single European Sky
SESAME	Single European Sky Amplementation Programme
SNM	Stichting Natuur en Milieu
SO _x	Zwaveloxide
SKVV	Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer
T	
TDI	Toeritdoseringsinstallatie (verkeerslicht)
TEN	Trans-Europese netwerken
U	
UvW	Unie van Waterschappen
V	
VNG	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
VTMIS	Vessel traffic management and information services
W	
WGR	Wet gemeenschappelijke regelingen