

Vergaderjaar 2001–2002

27 455

Nationaal Verkeers- en Vervoersplan

Nr. 62

DEEL B (3A): KABINETSSTANDPUNT NA BEHANDELING DOOR DE TWEEDE KAMER**Deel B: Planologische Kernbeslissing**

Essentiële onderdelen en plankaarten

1.	INLEIDING	2
	DOORWERKING	2
2.	ESSENTIËLE ONDERDELEN	3
2.1	HOOFDDOELSTELLING	3
2.2	BEREIKBAARHEID	3
2.2.1	Doelstellingen bereikbaarheid	3
2.2.2	Beheren, benutten, bouwen	4
2.2.3	De gebruiker betaalt	4
2.2.4	Openbaar vervoer en sociale functie	4
2.2.5	Fiets en verplaatsingen over korte afstanden	5
2.2.6	Ruimtelijke ordening, bedrijfsterreinen, vervoermanagement, parkeren, knooppunten en locatiebeleid	5
2.2.7	Vrijwaringszone	6
2.2.8	Stedelijke distributie	7
2.2.9	Ondergronds transport	7
2.3	VEILIGHEID	7
2.3.1	Verkeersveiligheid	7
2.3.2	Vervoer gevaarlijke stoffen	8
2.4	MILIEU EN LEEFOMGEVING	8
2.4.1	Geluid	8
2.4.2	Verzuring en klimaat	9
2.4.3	Versnippering en inpassing	9
3.	DECENTRALISATIE EN UITWERKING	9
3.1	DECENTRALISATIE	9
3.2	DECENTRALE AGENDA	10
3.3	INTERNATIONALE AGENDA	11
4.	MONITOR NVVP	11
5.	KAARTEN, RUIMTELIJKE RESERVERINGEN¹	11
	PKB-KAART 5.1A: HOOFDWEGENNET, INCLUSIEF RESERVERING NIEUWE TRACÉS (LIMITATIEF, INDICATIEF)	12
	PKB-KAART 5.2A: SPOORWEGENNET, INCLUSIEF RESERVERING NIEUWE TRACÉS (LIMITATIEF, INDICATIEF)	12
	PKB KAAART 5.3A: HOOFDVAARWEGENNET, INCLUSIEF RESERVERING NIEUWE TRACÉS (LIMITATIEF, INDICATIEF)	12
	PKB KAAART 5.4: HOOFDTRANSPORTLEIDINGENNET VOOR ONDERGRONDS TRANSPORT (LIMITATIEF, INDICATIEF)	12
	PKB KAAART 5.5: ZEEHAVENS, RESERVERING ZEEHAVENUITBREIDINGEN VAN MEER DAN 150 HA (LIMITATIEF, INDICATIEF)	13

Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

1. INLEIDING

Inhoud en status PKB

Dit is de Planologische Kernbeslissing (PKB deel 3a) van het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) na behandeling in de Tweede Kamer. Dit deel is de planologische kernbeslissing (PKB) als bedoeld in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). In deze PKB staan de plankaarten (PKB-kaarten) en de essentiële onderdelen van het nationaal verkeers- en vervoerbeleid. Het NVVP vervangt het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVVII) en het Structuurschema Buisleidingen (SBUI). Met de inwerking treden van de PKB NVVP vervalt de rechtsgeldigheid van het SVV II en SBUI.

De PKB-kaarten definiëren de van nationaal belang geachte hoofdinfrastructuurnetten van wegen, spoorwegen, vaarwegen, zeehavens en transportleidingen. Zij tonen de huidige hoofdinfrastructuur dan wel infrastructuur waar een tracébesluit over is genomen, en de reserveringen voor nieuwe tracés. Voor zeehavens betreft dit reserveringen voor nieuwe haventerreinen groter dan 150 ha. De essentiële onderdelen van beleid zijn uitspraken die aangemerkt worden als zogeheten beslissingen van wezenlijk belang in de zin van artikel 3, tweede lid van het Besluit op de ruimtelijke ordening. Voor een wijziging van zowel de hoofdinfrastructuur en de reservering voor nieuwe tracés op PKB-kaarten als de essentiële onderdelen van beleid dient de PKB-procedure opnieuw te worden doorlopen.

De reserveringen hebben niet de betekenis van een beslissing om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Zij strekken slechts tot het open houden van ruimtelijke mogelijkheden daartoe. Concrete beslissingen die leiden tot aanleg of wijziging van hoofdinfrastructuur worden op projectniveau genomen in het kader van een procedure volgens de Tracéwet. Een procedure volgens de Tracéwet is alleen mogelijk voor infrastructuur of een reservering voor infrastructuur die op een PKB-kaart is aangegeven. Ter illustratie zijn ook kaarten opgenomen van de hoofdinfrastructuur van wegen, spoorwegen en vaarwegen waarop is aangegeven waar naar huidige inzichten wellicht (partiële) uitbreidingsruimte nodig is voor 2020. Het plan bevat geen concrete beleidsbeslissingen in de zin van artikel 2a, eerste lid, WRO. De planperiode is tien jaar, gerekend vanaf de in werking treding van deze PKB.

Het beleid voor de luchtvaart wordt separaat vastgelegd. Voor de regionale en kleine luchthavens gebeurt dit in het nieuwe Structuurschema Regionale en Kleine Luchtvaartterreinen (SRKL). Het beleid voor de nationale luchthaven Schiphol is vastgelegd in de kabinetsnota Toekomst van de Nationale Luchthaven (TNL, december 1999) en wordt wettelijk verankerd in de Wet luchtvaart. Het zeehavenbeleid van de rijksoverheid is in geactualiseerde vorm vastgelegd in de Tweede Voortgangsnota Zeehavenbeleid van december 1999. Voor de mainport Rotterdam is een afzonderlijke PKB in procedure.

Doorwerking

Met de publicatie hiervan is deze PKB bindend voor de rijksoverheid en andere overheden wordt gevraagd de PKB te laten doorwerken in haar beleid.

De essentiële onderdelen van beleid worden van wezenlijk belang geacht voor het bereiken van de nationale doelstellingen. Ingevolge de Planwet Verkeer en Vervoer zijn zij kaderstellend voor en werken zij door in het beleid van de rijksoverheid (NVVP-beleidsagenda), de provinciale verkeers- en vervoersplannen, de regionale plannen van kaderwetgebieden en het gemeentelijk beleid. De provinciale en regionale

verkeers- en vervoersplannen dienen vast te zijn gesteld anderhalf jaar nadat NVVP deel 4 van kracht is geworden. Daarnaast wordt de decentrale overheden gevraagd om de reserveringen en uitspraken in de PKB te laten doorwerken in hun ruimtelijke plannen op grond van de WRO .

2. ESSENTIËLE ONDERDELEN

2.1 Hoofddoelstelling

Nederland biedt in 2020 aan iedereen een doelmatig, veilig en duurzaam functionerend verkeers- en vervoersysteem, waarbij de kwaliteit voor de individuele gebruiker in een goede verhouding staat tot de kwaliteit voor de samenleving als geheel. Rijk, provincies, kaderwetgebieden, gemeenten, havenschappen en waterschappen delen de zorg voor wegen, spoorwegen, waterwegen, zeehavens, telecomverbindingen en buisleidingen, elk binnen hun eigen verantwoordelijkheid. Aan iedere beleidsbeslissing gaat een zakelijke afweging vooraf.

2.2 Bereikbaarheid

2.2.1 Doelstellingen bereikbaarheid

De overheid streeft naar behoud en verbetering van de bereikbaarheid, zodanig dat de internationale, nationale en regionale verbindingen over weg, spoor, water, via de lucht, via buisleidingen en telecommunicatie zich kunnen meten met vergelijkbare verbindingen in het buitenland en positief worden gewaardeerd door burgers, bedrijven en potentiële investeerders. De vervoerssystemen zijn op de belangrijkste knooppunten goed met elkaar verbonden. De infrastructuur zal de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling ondersteunen.

De overheid streeft naar de realisatie van een basiskwaliteit in de vorm van een trajectsnelheid op autosnelwegen van ten minste zestig kilometer per uur. Op het moment dat de snelheid op een traject structureel onder de toetswaarde van zestig kilometer per uur komt, is sprake van een knelpunt.

De capaciteit van het spoorwegnet moet voldoende zijn om vervoerbe-drijven in staat te stellen de frequentie en de kwaliteit van diensten te verhogen. Hiermee kan de groeiende omvang van het vervoer worden opgevangen. Een groei van het reizigersvervoer met 50 tot 100% op belangrijke delen van het netwerk is mogelijk tot 2020. Het streefbeeld is dat op de belangrijke verbindingen tussen de Randstad en de rest van Nederland een snelheid van tenminste 200 kilometer per uur mogelijk wordt. Ook in het goederenvervoer geldt dat de ontwikkeling afhankelijk is van het totale beleid van overheden in binnen- en buitenland en van marktpartijen.

De vaarwegen moeten de groeiende vraag op maatschappelijk efficiënte wijze kunnen accommoderen. Het streefbeeld voor 2020 is dat hoofdvaarwegen die de belangrijkste zeehavens met het achterland verbinden, tenminste geschikt zijn voor klasse Vlb-schepen en vierlaagscontainervaart en de doorgaande nationale hoofdvaarwegen tenminste voor klasse V-schepen en vierlaagscontainervaat. Voor de overige hoofdvaarwegen die aansluiten op voornoemde vaarwegen geldt de eis van geschiktheid voor klasse IV en ten minste drielaagscontainervaat. De capaciteit van de traditionele buisleidingsystemen, zoals die voor olie, gas en water, moet aan de groeiende vraag kunnen blijven voldoen. Uitbreiding van bestaande transportleidingen(-netten) en aanleg van nieuwe ondergrondse logistieke systemen (onder meer voor stukgoed) wordt gereali-

seerd waar voldoende vraag is en waar de markt bereid is de kosten (mee) te betalen.

Het aandeel van de fiets als vervoermiddel op met name korte reisafstanden (tot 7,5 kilometer) moet omhoog. De overheid zorgt voor een netwerk van veilige routes en realiseert daarbij een kwaliteit die tegemoet komt aan de wensen van fietsers.

In het verkeers- en vervoersbeleid van de rijks – en decentrale overheden zal de creatieve organisatie van mobiliteit, uitgaande van de ketenbenadering, een belangrijke plaats innemen.

2.2.2 Beheren, benutten, bouwen

Zorg voor de infrastructuur betekent allereerst optimaal beheer en onderhoud. Waar de vraag uitgaande van het prijsbeleid conform het NVVP tegen de grenzen van de capaciteit aanloopt of deze overschrijdt, komen benuttings- en bouwmaatregelen aan de orde. Bouwen zal pas een optie zijn als benutten onvoldoende oplossing biedt en wanneer het zowel economisch als uit oogpunt van ruimtelijke inpassing, veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving verantwoord is. Als toetscriterium voor de basis-kwaliteit op het autosnelwegennet geldt de trajectsnelheid gedurende het drukste uur over een traject van circa 30 km, gemiddeld over alle werkdagen van het jaar. Als deze gemiddelde snelheid naar verwachting structureel onder de 60 kilometer per uur komt, is dat aanleiding tot het doen van een verkenning. Daarin wordt op netwerkniveau gekeken naar de aard van het knelpunt en naar de meest efficiënte oplossing ervan, gerelateerd aan de effecten voor veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving.

De infrastructuurbeheerders stellen benuttingsprogramma's op en ontwikkelen nieuwe benuttingsinstrumenten inclusief daarbij behorende maatregelen met betrekking tot veiligheid en leefmilieu, die ze beproeven voor hun eigen infrastructuur en onderling afstemmen. Het rijk, de provincies, de kaderwetgebieden, waterschappen en de gemeenten werken samen verkenningen uit met het oog op de afstemming tussen rijksbeleid en regionaal en provinciaal beleid. Het doel is een optimale verknoping en benutting van regionale netten en hoofdnetten voor wegen, rail en vaarwegen. Provincies en kaderwetgebieden nemen het initiatief voor deze gezamenlijke verkenningen. In de PVVP's, RVVP's en het gemeentelijke beleid wordt aangegeven welke gevolgen het decentrale beleid heeft voor de infrastructuur die het rijk beheert.

2.2.3 De gebruiker betaalt

Het doel is de kosten van mobiliteit zo direct mogelijk en naar werkelijk gebruik in rekening te brengen bij de gebruiker waarbij voor personenauto's de vergroeningseffecten van de huidige, te variabiliseren, vaste autobelastingen tenminste worden gehandhaafd. Op termijn worden de externe kosten geïnternaliseerd. Dit streven naar internaliseren betreft uiteindelijk alle modaliteiten. Vanaf 2004 wordt het systeem van kilometerheffing stapsgewijs ingevoerd. In 2006 wordt de kilometerheffing in heel Nederland ingevoerd. De gekozen techniek maakt differentiatie naar plaats en tijd mogelijk.

2.2.4 Openbaar vervoer en sociale functie

Het rijk heeft de verantwoordelijkheid voor de infrastructuur van het openbaar vervoer zoals opgenomen op de plankaart spoorwegennet. Decentrale overheden hebben de zorg voor het regionale en lokale openbaar vervoer. De provinciale en lokale overheden en de kaderwetgebieden

staan borg voor basisvoorzieningen van mobiliteit voor alle doelgroepen, en streven daarbij naar vraaggerichtheid en doelmatigheid. De bijdrage die het openbaar vervoer kan leveren aan de versterking van de vitaliteit van stedelijke gebieden wordt hierbij betrokken.

De rijksoverheid zal de middelen voor subsidie voor lokaal en regionaal openbaar vervoer decentraliseren aan provincies en kaderwetgebieden. De provincies en kaderwetgebieden beschikken zo over de financiële middelen om de bij hen gelegde zorgplicht te dragen.

Het rijk draagt zorg voor een adequate ordening van de verkeers- en vervoersmarkt, zodanig dat de aanbestedende en opdrachtgevende overheden vervoerbedrijven de ruimte kunnen geven om optimaal aan de vraag van klanten tegemoet te komen. De verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor ouderen en gehandicapten is daarbij een belangrijk aandachtspunt. Bij de aanbesteding wordt tevens aandacht geschonken aan productinnovatie en het verbeteren van milieuprestaties.

2.2.5. Fiets en verplaatsingen over korte afstanden

De meeste verplaatsingen vinden over korte afstanden plaats waarbij lopen en fietsen goede verplaatsingsmogelijkheden zijn. Alle overheden stimuleren het gebruik van de fiets en ontwikkelen beleid voor verplaatsingen over korte afstanden. Goede en veilige fietsvoorzieningen zijn hiervoor belangrijk. De fiets wordt in voor- en natransport van het openbaar vervoer gefaciliteerd. Gemeenten, waterschappen, provincies en kaderwetgebieden realiseren en zorgen voor een netwerk van veilige routes en parkeervoorzieningen voor fietsers. Het rijk heeft bij de aanleg en het beheer van infrastructuur medeverantwoordelijkheid voor het instandhouden en verbeteren van kruisende routenetwerken voor fietsverkeer. Alle overheden zorgen voor promotie van fietsgebruik en kennisoverdracht.

2.2.6. Ruimtelijke ordening, bedrijfsterreinen, vervoermanagement, parkeren, knooppunten en locatiebeleid

Gemeenten, provincies en kaderwetgebieden zorgen voor een integratie van beleid voor ruimtelijke ordening en beleid voor verkeer en vervoer. Van wezenlijk belang daarbij zijn vervoermanagement, locatie- en knooppuntenbeleid en een daarop aansluitend voorzieningenniveau van het openbaar vervoer, knooppunten en het parkeerbeleid. Provincies en kaderwetgebieden dienen derhalve de PVVP's en RVVP's af te stemmen op streek- en regionale structuurplannen en zo nodig kaders te geven voor de bovengenoemde aandachtspunten.

Nieuwe locaties voor wonen en werken dienen zoveel mogelijk geconcentreerd te worden rondom knooppunten, zoals omschreven in deel A. Binnen fietsafstand van het knooppunt wordt ingezet op verder verdichten door intensivering, herstructurering en stedelijke vernieuwing. Bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijfsgebouwen worden ondergrondse of inpandige parkeervoorzieningen gestimuleerd, met name in binnenstedelijke centra. Bij de regionale vertaling van beleid dient tevens rekening te worden gehouden met het waarborgen van de transferfunctie van knooppunten, zowel in ruimtelijke als in organisatorische zin (frequentie van voor- en natransport).

Provincies, kaderwetgebieden en gemeenten stimuleren dat bedrijven met omvangrijke goederenstromen geconcentreerd worden gevestigd. De terreinen waar nieuwe distributie-, transport- en overslagcentra zullen komen te liggen, zullen bij voorkeur aansluiten bij bestaande verbindingen. Mogelijkheden voor multimodale ontsluiting van bestaande

bedrijventerreinen moeten optimaal benut worden. Bij nieuw aan te leggen bedrijventerreinen genieten locaties die beschikken over bestaande ontsluitingen via meerdere modaliteiten de voorkeur.

Bedrijfsterreinen, gelegen aan of dichtbij autowegen en buiten het invloedsgebied van knooppunten, worden gereserveerd voor ruimte- en bezoekersextensieve bedrijven en voorzieningen die niet inpasbaar zijn in centra of woonwijken. Vestiging van arbeids- en bezoekersintensieve functies is op deze bedrijfsterreinen niet gewenst.

Decentrale overheden streven naar het gebruik van het instrument vervoermanagement door bedrijven en maken daarover afspraken. In het verlengde van de inzet van dit instrument zullen decentrale overheden afspraken maken over bedrijfsgebonden parkeren. Ook het woon-gebonden parkeren zullen de decentrale overheden waar nodig reguleren. Provincies en kaderwetgebieden identificeren de gebieden waar regionale afstemming van parkeerbeleid nodig is en zorgen ervoor dat gemeenten die afstemming realiseren. Gemeenten wordt gevraagd om een actief onderling afgestemd parkeerbeleid te voeren gericht op meer betaald parkeren en het tegengaan van parkeeroverlast. Het rijk ondersteunt dit proces met instrument- en kennisontwikkeling en zo nodig met adequate wetgeving. Decentrale overheden zullen ter ondersteuning van de keten-benadering en de bereikbaarheid knooppunten inrichten. Provincies, kaderwetgebieden en gemeenten nemen overstappunten op in hun parkeer- en locatiebeleid.

Voor realisatie en financiering van transport- en overslagcentra en distributiecentra ligt het initiatief en de verantwoordelijkheid in eerste instantie bij het bedrijfsleven, vanzelfsprekend in overleg met provincies, kaderwetgebieden en gemeenten. Wanneer sprake is van een aanmerkelijk boven-regionaal belang, kan het rijk besluiten om financieel bij te dragen.

2.2.7 Vrijwaringszone

Rondom het hoofdwegennet, het hoofdspoorwegennet en het hoofd-vaarwegennet worden zones aangewezen die van bebouwing worden gevrijwaard («vrijwaringszones»). Met de instelling van vrijwaringszones langs hoofdinfrastructuur beoogt het kabinet ruimte te behouden voor de oplossing van toekomstige knelpunten, mogelijkheden te scheppen voor een goede inpassing van de infrastructuur, de mogelijkheid open te houden voor de bundeling van infrastructuur met andere functies, verminderen en/of voorkomen van conflicterende functies vanuit milieuoptiek (geluid, externe veiligheid en lokale luchtkwaliteit) en bij te dragen aan de veiligheid. Het rijk zal, in overleg met de andere overheden, het vrijwaringsbeleid uitwerken tot een rijkskader met toetsingscriteria. Daarbij worden de beleidsdoelstellingen ten aanzien van intensivering van ruimtegebruik in bebouwd gebied, centrumvorming in stedelijke netwerken, veiligheid en milieu in acht genomen.

Binnen vrijwaringszones in het stedelijk gebied kan het rijk voor bepaalde gebieden, waar intensivering van het ruimtegebruik gewenst is, vrijstelling van het vrijwaringsbeleid verlenen op basis van een integrale afweging. Daarbij spelen milieu- en veiligheidsaspecten een belangrijke rol. Deze vrijstelling moet voldoen aan een aantal door het rijk, in overleg met de andere overheden, op te stellen regels.

Ten behoeve van de verdere uitwerking zal het rijk onderzoek doen naar de feitelijke situatie van bestaande bouwplancapaciteit in vigerende bestemmingsplannen binnen de vrijwaringszones, naar de consequenties van dit beleid in relatie tot de optimale benutting van de ruimte rond de

infrastructuur in het stedelijk gebied, alsmede naar de wettelijke en juridische voorwaarden en implicaties.

2.2.8 Stedelijke distributie

Gemeenten, kaderwetgebieden en provincies hebben de zorg voor voldoende mogelijkheden voor regionaal goederenvervoer en stedelijke distributie. Zij volgen hierbij een aanpak met betrokkenheid van het bedrijfsleven en nemen uniformiteit van maatregelen en regionale samenhang als uitgangspunten. De provincies en kaderwetgebieden zijn binnen de rijkskaders verantwoordelijk voor het opstellen van kaders voor het interregionale en regionale goederenvervoerbeleid. De gemeenten hebben binnen deze kaders de zorg voor een goede afwikkeling van de stedelijke distributie.

2.2.9 Ondergronds transport

Het beleid van de rijksoverheid is er op gericht om groei van het vervoer per buisleiding mogelijk te maken. Knelpunten bij kruisingen van hoofdinfrastructuur zullen, waar maatschappelijk gewenst, worden weggenomen. Waar voldoende vraag is en de markt bereid is de kosten (mee) te betalen, zullen nieuwe ondergrondse logistieke systemen worden ontwikkeld.

2.3 Veiligheid

2.3.1 Verkeersveiligheid

Het aantal slachtoffers als gevolg van ongevallen in het wegverkeer moet tot 2010 dalen naar 750 doden per jaar (30% daling ten opzichte van 1998) en 14 000 ziekenhuisgewonden per jaar (25% daling ten opzichte van 1998). Deze doelstellingen moeten worden vertaald in regionale doelstellingen. De besturen van provincies en kaderwetgebieden richten daartoe een proces in waaraan in elk geval alle betrokken overheden, inclusief het rijk, deelnemen. Uiterlijk voorjaar 2002 worden in een landelijk bestuurlijk overleg de regionale doelen definitief vastgesteld, waarbij het evenwicht tussen doelstellingen en randvoorwaarden een belangrijk aandachtspunt is. Het resultaat van dat overleg is bindend en wordt opgenomen in de provinciale en regionale verkeers- en vervoerplannen.

Ten behoeve van de overgang van de eerste fase duurzaam veilig naar de tweede wordt een overgangsregeling opgesteld. De regeling treedt zo snel mogelijk in werking en heeft een looptijd tot en met 31 december 2003. De kaderwetgebieden maken er deel van uit.

Ter realisering van de doelstellingen worden op nationale en regionale schaal integrale maatregelenpakketten vastgesteld. De provincies en kaderwetgebieden richten daartoe een proces in waarin in elk geval alle betrokken overheden, inclusief het rijk, deelnemen. De pakketten geven uitdrukking aan de mens-weg-voertuigbenadering en het streven het verkeersveiligheidsbeleid beter te laten doorwerken in het overige overheidsbeleid. De pakketten bieden een evenwichtige aanpak van curatieve en preventieve maatregelen waarbij kosteneffectiviteit het uitgangspunt vormt. Over de pakketten worden op regionale schaal (bestuurlijke) overeenkomsten gesloten, waarvan afspraken over de bekostiging onderdeel uitmaken.

De rijksbijdrage voor verkeersveiligheid aan de decentrale overheden maakt deel uit van de GDU. De wettelijke basis wordt daartoe voor 1 januari 2004 aangepast, evenals het verdeelmodel. In aanvulling op deze

rijksbijdrage stellen de decentrale overheden op gelijkwaardig niveau financiële middelen ter beschikking.

Het rijk zet in op een substantiële intensivering van de verkeershandhaving door invoering van Regioplannen Verkeershandhaving in alle politie-regio's. De handhavingsprioriteiten worden nadrukkelijk in samenwerking tussen politie, OM en lokaal bestuur vastgesteld. Het belang van verkeershandhaving met het oog op de verkeersveiligheid zal nadrukkelijk worden meegewogen bij besluitvorming over de inzet van capaciteit voor toezicht-versterking bij de politie en de gemeenten.

Infrastructuur en bouwprojecten in de directe invloedssfeer van de infrastructuur worden door de initiatiefnemer veilig aangelegd en afgestemd met de betrokken infrastructuurbeheerder. De keuze voor uitvoering wordt gebaseerd op een integrale afweging van de veiligheid voor de omwonenden en voor de gebruikers. In deze afweging worden met name het voorkomen en het beheersen van ongevallen, de mogelijkheden voor vluchten, en de mogelijkheid voor het optreden van hulpdiensten betrokken.

De overheden bevorderen de ontwikkeling, normering en implementatie van technologie om de veiligheid te verbeteren.

Het rijk bevordert in samenwerking met andere belanghebbenden de totstandkoming van moderne tramweg- en metroregelgeving, waarin instrumenten worden gegeven waardoor alle betrokken partijen hun verantwoordelijkheden duidelijk kunnen invullen.

2.3.2 Vervoer gevaarlijke stoffen

De doelstellingen voor externe veiligheid uit de nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke stoffen en NMP4 voor de aanleg en gebruik van wegen, spoorwegen, waterwegen en buisleidingen en ruimtelijke inrichting worden overgenomen. Provincies, kaderwetgebieden en gemeenten wegen bij de afweging van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen de externe veiligheid mee in de besluitvorming. Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, is de betreffende infrastructuurbeheerder verantwoordelijk voor de afweging van aspecten van externe veiligheid. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen is een wet in voorbereiding. Uitgangspunt bij de ruimtelijke ontwikkeling en de aanleg van infrastructuur is voornoemde nota.

2.4 Milieu en leefomgeving

Het doel is een ontkoppeling tussen economische ontwikkeling en de milieubelasting door het verkeer en vervoer.

2.4.1 Geluid

Minder geluidshinder en geluidsbelasting door verkeer en vervoer. In 2010 wordt bij woningen de grenswaarde van 70 dB(A) niet meer overschreden, behoudens zeer incidentele situaties. In 2010 is een forse verbetering van de akoestische kwaliteit in stedelijk gebied gerealiseerd met prioriteit voor situaties waar eerdere afspraken over de geluidsbelasting door groei van het verkeer in gevaar zijn. In de periode van 2010 tot 2030 wordt de gewenste akoestische kwaliteit in het stedelijk en in het landelijk gebied gerealiseerd. Uiterlijk in 2005 wordt vastgesteld welke geluidsniveaus wenselijk zijn in de ecologische hoofdstructuur en hoe deze worden gerealiseerd. Voor 2010 is de ambitie dat de geluidsbelasting in de ecologische hoofdstructuur ten opzichte van 2000 niet is toegenomen. In 2030 is

de akoestische kwaliteit in de ecologische hoofdstructuur gerealiseerd. Elke overheidslaag is verantwoordelijk voor de emissies van de eigen infrastructuur en zal de benodigde maatregelen nemen.

Het rijk zal op Europees niveau stimuleren dat (voertuig)normen worden gesteld op het gebied van geluidsemissies. Alle overheden zullen zorgen voor een scherpe handhaving van voertuignormen.

2.4.2 Verzuring en klimaat

Voor de verkeers- en vervoersector¹ gelden voor 2010 de volgende emissieplafonds: 13 kiloton SO₂ per jaar, 45 kiloton vluchtige organische stoffen per jaar² en 150 kiloton NO_x per jaar. Het rijk zal maatregelen uitvoeren voor de vermindering van de CO₂-uitstoot conform de Uitvoeringsnota Klimaatbeleid voor de verkeers- en vervoersector. Bij ijkmomenten uit de Klimaatnota zullen indien nodig aanvullende maatregelen overwogen worden. Het rijk zal de modaliteiten die in de ontwikkeling naar schone technologie (sterk) achtergebleven zijn stimuleren tot snelle invoering van vergelijkbare reducties in de uitstoot van NO_x, SO₂ en fijn stof als die welke gelden voor de modaliteiten waarvoor al een sterke verlaging is bereikt of is besloten, dan wel streven naar aangescherpte normstelling.

Alle overheden hebben de plicht te streven naar vermindering van de uitstoot van NO_x en fijn stof. Alle overheden dienen er ook naar te streven dat overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit voorkomen wordt. Welke maatregelen daartoe genomen worden, zal per situatie verschillen. Provincies, kaderwetgebieden en gemeenten beschrijven in hun PVVP's, RVVP's en gemeentelijk verkeers- en vervoerbeleid de aanpak voor de knelpunten luchtkwaliteit door verkeer op de door hen beheerde infrastructuur.

2.4.3 Versnippering en inpassing

Voor het tegengaan van versnippering van het hoofdwegennet (HWN) geldt als doelstelling dat het rijk voor 2010 90% van de knelpunten in het HWN met de ecologische hoofdstructuur (uitgaande van de lijst van 1994) heeft opgelost, althans voor zover deze knelpunten enkel veroorzaakt worden door deze hoofdwegen of het gebruik ervan. Provincies en kaderwetgebieden dienen in de PVVP's en RVVP's vergelijkbare doelstellingen voor de overige infrastructuur op te nemen. Voor inpassing van infrastructuur in natuur en landschap zullen de beleidsmatige vereisten uit de nota «Natuur voor mensen, mensen voor natuur» (NBL21) en het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) gevolgd worden.

3. DECENTRALISATIE EN UITWERKING

3.1 Decentralisatie

De overheden zetten met het oog op de effectiviteit van het beleid een verdere decentralisatie in gang. Dit in aansluiting op het Verdi-convenant en met de Planwet Verkeer en Vervoer als kader. De decentralisatie betreft zowel infrastructuurgelden als niet-infrastructuurgelden die samenhangen met de decentrale verantwoordelijkheid voor het verkeers- en vervoerbeleid. Naast de al gedecentraliseerde middelen voor kleine infrastructuur gaat het in elk geval om:

- gelden die nu op de V&W-begroting en/of in het Infrastructuurfonds staan voor regionale en lokale infrastructuur voor projecten van meer dan 25 miljoen gulden; het gaat hierbij niet om álle middelen voor lokale en regionale projecten, omdat de rijksoverheid blijft meebetalen

¹ Weg- en railvervoer, binnenvaart, recreatievaart, zeescheepvaart (binnengaats), luchtvaart (start- en landingscyclus) en mobiele werktuigen/landbouwtrekkers.

² Voorwaardelijke taakstelling uitgaande van steun op EU niveau voor scherpere eisen voor tweewielers.

aan projecten boven de 500 miljoen gulden. Daarvoor moet rijks­geld beschikbaar blijven;

- middelen voor de verkeers­veiligheid;
- budgetten voor vervoer­management.

De genoemde middelen worden gedecentraliseerd naar de provincies en de (huidige) kaderwetgebieden. De besturen van de provincies en de kaderwetgebieden (of in de toekomst een niet-vrijblijvende samenwerking tussen gemeenten op andere wettelijke grondslag) treden op als beheerders van deze middelen. Zij dienen bij de besteding van middelen te zorgen voor een evenwichtige verdeling over de onderdelen van het met deze gelden te bekostigen beleid en geven in de PVVP's en RVVP's inzicht in deze middelen en in de mate waarin dit beleid wordt bekostigd uit de Gebundelde Doeluitkering en uit overige bronnen.

De wijze waarop inliggende gemeenten buiten de kaderwetgebieden betrokken zijn bij de besluitvorming over de aanwending van de Gebundelde Doeluitkering en de procedure om deelregio's in te stellen binnen provincies wordt per provincie vastgelegd in een bestuurlijke overeenkomst tussen de provincie, inliggende gemeenten en, waar relevant, wegbeheerende waterschappen. Aanvullend aan het NVVP zal tussen het rijk en de koepels van de overige overheden een kader worden vastgesteld voor deze bestuurlijke overeenkomsten.

3.2 Decentrale agenda

- Decentrale overheden hebben de zorgplicht voor de hierna genoemde onderwerpen. Provincies en kaderwetgebieden zullen in hun PVVP's en RVVP's in elk geval hieraan uitwerking geven. Ook zullen ze erop toezien dat deze doorwerken in gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen en verkeers- en vervoerbeleid van gemeenten en waterschappen en ze zullen deze ten slotte monitoren. Daarnaast wordt de provincies, de kaderwetgebieden en de gemeenten gevraagd om de ruimtelijke reserveringen te laten doorwerken in hun streek- en bestemmingsplannen. Het gaat om de volgende onderwerpen:
- de uit te voeren verkenningen omtrent infrastructuur en knooppunten;
- de benutting van bestaande infrastructuur;
- het bieden van structurele bescherming, bewegingsvrijheid en belevingskwaliteit aan kwetsbare weggebruikers als kinderen, ouderen en gehandicapten;
- zorg voor het regionale en lokale openbaar vervoer;
- zorg voor basisvoorzieningen van mobiliteit;
- de resultaten van een tijdig uit te voeren Emancipatie Effect Rapportage;
- de zorg voor mobiliteitsmanagement, waaronder
 - zorg voor ketenmobiliteit;
 - zorg voor het gebruik van de fiets;
 - beleid voor korte verplaatsingen;
 - integratie van beleid voor regionale ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer;
 - vervoermanagement;
 - locatiebeleid en bedrijfsterreinen;
 - parkeerbeleid en overstappunten;
 - beleid regionaal goederenvervoer en stedelijke distributie;
- regionale doelstellingen voor veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen;
- lokale luchtkwaliteit, waaronder de emissie fijn stof;
- geluid;
- ontsnippering;

- planning en verantwoording mobiliteitsfondsen, het gebruik van de Gebundelde Doeluitkering en de verdeling van gelden;
- consequenties van het regionale verkeers- en vervoerbeleid voor de infrastructuurnetten die in beheer zijn van het rijk.

3.3. Internationale agenda

Voor de volgende zaken zal Nederland zich internationaal met name inspannen:

- prijsbeleid (variabilisatie door kilometerheffing, het op elkaar laten aansluiten van systemen (interoperabiliteit), doorberekening marginale maatschappelijke kosten);
- openstelling van markten voor openbaar vervoer en liberalisatie van het spoorvervoer;
- voertuig- en vaartuigeisen, gerelateerd aan verbetering van de verkeersveiligheid en vermindering van emissies;
- elektronische voertuigidentificatie.

4. MONITOR NVVP

Een samenhangend stelsel van monitors is ontwikkeld waarbinnen Rijk, provincies, kaderwetgebieden, waterschappen en – zo mogelijk – gemeenten jaarlijks het eigen beleid monitoren.

De monitor van het NVVP bestrijkt de essentiële onderdelen van het beleid en put uit de decentrale monitors. Er wordt een platform ingesteld inzake monitoring, waar alle betrokken partijen inbreng zullen leveren, informatie over en voor elkaars monitors uitwisselen en de monitors op elkaar zullen afstemmen. In het Nationale Verkeers- en Vervoersberaad worden de doelstellingen van de afzonderlijke overheden zodanig op elkaar afgestemd dat ze in overeenstemming zijn met de essentiële onderdelen van het NVVP.

De monitor wordt tegelijkertijd met het jaarverslag van V&W uitgebracht. De eerste monitor van het NVVP komt een jaar nadat het NVVP is vastgesteld uit.

5. KAARTEN, RUIMTELIJKE RESERVERINGEN

Dit hoofdstuk geeft twee typen kaarten: de PKB kaarten en de illustratieve kaarten.

De PKB-kaarten definiëren de van nationaal belang geachte hoofdinfrastructuur van wegen, spoorwegen, vaarwegen, zeehavens en buisleidingen. Zij tonen de huidige hoofdinfrastructuur dan wel infrastructuur waar een tracébesluit over is genomen, en de reserveringen voor nieuwe tracés. Voor zeehavens betreft dit reserveringen voor nieuwe haven-terreinen groter dan 150 ha. De reserveringen op de PKB-kaarten voor nieuwe tracés zijn limitatief, de ligging van de nieuwe tracés is indicatief. Van provincies, kaderwetgebieden en gemeenten wordt gevraagd deze reserveringen te laten doorwerken in hun streek-, regionale structuur- en bestemmingsplannen.

De reserveringen hebben niet de betekenis van een beslissing om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Zij strekken slechts tot het open houden van ruimtelijke mogelijkheden daartoe.

Voor het hoofdwegennet, het spoorwegennet en het hoofdvaarwegennet op de kaarten 5.1a, 5.2a en 5.3a geldt dat deze tevens vrijwaringzones rondom de infrastructuur omvatten. De aangegeven infrastructuur buiten Nederland is illustratief.

Ter illustratie zijn kaarten 5.1.b, 5.2.b en 5.3.b toegevoegd met het bestaande hoofdwegennet, spoornet en hoofdvaarwegennet waarop is

aangegeven waar naar huidige verwachtingen voor 2020 wellicht (partiële) uitbreidingsruimte nodig is. Deze inzichten kunnen wijzigen. Het onderzoek naar de toekomstige belasting van de netten en eventuele knelpunten is een doorlopend proces.

Voor belangrijke wijziging van de hoofdwegen, spoorwegen en hoofdwaterwegen dienen de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM besluiten te nemen conform de Tracéwetprocedure. Alleen voor de op PKB kaarten opgenomen infrastructuur is het mogelijk om een Tracéwetprocedure te starten. De illustratieve kaarten hebben geen juridische betekenis.

PKB-kaart 5.1a: hoofdwegennet, inclusief reservering nieuwe tracés (limitatief, indicatief)

Ruimtelijke reserveringen zijn opgenomen voor de mogelijke nieuwe verbindingen: de A4 Delft-Schiedam en Dinteloord-Bergen op Zoom, de doortrekking A8 naar de A9, een zoekgebied voor de verbinding A6-A9, de A 11 verbinding A4-A44, de verbinding A16-A13, A24 ter verbinding van A15 en A20, A74 bij Venlo ter verbinding met de Duitse BAB 61, N18 Varsseveld-Enschedé, de N31 haak rond Leeuwarden, N34 omlegging bij Ommen, N35 Rondweg Zwolle. Realisering van de doortrekking van de A8 naar de A9 moet in overeenstemming zijn met het ruimtelijk beleid van de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening. Dit betekent dat het zwaarwegend maatschappelijk belang moet zijn aangetoond en compenserende en/of mitigerende maatregelen worden genomen. Om deze redenen heeft bundeling met bestaande infrastructuur de voorkeur.

PKB-kaart 5.2a: spoorwegennet, inclusief reservering nieuwe tracés (limitatief, indicatief)

Ruimtelijke reserveringen zijn opgenomen voor mogelijke nieuwe snelle verbindingen in de Deltametropool, de Zuiderzeelijn, de Hanzelijn, een alternatieve verbinding voor de Zuidtak van de Betuweroute, de verbinding Roosendaal-Antwerpen (VERA), de IJzeren-Rijnverbinding, de Sloelijn, Zelzate en de verbinding Amsterdam -Almere

PKB kaart 5.3a: hoofdvaarwegennet, inclusief reservering nieuwe tracés (limitatief, indicatief)

Ruimtelijke reserveringen zijn opgenomen voor de omlegging van de Zuid-Willemsvaart bij 's-Hertogenbosch en de verbinding Twente-Mittellandkanaal.

PKB kaart 5.4: Hoofdtransportleidingennet voor ondergronds transport (limitatief, indicatief)

Op de kaart zijn aangegeven:

- het Hoofdtransportleidingennet tussen de belangrijke industriële centra in Nederland en naburige centra in Duitsland en België. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen het Hoofdtransportleidingennet zoals dat was opgenomen in het Structuurschema Buisleidingen en bestaande buisleidingen die op de kaart aan het Hoofdtransportleidingennet zijn toegevoegd. Het NVVP kent geen reserveringen voor nieuwe tracés voor dit hoofdnet.
- de met Duitsland en België afgesproken grensoverschrijdingspunten voor buisleidingen;
- de aanlandingspunten waar hoofdtransportleidingen vanuit het continentale plat Nederland binnenkomen.

Het NATO-leidingensysteem is niet op de PKB kaart opgenomen.

Op de ruimtelijke reservering voor tracés met hoofdtransportleidingen is het beleid van toepassing zoals dat geldt voor Risiconormering Vervoer Gevaarlijke stoffen.

PKB kaart 5.5: Zeehavens, reservering zeehavenuitbreidingen van meer dan 150 ha (limitatief, indicatief)

Ruimtelijke reserveringen van mogelijke toekomstige zeehaven-uitbreidingen van méér dan 150 ha zijn opgenomen voor Maasvlakte II en de Wijkerveerpolder. De overzichtskaarten van de zeehavengebieden geven een voorts een illustratief beeld van de uitgegeven en niet-uitgegeven terreinen in de belangrijkste zeehavengebieden.