

Vergaderjaar 1999–2000

27 165

Bereikbaarheidsoffensief Randstad

Nr. 2

NOTITIE

Kernpunten van het bereikbaarheidsoffensief Randstad

De gemeenschappelijke belangen.

De verslechtering van de bereikbaarheid en als gevolg daarvan de verminderde leefbaarheid en veiligheid is een gemeenschappelijke zorg van regionale bestuurders, de vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties en de rijksoverheid. Voor alle partijen staat vast dat een mix van vraag- en aanbodmaatregelen nodig is. Het gaat om extra maatregelen voor openbaar vervoer en weginfra waarbij de belangrijkste knelpunten worden opgelost. Ingezet wordt op zowel slimmer en beter gebruik van bestaande infra als op selectief uitbreiden van infra. Maar alleen investeren helpt niet, als niet ook tarieven voor het gebruik van infrastructuur worden ingevoerd. Daarom maken tarieven voor mobiliteit onderdeel uit van de maatregelenmix. Het streefbeeld van de variabilisatie via het km-tarief ligt in de tijd te ver weg. Op korte termijn is actie nodig. Het lukt alleen met een totale aanpak waarin een doordachte mix van maatregelen, die doorgerekend zijn op de effectiviteit, hand in hand gaat met het waarmaken van de verantwoordelijkheden van betrokkenen binnen hun eigen domein.

Partijen hebben elkaar nodig.

De rijksoverheid is noch alleen probleemhebber noch oplosser en dat geldt evenzeer voor de andere partijen. De genoemde partijen moeten elk (apart en samen) een prestatie leveren.

Partijen moeten elk binnen het domein dat zij als organisatie bestrijken hun deel doen om dit pakket tot realisering te brengen. Dat betekent dat:

- de Minister het integrale pakket verdedigt in het parlement en vervolgens het *Rijk* zorgt voor de samenhang in het pakket en investeert; het Rijk maakt mobiliteitsfondsen, PPS en tarieven voor mobiliteit mogelijk;
- de *Regionale overheden* zorgen voor inbedding en uitwerking van de werkafspraken; ze investeren in regionale infrastructuur, storten geld in het mobiliteitsfonds, nemen waar nodig maatregelen op onderliggend wegennet bij invoeren van spitstarief en voeren actief regionaal vervoerbeleid;
- het *Bedrijfsleven* neemt een actieve opstelling aan bij private investeringen/investeert eveneens en levert actief flankerend beleid inzake vervoermanagement.

De elementen in het pakket zijn onlosmakelijk.

Er is sprake van Inhoudelijke dwarsverbanden gericht op politiek, bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak:

- er is evenwicht tussen de extra impuls van overheidszijde voor openbaar vervoer en wegen (uitgaande van inzet rijk en regio samen);
- er is een evenwichtige verdeling tussen rijks- en regionale verantwoordelijkheid;
- alle vier grote regio's participeren in het pakket (Randstadbrede aanpak);
- er is een evenwichtige verdeling tussen publieke en private bijdrage;
- er zit een volgtijdelijke logica en differentiatie in het introduceren van tarieven voor mobiliteit (met voldoende checks and balances via evaluaties);
- het pakket biedt veel voor de burger: meer keuzemogelijkheden; meer regionale verkeers- en vervoervoorzieningen, meer openbaar vervoer, meer wegcapaciteit en verlaging van de motorrijtuigenbelasting.

Er is sprake van financiële dwarsverbanden gericht op feitelijke uitvoering:

- introductie van het spitstarief is gekoppeld aan het verlagen van de MRB
- introductie van het spitstarief is gekoppeld aan het instellen van regionale mobiliteitsfondsen (voeding met een terugsluis van de opbrengsten spitstarief);
- regionale mobiliteitsfondsen lokken eigen regionale bijdragen uit, die het rijk zal verdubbelen (tot een maximum);
- regionale mobiliteitsfondsen lokken private bijdragen uit; die weer nodig zijn om bv. de ontwikkeling van stationsomgevingen daadwerkelijk in PPS-verbanden aan te pakken;
- de opbrengsten van betaalstroken en tolwegen zijn inzetbaar voor de financiering van belangrijke infraprojecten; dit maakt op zich zelf weer een forse private participatie in infraprojecten mogelijk;
- de extra impuls voor openbaar vervoer en wegen (ook op regionaal niveau via de fondsen) maakt het rendement van de totale investeringspakket uit het MIT beter.

De samenhang in het pakket.

De samenhang in het pakket laat zich ook als volgt verbeelden:

REGIO	RIJK		PRIVAAT
voeding fondsen	terugsluis fondsen extra voeding fondsen verlaging MRB		private inbreng in fondsen
Inzet van fondsen voor regionale en lokale netwerken	extra impuls OV	extra impuls wegen	private bijdrage tolwegen/ betaalstroken + private bijdrage ontwikkeling stationslokaties
	versnellingen MIT		
maatregelen bij tariefpoorten + sluipverkeer	(proeven) spitstarief HWN + (pilots) betaalstroken		
regionaal flankerend beleid	ondersteuning flankerende maatregelen		vervoermanagement
	modernisering wetgeving		

Inleiding.

Aan het begin van de 21e eeuw zijn wij mobieler dan ooit en de groei van mobiliteit is nog lang niet ten einde. Mobiliteit hoort bij een moderne samenleving. Maar burger, bedrijfsleven en overheden hebben zo onderhand genoeg van de dichtslibbende wegen en het overvolle openbaar vervoer, en wil iedereen dat de problemen worden opgelost. Dat is gezien de ruimtecapaciteit en de groei van de economie – en in het verlengde daarvan de groei van de mobiliteit – een complexe opgave. Dat ontslaat de rijksoverheid, de regionale overheden en de maatschappelijke organisaties echter niet van hun verantwoordelijkheid alles op alles te zetten om de bereikbaarheid van de economische centra te vergroten. Met bestuurlijk en maatschappelijke partners moeten afspraken worden gemaakt over de aanpak van de bereikbaarheid. Veel van deze afspraken kunnen regionaal het beste worden aangepakt. Met respect voor de lokale situatie, de lokale mogelijkheden, beperkingen en wensen wordt een totaalpakket met maatregelen aangeboden. Wat haalbaar is, moet worden gehaald. Wat veranderbaar is, moet worden aangepakt. Alles wordt uit de kast getrokken voor een betere bereikbaarheid. Het gaat om samenhangende pakketten van maatregelen die regionaal «op maat» worden toegepast. En het gaat om goede samenwerking met regionale bestuurders, maatschappelijke organisaties en burgers.

Evenwicht.

De bereikbaarheid vraagt om een aanpak waarbij een evenwicht in de te nemen maatregelen, die een aantoonbare mobiliteitsverbetering geven, centraal staat. Dit brengt samenhang en evenwicht in de beslissingen met zich mee. Evenwicht in de wijze van het oplossen van knelpunten en in het nemen van maatregelen aan de vraagkant en aanbodkant van mobiliteit, evenwicht in benutting en uitbreiding van infrastructuur en evenwicht in de verbetering van openbaar vervoer en wegen.

In het huidige mobiliteitsbeeld ligt sterk de nadruk op knelpunten in de automobilititeit. Tegenover iedere per OV afgelegde kilometer staan zeker vijf afgelegde autokilometers. Op dit moment is reeds een zeer aanzienlijk programma voorzien voor uitvoering van investeringen in OV-infrastructuur, zoals de HSL, spoorverdubbelings-maatregelen (zoals Amsterdam-Utrecht), lightrail projecten (zoals de Noord-Zuidlijn) en overige OV-projecten (zoals Zuid-Tangent). Voor een compleet overzicht van het totale MIT-programma voor OV in de Randstad wordt verwezen naar bijlage 1.

Bij het vermogen tot substitutie van auto naar openbaar vervoer past een nuancering. Dit is een uiterst complex vraagstuk en heeft een sterke relatie met de wijze waarop in de Randstad woningbouwlokaties worden gepland. De VINEX-lokaties zijn gemiddeld genomen te klein voor het realiseren van optimaal OV. De Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening zal daarin strategische keuzes moeten nemen. Gemaakte VINEX uitspraken zullen uiteraard worden nagekomen. Verbetering van het openbaar vervoer (met name op stadsgewestelijk niveau) is wel degelijk nodig is om – gelet op de groeiende mobiliteit – de bereikbaarheid en vitaliteit van de stadsgewesten blijvend te garanderen.

Context regeerakkoord.

In het regeerakkoord zijn afspraken gemaakt ten aanzien van de introductie van rekening rijden. Namens het kabinet heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat sinds 1998 intensief overleg gevoerd met de regionale besturen in de Randstad, teneinde steun voor het rekening rijden te verwerven. In deze overleggen lag het accent op de invoering van samenhangende bereikbaarheidspakketten per regio. Op basis daarvan zijn met de bestuurders van de betreffende provincies, kaderwetgebieden en centrumgemeenten in de regio's Amsterdam en Utrecht en het Stadsge-

west Haaglanden werkafspraken gemaakt over de uitwerking van verschillende regionale pakketten, in samenhang met de invoering van rekeningrijden. Met de regio Rotterdam is de intentie tot het maken van die werkafspraken overeengekomen.

Naast de regio's is het overleg met de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en de meest betrokken maatschappelijke organisaties gevoerd. Eerst in de vorm van het Noordzeeberaad, daarna meer toegespitst op het concrete initiatief vanuit de werkgevers inzake de aanleg van betaalstroken en tolwegen. De diverse elementen uit deze overlegondes zijn in dit plan verbonden tot een mix van maatregelen in een totaalpakket. Dit totaalpakket is aan alle partijen in een zogenaamd Breed Beraad Bereikbaarheid op 29 maart jl. gepresenteerd. Na dit beraad heeft het kabinet het budget en de invulling van het bereikbaarheidsoffensief vastgesteld.

Ten behoeve van de aanpak van de bereikbaarheidsproblematiek is het Regeerakkoord 1998 aangepast. Deze aanpassing behelst het vervangen van de passage «*Als tweede instrument voor variabelisatie teruggesluisd*)» door:

«Als tweede instrument voor variabelisatie wordt vanaf 2002 gelijktijdig begonnen met proeven voor spitstarief en voor betaalstroken in de Randstad.

Spitstarief en Betaalstroken hebben tot doel een betere doorstroming van het verkeer tegen betaling te bewerkstelligen.

De proeven met het spitstarief en de betaalstroken worden gelijktijdig geëvalueerd twee jaar na invoering.

Op basis van de uitkomsten daarvan zal worden besloten omtrent de definitieve invoering van beide vormen van tariefbeleid. De opbrengst van het spitstarief zal worden gebruikt voor het verlagen van de houderschapsbelasting. Bij de variabelisatie zal rekening worden gehouden met schoon, zuinig en veilig rijden.

Op basis van nader te bepalen constructies van publiek-private samenwerking kunnen voorts tolwegen en openbaar vervoerinfrastructuur worden aangelegd.

De juridische basis voor de diverse mobiliteitstarieven en de voorwaarden waarop beide proeven worden uitgevoerd krijgen vorm in één wet bereikbaarheid en mobiliteit, die tijdig bij de Kamer zal worden ingediend met het oog op de start van de proeven vanaf 2002.

Voor de periode 2000–2010, voorzover inpasbaar binnen de totaal voor investeringen bestemde ruimte, een additioneel bedrag van in ieder geval 8 miljard gulden voor verbetering van de bereikbaarheid beschikbaar gesteld, naast een rijksbijdrage van maximaal 2 miljard gulden aan de te vormen regiofondsen. Het geheel van deze extra middelen zal in evenwicht worden gespreid over de categorieën openbaar vervoer en wegen. Het Kabinet verplicht zich tot de realisatie van een snelle treinverbinding tussen de vier grote steden in de Randstad. Over de vormgeving daarvan wordt besloten op basis van de 5e Nota Ruimtelijke Ordening en het NVVP.

Deze infrastructurele voorziening zal worden gerealiseerd op basis van een PPS-constructie.

Ter dekking van de daartoe noodzakelijke overheidsinvestering neemt het Kabinet in deze Kabinetsperiode een besluit.

De benutting van bestaande weginfrastructuur zal worden verbeterd door slim verkeersmanagement waaronder een systeem van dynamische toeritdosering.

Betere benutting van bestaande railinfrastructuur zal zo goed mogelijk worden gerealiseerd.

De bovenvermelde beleidsvoornemens worden verwerkt in een BereikbaarheidsOffensief Randstad, waarmee het Kabinet vorm geeft aan de ambitie om de bereikbaarheid zowel over de weg als per openbaar vervoer te verbeteren. Deze ambitie zal worden opgenomen in het NVVP en de 5e Nota Ruimtelijke Ordening.»

De eerste tranche afspraken, die te maken hebben met de vergroening van het belastingstelsel zullen per 1 januari 2001 ingaan.

Uitdaging.

Bijna de helft van de ruim 6 miljoen auto's die Nederland kent, rijdt dagelijks rond in de Randstad, vooral in en rond de grote steden. Het overgrote deel (80%) van reizen per auto vindt plaats over regionale afstanden tussen de 10 en 40 km. Ruwweg de helft van alle autokilometers wordt over de hoofdwegen afgelegd. Gezien de ruimtelijk-economische inrichting van de Randstad met de mainports, een aantal hoofdcentra en legio subcentra, functioneren de hoofdwegen als een regionaal verbindend stelsel. De capaciteit van het hoofdwegennet maakt echter maar 10% uit van de totale wegcapaciteit. Kortom de helft van de vraag wordt geconfronteerd met 10% van het aanbod. Dat levert grote fricties op in de spits op de hoofdwegen bij de grote steden. Daarom is de bereikbaarheid van het economische hart van Nederland een grote zorg.

Het op orde houden van de bereikbaarheid is een grote uitdaging. Een uitdaging vanwege de mobiliteitsgroei en een uitdaging omdat het maatregelen vereist die moeten kunnen rekenen op een zo breed mogelijke acceptatie door politiek, bestuur en maatschappij. Individuele mobiliteitskeuzes staan voorop, maar dan niet tegen elke prijs. Dat betekent, dat het moet gaan om een pakket van samenhangende maatregelen en voorzieningen, die zich richten op zowel de aanbodzijde als de vraagzijde van de mobiliteit. Zo levert het simpelweg alleen blijven aanbieden van meer wegcapaciteit niet de juiste effecten op. Extra capaciteit alleen lost problemen slechts tijdelijk op of verschuift deze. Bovendien wordt de beschikbare capaciteit buiten de spits onderbenut.

De belangrijkste kenmerken van een goede bereikbaarheid zijn snelheid en betrouwbaarheid. Dat overigens wel onder adequate randvoorwaarden voor leefbaarheid en veiligheid. De snelheid en betrouwbaarheid zijn afhankelijk van de verhouding tussen intensiteit van de vraag en de capaciteit van het aanbod.

De belangrijkste sleutels om de verhouding tussen vraag en aanbod te optimaliseren zijn het goed benutten van de beschikbare capaciteit, het selectief investeren in uitbreiding van capaciteit op de grootste knelpunten en het variabiliseren van kosten van de verplaatsingen. Voor benutting is vooral van belang om met inzet van nieuwe technologieën tot een optimaal gebruik van de infrastructuur te komen, zoals de invoering van geavanceerde toeritdoseringsystemen.

De basis voor het beleid – met name aan de investeringskant – voor de periode tot en met 2010 is vastgelegd in het MIT. Met dit bereikbaarheidsOffensief wordt aan dat beleid een versnelling gegeven en een intensivering toegepast. De voorgestelde versnelling en intensivering zijn gericht op de belangrijkste knelpunten in de bereikbaarheid van de Randstad en in de regio's daarbinnen, waarbij voor het openbaar vervoer een belangrijke rol is weggelegd. Doorslaggevend is dat de desbetreffende maatregelen ook daadwerkelijk vóór 2010 kunnen worden gerealiseerd, gelet op de procedurele fase waarin ze nu verkeren en gelet op de bestuurlijke acceptatie in de desbetreffende regio's. Het totaalpakket is in

belangrijke mate gebaseerd op de inbreng van de regionale partijen en de werkgevers.

Zoals al aangegeven, is investeren in capaciteit alleen onvoldoende. Zonder invoering van het beprijzingsmechanisme zou de mobiliteit onevenredig blijven toenemen. Daarom worden de maatregelen aan de vraagzijde (de prijs) nu concreet gemaakt in de vorm van tarieven voor mobiliteit. Tarieven voor mobiliteit maken dus een niet te missen onderdeel uit van dit pakket; dit geldt zowel inhoudelijk als financieel.

Analyses die in het kader van het concept van het Nationaal Verkeer- en Vervoerplan zijn opgesteld tonen ook aan dat de mix van maatregelen uit het BOR-pakket leidt tot een beter kwaliteit van bereikbaarheid. De gemiddelde snelheid in ochtendspits ligt op de meeste wegen in en naar de Randstad op een hoger niveau, dan wanneer het BOR-pakket niet wordt meegenomen.

Belangrijk voor het hele pakket en eveneens een grote uitdaging is de echte invulling van de decentrale en private verantwoordelijkheden bij het realiseren van de maatregelen. De regio's via de mobiliteitsfondsen en de private partijen via PPS-arrangementen worden veel sterker betrokken. De rijksoverheid is immers noch alleen probleemhebber, noch alleen probleemoplosser.

Waarmaken verantwoordelijkheden.

Bereikbaarheid vraagt dus om een *doordachte mix* van maatregelen en het waarmaken van de verantwoordelijkheden van alle betrokken bestuurlijke en maatschappelijke partijen. Betrokken partijen zijn partijen die elk (apart en samen) een prestatie moeten leveren.

Het kabinet neemt haar verantwoordelijkheid en heeft besloten over het totaal aan geschetste maatregelen en voorzieningen inzake het bereikbaarheidsoffensief. Het doet dat met de overtuiging dat daarmee de doordachte mix realiteit wordt en met de reële verwachting van draagvlak van de andere betrokken partijen. Met deze partijen volgt zo spoedig mogelijk overleg. Dat overleg vindt plaats als volgt.

Overleg met de betrokken regio's.

Met de betrokken bestuurders van de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht, de kaderwetgebieden ROA, BRU, SRR en Haaglanden, de vier grote steden wordt overleg gevoerd met als inzet het maken van concrete afspraken. De inzet van het kabinet is dat betrokken partijen ook hun verantwoordelijkheid nemen, het belang van de samenhang in het pakket aan maatregelen onderschrijven en zich bereid verklaren het pakket aan maatregelen als totaal – juist vanwege die samenhang – bij hun achterbannen te verdedigen.

Regio's wordt gevraagd zich bereid te verklaren om in het domein dat zij als organisatie bestrijken al datgene te doen wat nodig is om het aangegeven pakket te realiseren en om daarbij samen te werken bij de uitwerking van de maatregelen en bij het voortvarend realiseren ervan. Het kabinet stelt daarbij als nadrukkelijke randvoorwaarde dat mocht een regio niet akkoord gaan, instelling en voeding van een regionaal mobiliteitsfonds in die situaties niet aan de orde kan zijn. Tevens hanteert het kabinet als uitgangspunt dat 2/3 van de regionale mobiliteitsfondsen wordt ingezet ten behoeve van het openbaar vervoer.

Overleg met bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties.

Met de maatschappelijke organisaties van werkgevers (VNO/NCW, MKB) en de vervoersbranche (ANWB, TLN, EVO, KNV, BOVAG-RAI) zal eveneens worden overlegd. Daarbij zal om steun gevraagd worden in die zin dat

partijen zich inspannen om in het domein dat zij als organisatie bestrijken al datgene te doen om dit pakket tot realisering te brengen. Met name zal inzet worden gevraagd voor een actieve opstelling bij het realiseren van private investeringen en bij het leveren van een actief flankerend beleid inzake vervoermanagement.

Met de maatschappelijke organisaties van werknemers en milieubelangen zal eveneens overleg worden gevoerd.

De hierna beschreven *kernelementen van het pakket* zijn:

- 1) De instelling van mobiliteitsfondsen en een impuls voor regionale infrastructuur.
- 2) Een impuls voor openbaar vervoer en hoofdwegen.
- 3) Het bieden van meer keuze voor de (auto-)mobilitist.
- 4) De introductie van tarieven voor mobiliteit en bereikbaarheid.
- 5) De publiek-private samenwerking inzake infrastructuur.
- 6) De modernisering van de wetgeving.
- 7) De flankerende maatregelen.

1. De instelling van mobiliteitsfondsen en een impuls voor regionale infrastructuur.

Er worden *regionale mobiliteitsfondsen* ingesteld. De fondsen worden gevoed door alle betrokken bestuurlijke partners, dat wil zeggen rijk, provincie en gemeenten. Tot en met 2010 wordt hierin een bedrag in de omvang van de opbrengsten van het spitstarief gestort. Het rijk zal daarnaast een eenmalige bijdrage in het fonds storten. Hierbij wordt het uitgangspunt gehanteerd dat het rijk de eigen bijdragen van de regionale partners zal verdubbelen, tot een maximum van 250 miljoen gulden per startende regio. Financiering hiervan vindt plaats uit het Fonds Economische Structuurversterking.

Daarnaast kunnen ook andere inkomsten zoals bijvoorbeeld parkeergelden in het fonds worden gestort. Het mobiliteitsfonds zal op nader aan te geven voorwaarden ingezet worden om via financieringsconstructies en/of bijdragen in publiek-private samenwerking (PPS) grote en kleine infrastructuurprojecten mogelijk te maken.

De fondsen hebben tot doel dat regionale bestuurders maatwerkbeleid kunnen voeren. De regionale fondsen bieden regio's de mogelijkheid om een substantieel eigen verkeer- en vervoerbeleid te voeren. Het gaat dan om maatregelen op het gebied van locatiebeleid, parkeerbeleid, fietsbeleid en vooral om het versterken van de regionale en lokale netwerken van openbaar vervoer en wegen. Dit draagt ook bij aan de ontsluiting van VINEX-lokaties.

De betrokken regionale overheden krijgen de financiële armslag om cruciale infrastructuurprojecten zelfstandig ter hand te nemen. De uitwerking van deze regionale gebiedsaanpak vergt durf en creativiteit, ook daar waar het publiek-private samenwerking aangaat. Met uitvoering van deze regionale maatregelen, het vigerend MIT en versnelling en intensivering van de rijksinspanning, wordt ook een belangrijke bijdrage geleverd aan de kwaliteitssprong voor openbaar vervoer op regionaal niveau.

2. Een impuls voor openbaar vervoer en hoofdwegen.

Voor de infrastructuur geldt dat de investeringsimpuls uit 1998 zal zorgen voor een significante verbetering in de betrouwbaarheid van het infrastructuurnetwerk tot en met 2010. In de eerste plaats geldt dat het MIT-programma tot en met 2010, zoals opgenomen in het MIT 2000, zal

worden uitgevoerd. Daarmee worden voor het hele land verbeteringen aangebracht in het infrastructuurnetwerk, zowel in als van en naar de Randstad, als ook in de regio's buiten de Randstad.

Maar niet alle noodzakelijke plannen konden in 1998 financieel worden ingepast. Bovendien komt een aantal projecten om budgettaire redenen later in uitvoering dan wenselijk is. Het gaat er nu om een aantal vóór 2010 geplande infrastructuurprojecten te *versnellen* en het gaat om het *intensiveren* van de aanpak van knelpunten; ook in het licht van de hoge economische groei. Die intensivering betreft het realiseren van *infrastructuurprojecten* die in het MIT financieel nog niet gedekt waren. Daarbij bestaan er nu ook concrete kansen om in samenwerking met private partijen tot een hoogwaardige bereikbaarheid van de Randstad te komen. De verdere verbetering van de bereikbaarheid buiten de Randstad bovenop het MIT komt in het NVVP aan de orde.

2.a. Openbaar vervoer.

De belangrijkste opgave in het openbaar vervoer voor de komende jaren ligt in het verbeteren van de stadsgewestelijke verbindingen. Met name in light rail zal meer geïnvesteerd worden. Daarbij is ook de ontwikkeling van belangrijke knooppunten van belang. In concreto gaat het om de versnelling van de al geplande rijksbijdrage aan de aanleg van HSL-stations en het realiseren van extra spoormaatregelen bij een aantal HSL-stations via een extra rijksbijdrage. Dit naast de noodzakelijke inzet vanuit de private sector ten behoeve van de ontwikkeling van de nieuwe sleutelprojecten in PPS-verband. De centrale stations van de vier grote steden worden verder geschikt gemaakt voor verknoping met regionale OV-systemen.

De light railprojecten in de Randstad worden voor een belangrijk deel gerealiseerd (in combinatie van versnelling en nieuwe maatregelen). Daarbij gaat het om Regionet (Amsterdam); Randstadspoor (Utrecht); Agglonet (Den Haag) en verknoping Randstadrail op Den Haag CS en Rotterdam CS. Daarnaast wordt een deel van de Rijn-Gouwelijn gerealiseerd. Hierdoor ontstaat in de bestaande middelen weer ruimte voor light rail projecten elders in het land (KAN-gebied en Zuid-Limburg).

Samen met de inzet van de regionale fondsen komen deze verbeteringen van het openbaar vervoer de stedelijke kwaliteit ten goede. Ook wordt hiermee de stedelijke ontwikkeling conform VINEX ondersteund. Daarnaast vindt een intensivering plaats van de uitvoering van het programma BB21, gericht op een betere benutting van het spoorweginet. Deze BB21 maatregelen ondersteunen ook de light rail ontwikkelingen.

Alle OV-projecten die voor 2010 uitvoerbaar zijn, regionaal-bestuurlijk gedragen worden en passen bij de beleidsdoelstellingen van het rijk zijn in BOR opgenomen. Vervolgontwikkelingen in het openbaar vervoer maken onderdeel uit van de beleidsontwikkeling inzake de 5e Nota Ruimtelijk Ordening en het Nationaal Verkeer- en Vervoerplan.

Versnelde openbaar vervoerprojecten:

- aanleg HSL-stations (2005 i.p.v. 2008)
- aanleg Noord-Zuidlijn (2007 i.p.v. 2009)

Intensivering openbaar vervoerprojecten:

- extra railvoorzieningen HSL-stations Amsterdam Zuidas/Rotterdam CS (2002–2009)
- extra bijdrage UCP (2007–2009)
- extra bijdrage spoortunnel Delft (afhankelijk van private bijdrage)
- bijdrage shuttle Kop van Zuid (in 2001)

- Randstadspoor Utrecht 1e fase en grote delen van de 2e fase (2005–2010)
- Regionet Amsterdam (delen) (2005–2008)
- Aggloniet Den Haag (delen) (2006–2010)
- voorzieningen stations Den Haag CS (flyover)+R'dam CS (aansluiting metro) (2007–2009)
- gedeeltelijke risicoafdekking aanleg Randstadrail
- studie Bereikbaarheid Openbaar vervoer Amsterdam-Schiphol (w.o. studie naar doortrekken Noord-Zuidlijn en vertrammen Zuid-Tangent) (2007–2008)
- deel van Rijn-Gouwelijn (Leiden-Alphen) (2006–2010)
- maatregelen spoor (BB21)

Het kabinet hecht belang aan de verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer in de Randstad. Er bestaan diverse visies voor middellange en lange termijn. Het recentelijk gepresenteerde plan van de vier grote steden en het plan van het consortium Transrapid voor een «rondje Randstad» zijn hiervan de meest sprekende voorbeelden. Voor het rondje Randstad wordt inmiddels een nader onderzoek uitgevoerd naar de betekenis van een dergelijke benadering op langere termijn (na 2010), ook in relatie tot de 5e Nota Ruimtelijke Ordening (5 NRO) en het Nationaal Verkeer en Vervoerplan (NVVP). Het plan van de vier grote steden gaat uit van zowel verbetering van het openbaar vervoer in de regio's als van kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer tussen de steden. Deze doelstelling is ook het uitgangspunt voor het MIT en de BOR-maatregelen en in het verlengde daarvan het NVVP. Op het gebied van stads-gewestelijke openbaar vervoer geeft dit BOR-pakket een sterke stimulans voor de ontwikkeling van light rail in alle regio's. Voor de verbetering van de verbindingen tussen de regio's gaat ook het rijk uit van verdere uitbreiding van de vervoerscapaciteit per spoor. De wijze waarop is nader te bepalen op basis van een mix van slimme benuttingsmaatregelen, maatregelen conform BB21, aanleg van capaciteit voor light rail, aanleg van capaciteit voor zwaar spoor, dan wel een systeemsprong (nieuwe concepten/technieken). Het kabinet verplicht zich om de mobiliteitsprojecten die voortvloeien uit de 5e Nota Ruimtelijke Ordening en het NVVP zo spoedig mogelijk na besluitvorming hierover te concretiseren.

2.b. Hoofdwegen.

Bij de hoofdwegen vormt de bereikbaarheid van de mainports en de economische centra de opgave. Daarbij gaat in deze aanpak in de eerste plaats om een versnelling van een aantal benuttingsprojecten op achterlandverbindingen. Daarnaast wordt de aanpak van knelpunten op de achterlandverbindingen geïntensiveerd door het naar voren halen van projecten uit MIT-categorie 2. In dit plan worden verder betaalstraken en tolwegen mogelijk (zie ook punt 4). Deze projecten zijn mede gebaseerd op het plan voor een doorstroomroute en in het vigerende MIT ten dele opgenomen als 3a projecten (kansrijke projecten voor PPS-arrangementen) (zie ook punt 5). Er wordt met dit pakket nadrukkelijk ingezet op de private participatie in het oplossen van knelpunten, waarbij het accent ligt op het creëren van doortroommogelijkheden (tegen betaling) bij de mainports.

Versnelde wegenprojecten:

- versnelling benutting A1/A9 (2005 i.p.v. 2008)
- versnelling benutting A12 Utrecht-grens (2004 i.p.v. 2008)

Intensivering wegenprojecten:

- uitbreiding A2 Amsterdam-Utrecht (2004–2010)
- benutting A12 Den Haag (incl. verkenning mogelijkheden Trekvlietrace) (2003–2007)
- benutting A12 Utrecht (2006–2008)

- A1/A6 brug Muiden (2003–2004)
- knooppunt A4/A9 Badhoevedorp (2003–2005)
- bijdrage N201 (2003–2007)
- A2 Utrecht-Deil (2007-doorloop na 2010)

Intensivering wegenprojecten als betaalstroken/tolwegen

(PPS-arrangementen): Voor al deze voorstellen geldt dat ze zonder private middelen niet zullen worden gerealiseerd. Voor de wegen waar betaalstroken aan de orde zijn, geldt dat wanneer de proeven met betaalstroken niet succesvol zijn, deze eveneens niet doorgaan.

- 2e Coentunnel (tol) (2003–2008)
- Westrandweg (tol) (2004–2008)
- A9 (betaalstroken) (2006–2010)
- A6-A9 (toltunnel) (2009 – doorloop na 2010; afhankelijk van uitkomst van gedetailleerde studie en private bijdrage)
- A4 Midden-Delfland (tol) (bij dit project wordt naar optimale inpassing gestreefd in lijn met de plannen van de provincie Zuid-Holland) (2004–2008)
- A15 (betaalstroken) (2007–2010)
- A13/A16 (tol) (2007-doorloop na 2010, afhankelijk van private bijdrage)
- A4 Dinteloord-Bergen op Zoom (tol) (2003–2006) (het mogelijk maken van dit project betekent niet dat het deel van de A4 Zuid door de Hoekse Waard wordt aangelegd).
- A4 De Hoek-Clausplein (betaalstroken privaat optioneel; geen rijksbijdrage vóór 2010).

Planning van projecten.

Welke infrastructuur wanneer in gebruik kan worden genomen (bij maximale proceduredruk) hangt af van de planprocedure (incl. ruimtelijke procedures ca. 3 jaar nodig), de planvoorbereiding (bestek/gunning etc. ca. 2 jaar nodig) en de planuitvoering (afhankelijk van omvang project ca. 4 jaar. nodig). Afhankelijk van met name de procedurele fase waarin projecten nu verkeren kan de stap worden gemaakt naar planvoorbereiding (verder maximaal gelijkgeschakelen van fasen). Gemiddelde tijd tussen nu en in gebruik nemen zal 7 à 8 jaar bedragen (sommigen in 5 andere in 10 jaar).

2.c. Financiële inzet.

Bij de versnelling van OV-projecten wordt ruim 0,6 mld. aan middelen naar voren gehaald, maar worden per saldo geen extra middelen over het geheel van de periode 2000–2010 ingezet. De middelen voor de intensivering voor het openbaar vervoer worden voor een deel gedekt uit het Infrafonds, via een invulling van de in het MIT nog niet concreet toebedeelde ruimte voor spoorprojecten. Het andere deel wordt gedekt via een extra bijdrage uit het FES. Het totaal van de extra impuls voor de intensivering voor het openbaar vervoer in dit pakket bedraagt daarmee 3,2 mld. voor benoemde projecten en benuttingsmaatregelen spoor.

De regiofondsen worden gevoed door een bedrag in de omvang van de opbrengsten van het spitstarief. Daarnaast wordt een maximale extra rijksbijdrage verstrekt als verdubbeling van de eigen regionale bijdragen. De rijksbijdragen aan de fondsen worden gedekt uit het FES. In totaal gaat het daarmee bij de fondsen om ca. 3 mld. De fondsen worden voornamelijk voor regionaal openbaar vervoer van belang. Een uitgangspunt daarbij is dat 2/3 (dus ca. 2 mld.) van de fondsen voor OV wordt ingezet. Daarmee is sprake van een evenwichtige impuls van overheidszijde in vergelijking met de hoofdweg.

De versnellingen van wegprojecten wordt 1,2 mld. aan middelen naar voren gehaald, maar worden per saldo geen extra middelen over het geheel van de periode 2000–2010 ingezet. Voor de hoofdwegen bedraagt de extra impuls van rijkszijde voor de intensivering 4,8 mld. Deze wordt gedekt uit het FES. Daarnaast wordt gerekend op een private bijdrage voor betaalstroken en tolwegen van ruim 3 mld.

Overzicht directe rijksbijdragen aan versnellingen en intensivering van infrastructuur.

	Versnellingen *)	Intensiveringen**)
Openbaar vervoer	(0,6 mld.)	3,2 mld.
Wegen	(1,2 mld.)	4,8 mld.

*) middelen worden naar voren gehaald, per saldo worden over de periode 2000–2010 niet meer middelen ingezet.

***) De intensiveringen zijn conform besluitvorming Kaderbrief 2001. Dat betekent dat circa 7 miljard additioneel uit het FES en circa 1 miljard uit de nog niet toegedeelde ruimte in het Infrastructuurfonds wordt ingezet. Daarenboven wordt er circa 2 miljard beschikbaar gesteld aan de regionale mobiliteitsfondsen.

Overzicht totale inzet publieke middelen (incl. regionale fondsen)

OV-impuls rijk		inzet regiofondsen			HWN-impuls rijk		
projecten	2,7 mld.	OV	2,0 mld.	overig*)	1,0 mld.	projecten	4,8 mld.
benutting spoor	0,5 mld.						
totaal		OV	5,2 mld.	Overig	1,0 mld.	HWN	4,8 mld.

*) t.b.v. maatregelen voor onderliggend wegennet, fietsvoorzieningen, transferia e.d.

De BOR-maatregelen en middelen zullen worden opgenomen in het eerstkomende MIT.

3. Het bieden van meer keuzen voor de (auto-)mobilitist.

De mobilist gaat *betalen naar rato van gebruik*. De bedoeling is dat de consument daardoor een bewuster mobiliteitsgedrag gaat vertonen. De keuzemogelijkheden voor de automobilist nemen toe. Op plekken waar betaalstroken worden aangelegd is de keuze tussen gebruik maken van de betaalstrook tegen een tarief of gebruik maken van de parallelle strook zonder tarief. Betaalstroken zijn fysiek (en wellicht elektronisch) afgescheiden stroken die toegankelijk zijn voor degene die wenst te betalen voor het gebruik ervan. Parallel hieraan liggen stroken waarvoor niet betaald hoeft te worden. Gebruik van de betaalstrook verhoogt de betrouwbaarheid van de reistijd.

Bij tolwegen (alle stroken vallen onder betalingsregime) bestaat de keuze tussen kiezen voor de tolweg of een alternatieve route. Dus betaald door 2e Coentunnel of onbetaald door 1e Coentunnel; betaald over de A4 Midden-Delfland of onbetaald over de A13.

Te allen tijde is de keuze aanwezig voor alternatieven in de zin van openbaar vervoer, carpoolen, buiten de spits reizen of thuiswerken. De burger heeft dus keuzes. Hij krijgt bovendien meer regionale verkeers- en vervoervoorzieningen, meer openbaar vervoer, meer wegcapaciteit en verlaging van de motorrijtuigenbelasting.

4. De introductie van tarieven voor mobiliteit en bereikbaarheid.

Diverse vormen van tariefstelling en gefaseerde invoering ervan worden mogelijk. Het streefbeeld is de *variabilisatie*. Een km-tarief in combinatie met een verlaging of afschaffing van de motorrijtuigenbelasting past goed in deze variabilisatiegedachte. Het *kilometertarief* is echter niet eerder operationeel dan 2010. Er is sprake van een volgorde der dingen. Als motto geldt: «*het huidige goede moet niet de gevangene worden van het toekomstig betere*». De aanpak tot 2010 kent twee fasen.

4.a. Proeven met spitstarieven en pilots met betaalstroken.

Vanaf 2002 wordt begonnen met *proeven voor spitstarief*. Het gaat om 11 *zoeklocaties voor tariefpoorten* op het hoofdwegennet bij de vier grote steden. Met de bestuurlijke partners worden de huidige werkafspraken omgezet in convenanten, waarbij op aangewezen corridors de zoeklocaties worden ingevuld met een concrete locatie waar het *spitstarief* gaat gelden. Het spitstarief is het verst ontwikkeld, werkt regulerend in de spits, kan snel en eenvoudig worden gerealiseerd (vereist geen grote ingrepen aan infrastructuur) en is relatief goedkoop. (in de huidige opzet ca. 60 mln. aan kosten per regio). En de techniek kan in de toekomst ingezet worden voor andere toepassingen.

Bij de plekken waar het spitstarief geldt op de hoofdwegen, heeft de regio de verantwoordelijkheid om de noodzakelijke maatregelen te treffen voor PenR-terreinen en OV-voorzieningen ter plaatse. Deze maatregelen worden gefinancierd uit het regionaal mobiliteitsfonds. De regio's hebben ook de verantwoordelijkheid om maatregelen te treffen op de nabij gelegen regionale en lokale wegen om eventueel sluipverkeer tegen te gaan. Dat kan door fysieke maatregelen te treffen om sluipverkeer tegen te gaan of door ook daar het spitstarief in te voeren. De financiering van deze maatregelen zijn voor rekening van het rijk.

Afhankelijk van de ervaringen na 2 jaar en de regionale wensen kan overgegaan worden naar uitbreiding van de plekken rond de vier grote steden in de ochtendspits.

Daarnaast is besloten om *pilots met betaalstroken* te starten in 2002 / 2003. Het gaat om 4 *opties, nl.* op de A4 (de 2e Benelux-tunnel), de A16 (tussen Dordrecht en Klaverpolder), op de A1 (wisselstrook) en op de A5 (Verlengde Westrandweg).

Zowel de proeven met het spitstarief als met betaalstroken zullen worden gemonitord en geëvalueerd. Helder uitgangspunt is dat de automobilist van het eventueel naast elkaar bestaan van diverse vormen van betalen geen ongemak zal kennen. Via wetgeving en feitelijke standaardisatie is gewaarborgd dat met één betaalunit zal kunnen worden volstaan. Op de wegen waar sprake is van tol of betaalstroken zal het spitstarief niet tegelijkertijd aan de orde zijn.

KOSTEN introductie Spitstarief

In het Infrafonds (art 03.05) is nu een bedrag opgenomen van totaal ca. 1,5 miljard gulden. Dit behelst alle kosten (voorbereiding, realisatie en exploitatie) t/m 2010 bij de oorspronkelijk gedachte gefaseerde invoering (eerst in één regio, na twee jaar in alle regio's). Hierin zijn opgenomen alle kosten voor totaal 74 tariefpoorten (portalen met apparatuur op HWN (23) en OVN (51)), de apparatuur voor in de auto, de datacommunicatie, de back-office (Belastingdienst), info-panelen t.p.v. de portalen en ook sluipverkeer werende maatregelen op het OVN.

Nu is er sprake van een andere wijze van gefaseerde invoering (per corridor). Op basis van het overleg met de regio wordt nu uitgegaan van totaal **11 tariefpoorten op het HWN (2 in A'dam en 3 in Utrecht, 3 in Haaglanden en 3 in Rotterdam)**. De regionale wegbeheerders zijn verantwoordelijk voor het treffen van sluijverkeerwerende maatregelen. Dit kan met fysieke maatregelen of door het plaatsen van tariefpoorten op het onderliggende wegennet; deze maatregelen komen ook voor rekening van het Rijk.

Globaal kunnen de kosten voor de «proef» (twee jaar) als volgt worden ingeschat:

• voorbereiding t/m 2002	200 mln
• vaste bouwkosten (betaalboxen in auto's, data infrastructuur, back-office)	130 mln
• variabele bouwkosten (tariefpoorten, sluijverkeerwerende maatregelen) (kosten variëren per regio: 20 tot 40 mln per regio)	120 mln
• exploitatie voor een periode van twee jaar	100 mln
totaal	550 mln

(gemiddeld per regio komen de bouwkosten neer op ca. 250/4 = 60 mln gulden)

Als kengetal kan verder nog worden gehanteerd dat een extra tariefpoort op het HWN ca. 3 mln extra kost en op het OWN ca. 2 mln (op basis van genoemd aantal tariefpoorten; bij een geringer aantal liggen de kosten per tariefpoort hoger).

EVALUATIE proeven en pilots

De effecten van de maatregelen in het pakket van het Bereikbaarheidsoffensief (BOR), en in het bijzonder de effecten van het spitstarief, zullen zo goed mogelijk worden geëvalueerd. De resultaten zullen aan de Tweede Kamer en de regionale partners worden voorgelegd en bij onvoldoende effect zal het spitstarief-systeem worden beëindigd. Een pakket aan maatregelen brengt echter met zich mee, dat het effect van de afzonderlijke maatregelen moeilijker te bepalen wordt dan bij de invoering van één afzonderlijke maatregel.

Eerder is modelmatig berekend dat bij de oorspronkelijke opzet van het spitstarief – in de vorm van 4 volledige cordons rond de grote steden – de reductie van de congestie randstadbreed 30–40 % zou bedragen. Het zal duidelijk zijn dat in de corridorsgewijze opzet van het spitstarief in dit pakket, dit effect niet kan worden bewerkstelligd.

Wat betreft het spitstarief zal op korte termijn (tot een jaar na invoering) vooral naar de afname van het aantal passages bij de tariefpoorten worden gekeken.

Twee jaar na invoering worden de korte termijn effecten bepaald aan de hand van 4 indicatoren:

1. Verandering van congestie en reistijden op het Hoofdwegennet tijdens de spitsperiode.
2. Verandering van verkeersvolume op het onderliggend wegennet tijdens de spitsperiode
3. Verandering van verkeersvolume – en de samenstelling naar ritmotieven
4. Verandering van verkeerssituatie en verkeersveiligheid nabij de tariefpoorten en de sluijverkeerwerende maatregelen

De lange termijn effecten van het spitstarief zoals verhuizingen van werknemers en bedrijven kunnen na ongeveer zes jaar worden vastgesteld. In de evaluatie zal rekening worden gehouden met de autonome groei van de mobiliteit.

De benodigde informatie kan voor het merendeel worden verzameld met behulp van bestaande technieken voor verkeerssignalering. Daarnaast zal, om te kunnen bepalen welk deel van de effecten kan worden toegeschreven aan het spitstarief, een grote groep automobilisten in de tijd worden gevolgd (panelonderzoek). Het werkplan voor de evaluatie-opzet is besproken met het CPB. De conclusie van het CPB is dat met het werkplan een stevig fundament wordt gelegd voor de meting van de effecten van het spitstarief. De geschetste aanpak maakt het mogelijk om niet alleen verkeerskundige effecten te evalueren, maar ook om economische effecten in te schatten (m.n. baten van verbeterde bereikbaarheid).

De pilots met betaalstroken zullen eveneens geëvalueerd worden. De volgende effecten zullen daarbij onder meer worden betrokken:

- verandering van congestie en reistijden op hoofdwegen (op betaalstroken en parallelle stroken);*
 - doorstroomkwaliteit op betaalstroken (serviceniveau);*
 - gedrag van gebruikers en niet-gebruikers;*
 - gebruikers van betaalstroken naar doelgroep;*
 - opbrengsten en kosten;*
 - verkeerskundige aspecten rond in- en uitvoegen (incl. veiligheid).*
- Een werkplan hiervoor zal zo spoedig mogelijk worden ontwikkeld.*

4.b. Realiseren van tolwegen en betaalstroken.

Vanaf **2006** zullen op basis van verdere concrete planuitwerking en de bijbehorende PPS-constructies betaalstroken en tolwegen in gebruik kunnen worden genomen. Tolwegen waaraan gedacht wordt als onderdeel van het pakket zijn: de 2e Coentunnel, de Westrandweg, de verlengde Westrandweg; de A4 Midden Delfland; de A13-A16, de A4 bij Bergen op Zoom en de verbinding A6-A9 (start voor 2010). Betaalstroken zijn als onderdeel in het pakket opgenomen langs delen van de A4, de A9 en A15. Verdere uitbreiding van tolwegen en betaalstroken is ook na 2010, wanneer introductie van het KM-tarief reëel is, een mogelijkheid.

5. De publiek-private samenwerking inzake infrastructuur.

Voor de in dit pakket aan te leggen tolwegen en betaalstroken is samenwerking vereist tussen private partijen en rijk (en mogelijk regionale partijen) waarbij investeringen, risico's en opbrengsten worden gedeeld. De daarbij te kiezen juridische samenwerkingsvorm zal nog nader worden bepaald. In het kader van het binnenkort te verschijnen beleidsvoornemen voor het Nationaal Verkeer- en Vervoerplan zal dit verder worden uitgewerkt. Het is denkbaar dat het rijk in samenwerking met private partijen en regio's arrangementen uitwerkt waarbij het rijk naast risicodragende investeringen ook bestaande infrastructuur (in de vorm van gekapitaliseerde goederen in natura) inbrengt.

Binnen de arrangementen kunnen dan diverse vormen van risico- en opbrengstverdeling van toepassing zijn, voor diverse onderdelen van het infrastructuurnetwerk. Maatgevend voor de rijksparticipatie is dat private partijen substantieel bijdragen (in de orde van 40 %). Daarbij is nog geen rekening gehouden met een bijdrage van andere overheden in de PPS-arrangementen (via financiering uit de gemeentelijke kapitaaldienst). Maatgevend voor alle partijen is de rendementsverwachting in relatie tot het verwachte gebruik van betaalstroken en tolwegen.

In het rapport van de HWV over de doorstroomroute komt men tot de conclusie dat van de 8,6 mld. projectkosten waarvan de HWV uitgaat als zijnde de totale kosten voor het door hun gepresenteerde plan, er via tol en betaalstroken een zeer aanzienlijk deel privaat betaald kan worden. Er worden diverse (hoge en lage) scenario's gehanteerd. De verschillen in de scenario's zitten met name in de verkeersprognoses, andere inningskosten en veronderstelde (vracht-)wagentarieven. Privaat kan volgens de HWV tussen de 20% en 45% van de projectkosten gefinancierd worden. Nb. gezien de fase van uitwerking moet hierbij een onzekerheidsmarge worden gehanteerd).

6. De modernisering van de wetgeving.

De juridische basis voor mobiliteitstarieven krijgt vorm in een wet bereikbaarheid en mobiliteit. Het gaat hierbij om de juridische basis voor het spitstarief, de tarieven voor betaalstroken en tolwegen, de inrichting van de mobiliteitsfondsen en een doorkijk op de toekomstige invulling van de kilometertarief. Er wordt ingezet op een wetgevingstraject dat de uitvoering van het totale plan conform planning mogelijk maakt, te starten met de invoering van het spitstarief in 2002.

7. De flankerende maatregelen.

Het bereikbaarheidsoffensief bestaat tenslotte uit regionaal toegespitst flankerend beleid. Het gaat dan om maatregelen rondom bijvoorbeeld locatiebeleid, parkeerbeleid, fietsbeleid, telewerken en vervoermanagement. Omdat het hier gaat om maatregelen die ingrijpen op het (individueel) mobiliteitsgedrag, wordt ook wel gesproken over mobiliteitsmanagement. Het spreekt voor zich dat naast de overheden, ook het bedrijfsleven hier een uitdrukkelijke verantwoordelijkheid heeft. Met name in gebiedsgewijze aanpak komt de integratie van elkaar versterkende maatregelen tot zijn recht. De beste resultaten worden bereikt in een samenspel tussen overheid (inzet van specifieke beleidsmaatregelen) en bedrijven (inzet van vervoermanagement) via gebiedsgewijs maatwerk. Het uitgangspunt is dat regionaal het meest effectieve maatregelenpakket wordt samengesteld.

Vervoermanagement neemt binnen mobiliteitsmanagement een bijzondere plaats in, omdat bij vervoermanagement de bedrijven nadrukkelijk worden aangesproken op hun eigen inspanning en resultaat. *Onderdeel van dit bereikbaarheidsoffensief is dan ook dat het bedrijfsleven zich concreet en taakstellend aan de inzet van vervoermanagement commiteert.* De regionale overheid biedt het bedrijfsleven daarbij de benodigde ondersteuning middels de gedecentraliseerde vervoermanagementgelden (via regionale adviespunten vervoermanagement). Met het bedrijfsleven worden aanvullend projectgewijs afspraken gemaakt die leiden tot verbetering van de bereikbaarheid, zoals het koppelen van OV-uitbreiding en invoering van innovatieve vervoerconcepten aan commitment van bedrijven aan het gebruik van de voorziening.

Overigens ontstaan momenteel in de markt (door bv. OV- en leasebedrijven) nieuwe producten en diensten op het gebied van vervoermanagement, die voor werkgevers kostenverlagend en voor werknemers serviceverhogend zijn.

Op grond van de ervaringen tot nu toe mag rederlijkerwijs worden verwacht dat, indien bedrijven hun verantwoordelijkheid serieus nemen, zo'n 40% van de bedrijven, zeker in de congestiegebieden, actief aan vervoermanagement doet en daarmee resultaten behaalt.

BIJLAGEN.

- 1. Overzicht OV-maatregelen Randstad tot en met 2010 conform MIT**
- 2. Kaartbeeld wegenprojecten Randstad tot en met 2010 conform MIT (i.r.t. dit BOR-pakket)¹**
- 3. Kaartbeeld maatregelen BOR¹**
- 4. Kaartbeeld integraal pakket MIT en BOR¹**
- 5. Kaartbeeld effecten van beleid zonder BOR-pakket in 2010¹**
- 6. Kaartbeeld effecten van beleid met BOR-pakket in 2010¹**
- 7. Kaartbeeld toename OV-aanbod 1995–2010 (incl. BOR)¹**

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

*Cat. 0 (in uitvoering)**Amsterdam–Den Haag–Rotterdam–Dordrecht*

Amsterdam CS–Zaanstraat: 6-sporig
Riekerpolder–Schiphol–Hoofddorp: 4/6/4-sporig
Rotterdam Zuid–Dordrecht: 4/6-sporig
Rotterdam/Den Haag–Utrecht
Gouda Westzijde: 5e spoor
Woerden–Harmelen: 4-sporig fase 2
Amsterdam–Utrecht–Maastricht/Heerlen
Utrechtboog
Amsterdam Bijlmer–Loenen: 4-sporig
Loenen–Maarssen: 4-sporig
Maarssen–Utrecht CS: 4-sporig
Aanpassingen Houten Castellum
Hemboog
Amsterdam/Amersfoort–Zwolle–Groningen
Amsterdam CS spoor 15
Amsterdam CS spoor 10/15
Amsterdam CS westelijke tunnel
Overige lijndelen
Flevolijn Gooiboog
Nootdorpboog
HSL-Zuid

Cat. 1 (voornemen uit te voeren in periode t/m 2010)

Vleuten–Geldermalsen (incl. RS-spoor)
Hilversum 2e fase *Maatregelen Regionale en lokale infrastructuur Randstad 2000–2010 (MIT)*

*Cat. 0**stadsregio Amsterdam (ROA)*

Ringlijn
Gebiedsgewijze Aanpak Schiphol
Gebiedsgewijze Aanpak Zuid-Oost
Zuidtangent kertraject fase 1 (VINEX)
Zuidtangent kertraject fase 2
Busbaan IJpendam–'t Schouw
Tram Amstelveen Westwijk
OV-ontsluiting OHG-IJburg (VINEX) (PH-tunnel/Oostertoegang CS)
Tram IJburg, fase 1 (VINEX)
Noord-Zuidlijn Noord-WTC (incl. voorber.kosten)
IJ-boulevard-Oost (BPR 205)
Haarlemmermeer/Amsterdam T 106/A9
Haarlemmermeer N22 Noord
stadsregio Rotterdam (SRR)
Kop van Zuid metrostation
Kop van Zuid TramPlus; Erasmusbrug (VINEX)
Kop van Zuid, stadsbrug + viaduct (BPR 230/234)
TramPlus–CS–Lombardijen (VINEX)
TramPlus Schiedam-Vlaardingenlijn (voorh. Tramplus fase 2)
NZ-metro, station Beurs
NZ-metro upgradering
Station Lombardijen
Busbaan Groene Kruisweg 2e fase

Beneluxmetro (VINEX)
Nesselande (VINEX)
Structuurschema Zeehavens
Parklane fase 1, Giess.plein/4 havengebied
Eemhaven A15 *stadsregio Haaglanden*
Verlengen tramlijn 1 Delft Zuid
Tramtunnel Hollands Spoor
Tramlijn Steenvoorde incl verl. Wateringse Veld (Agglonet)
Tramtunnel Grote Marktstraat (Agglonet)
Koningstunnel
Ontsluiting HOV Ypenburg/Nootdorp (VINEX)
Trambaan reconstructie Rijswijkseplein
Zuidwestelijke randweg (N211)
Doorstroming Parkeerruit *stadsregio Utrecht (BRU)*
HOV-Utrecht CS-Uithof (Vredenburg-Uithof) (VINEX)*1
Ontsluiting HOV Leidsche Rijn (VINEX)
regio Zuid Holland
Leiden Centraal Stationsplein project
Barendrecht Rondweg
Omleiding Kwintshuil (N222)
Leidschenveen/Zoetermeer N469 (voorh.Prov.ZH/S20 LeiZo)
Delfgauw N 470 1e fase
Pilot doelgroep N213
regio Utrecht/Flevoland
Almere busbanen (VINEX)
Herinrichting station Amersfoort
Amersfoort Groeistad, fase 1 en 2
Amersfoort Centraal Stadsgebied, 1e fase
Doelgroep-pilot N408/409
Amersfoort/Bunschoten N199
Veenendaal Oostelijke rondweg, N233
Structuurontsluiting Lopikerwaard, N210

Cat. 1

Amsterdam:

Uithoorn-Aalsmeer 4e fase
Uithoorn-omlegging S21/N201
Afkkoop risico NZ-lijn
Zuidtangent fase 2/WO
Busstation irt NZ-lijn/IJ-boul

Rotterdam:

Pijnacker, fase 2
Parklane, fase 2
Rdam Carnisselande (VINEX)
Tramplus fase 3

Den Haag

Agglonet

Utrecht:

Oostflank Utrecht
UCP (VINEX)

Overig:

Randstadrail
HAL/VINEX deel a
HAL/VINEX deel b
Vathorst (R)
Div. reg/lok vinexverk.
Div. reg/lok maatregelen own-vinexact