

BIJLAGE

Overzicht aanbevelingen van de Raad voor Verkeer en Waterstaat

1. Bevorder de concurrentie en maak intensiever gebruik van de creativiteit van private partijen door toepassing van nieuwe vormen van aanbesteden of publiek-private samenwerking met als doel: meer kwaliteit en lagere kosten.
2. Breng het principe "extra betalen voor meer kwaliteit" in praktijk, bijvoorbeeld in de vorm van expressbanen en vergroot daarmee de keuzemogelijkheden voor de automobilist.
3. Zorg voor een integraal en actueel aanbod van de informatievoorziening aan en over (individuele) OV-reizigers en automobilisten.
4. Voer een stelsel van dynamisch prijzen van weggebruik in als cruciaal instrument om vraag en aanbod in het personenvervoer per auto beter op elkaar af te stemmen, waarbij de reisbetrouwbaarheid voor de automobilist en de bereikbaarheid aanzienlijk toenemen.
5. Besteed hierbij bijzondere aandacht aan het verkrijgen van maatschappelijk draagvlak, en maak hierbij tevens duidelijk waaraan de inkomsten uit beprijzing worden besteed.
6. Introduceer met de invoering van dynamisch prijzen een nieuw, transparant stelsel van heffingen en financiering in verkeer en vervoer.
7. Laat een commissie met breed maatschappelijk draagvlak deze Operatie Herziening Heffingen en Financiering Mobiliteit in de komende twee jaar voorbereiden. De commissie dient zich niet alleen op de "technische" kant van de zaak te richten, maar ook uitdrukkelijk op de dialoog met de samenleving.
8. Stel in het kader van deze stelselherziening een Nationaal Mobiliteitsfonds in, waaruit de uitgaven voor verkeer en vervoer worden bekostigd, inclusief de daaraan gerelateerde uitgaven voor veiligheid en milieu.
9. Voed dit fonds met de inkomsten van dynamisch prijzen en de infrastructuurheffing en vul het aan met gelden uit de algemene middelen.
10. Vorm regionale samenwerkingsverbanden waarin gemeenten, provincies, kaderwetgebieden én Rijk op alle niveaus samenwerken.
11. Start de ontwikkeling van vervoersautoriteiten in de vorm van Regionale Bureaus Mobiliteit en Bereikbaarheid.
12. Maak de Regionale Bureaus verantwoordelijk voor de opstelling van het regionale beleidskader, uitvoeringsprogramma's, samenhangend verkeersmanagement en gecoördineerde concessieverlening. Laat de bestuurlijke besluitvorming op hoofdlijnen bij de huidige bestuurslagen.
13. Stel Regionale Mobiliteitsfondsen in en neem daarin de rijksbijdragen voor regionale infrastructuur en exploitatie openbaar vervoer op.
14. Organiseer samenwerking met het bedrijfsleven en leg daar meer verantwoordelijkheid voor de eigen locatiebereikbaarheid, bijvoorbeeld met prestatiecontracten tussen bedrijfsleven en overheid voor bereikbaarheid en vervoersmanagement.
15. Beloon slagvaardige totstandkoming van en besluitvorming over regionaal beleid door versnelling van procedures en door hogere prioriteit in het MIT.
16. Herijk de rol van de overheid op het gebied van mobiliteit, bereikbaarheid en ruimtelijke ordening op basis van de eisen:
 - a. Heldere en zichtbare aanspreekbaarheid voor regio's, burgers, bedrijfs-leven en maatschappelijke organisaties;
 - b. Ontkokering van beleid en interdepartementale afstemming;
 - c. Een zakelijke programmering van infrastructuur en beheer van het Nationaal Mobiliteitsfonds.

17. Streef op termijn naar één departement voor ruimtelijke ordening en mobiliteit.

Overzicht aanbevelingen Commissie Mobiliteitsmarkt A4

1. Er is een omslag nodig van het denken in termen van extra infrastructuur voor het hoofdwegennet naar het denken in termen van een gebiedsgerichte aanpak. Het probleem wordt daarbij beschouwd vanuit de totaliteit van vraag en aanbod.
2. Een gebiedsgerichte aanpak is aan te bevelen voor iedere stedelijke omgeving met mobiliteitsproblemen. Dat geldt met name voor de grote economische centra als Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Eindhoven en het Knooppunt Arnhem/Nijmegen.
3. Stel rond deze steden een Mobiliteitsteam met een vrijgestelde trekker in, alsmede een bestuurlijke mobiliteitsentiteit (in Haaglanden: Bestuur Mobiliteit Haaglanden).
4. Maak een inhoudelijke analyse van de mobiliteitsproblematiek in iedere regio en creëer op basis van de uitkomsten daarvan oplossingen op maat. Richt de aandacht eerst op concrete uitvoerbare verbeteringen op het gebied van verbringsmanagement (met name incidentmanagement) en benuttingsmaatregelen (inclusief dynamisch verkeersmanagement en reis- en routeinformatie).
5. Alleen als maatregelen in samenhang worden genomen, hebben ze uiteindelijk effect voor het hele netwerk. Een strategische agenda is daarvoor noodzakelijk.
6. Betrek gebruikers bij de aanpak. Succes vraagt om het aansluiten bij hun motieven en voorkeuren.
7. Bundel de bestaande financiële middelen en creëer de mogelijkheid om regionale fondsen te voeden met bijdragen van gebruikers.
8. Onderzoek (gedeeltelijke) beschikbaarheidsvergoedingen voor de aanleg van ontbrekende infrastructuur in de A4-corridor. Gebruik langs de corridor zoveel mogelijk dezelfde contractvormen, zodat geleidelijke schaalvergroting en daarmee efficiency-voordelen binnen bereik komen.
9. Schakel het bedrijfsleven in bij de ontwikkeling van nieuwe producten en diensten gericht op het matchen van vraag en aanbod van mobiliteit. Daardoor kan een onbenut potentieel worden aangeboord. Laat het bedrijfsleven een counterpart benoemen die gesprekspartner is voor het Regionaal Mobiliteitsteam.
10. Start zoveel mogelijk met concrete zaken, zoals incident management. Bouw van daaruit een samenhangend pakket van maatregelen op waarbij wordt toegewerkt naar een gemeenschappelijk verkeers- en vervoersbeleid in de regio.