

Vergaderjaar 2000–2001

27 455

Nationaal Verkeers- en Vervoersplan

Nr. 5

DEEL C: NVVP-BELEIDSAGENDA UITWERKING VAN HET VERKEERS- EN VERVOERBELEID VAN DE RIJKSOVERHEID

1.	Inleiding	3
2.	Bereikbaarheid	4
2.1	Infrastructuur	4
2.2	De gebruiker betaalt	8
2.3	Mobiliteitsmanagement en ruimtelijke ordening	9
2.4	Openbaar vervoer en ketenmobiliteit	11
3.	Marktordening goederenvervoer	12
4.	Veiligheid	13
5.	Kwaliteit van de leefomgeving	17
6.	Decentralisatie	20
7.	Technologie, ICT en innovaties	21
	Colofon	23

1. INLEIDING

Deze NVVP-beleidsagenda, deel C, bevat acties, agendapunten en onderzoek van de rijksoverheid voor de komende jaren. Zoals de Planwet voorschrijft betreft dit de uitwerking van het beleid dat de rijksoverheid gaat voeren. De agenda is gebaseerd op de delen A (algemeen deel) en B (essentiële onderdelen, plankaarten) van het NVVP. De uitvoering van het beleid gaat gewoon door zoals dat is vastgelegd in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT), de Memorie van Toelichting bij hoofdstuk XII van de Rijksbegroting en de diverse specifieke beleidsnota's uit het recente verleden. Voor een integraal beeld van het V&W beleid wordt verwezen naar die stukken. Van het vigerende beleid zijn alleen de belangrijkste elementen vermeld. Deel C agendeert vooral nieuw beleid.

Het werken met een beleidsagenda is naar zijn aard een dynamisch proces. De voorstellen uit deze beleidsagenda zullen worden vertaald in afspraken en acties voor de komende jaren. Het is de bedoeling om deze beleidsagenda regelmatig te actualiseren, vooralsnog om de twee jaar.

De jaarlijkse begroting (Hoofdstuk XII en het Infrastructuurfonds), de bijbehorende Memorie van Toelichting en het MIT-projectenboek zijn samen te zien als het uitvoeringsprogramma van de NVVP-beleidsagenda.

De voornemens voor de komende periode zijn in deze agenda geordend naar bereikbaarheid (hoofdstuk 2), beleid ten aanzien van de markt van goederenvervoer (hoofdstuk 3), veiligheid (hoofdstuk 4) en kwaliteit van de leefomgeving (hoofdstuk 5), decentralisatie naar regionale overheden (hoofdstuk 6) en technologie, ICT en innovaties (hoofdstuk 7). De voornemens zijn gegroepeerd naar agendavoorstellen, acties of onderzoek. De onderwerpen uit dit deel C die een relatie hebben met het goederenvervoer zijn nader uitgewerkt in de Gespreksagenda goederenvervoerbeleid. Hiermee ontstaat een middel om de gezamenlijke uitvoering van het NVVP te ondersteunen.

2. BEREIKBAARHEID

2.1 Infrastructuur

Voortgezet beleid

- Uitvoering van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT)

Agenda

- Het rijk ontwikkelt een programma voor benuttingsmaatregelen op de weg, rail en waterwegen. Hieronder valt ook het ontwikkelen van systemen en toepassing van nieuwe technieken voor betere benutting van infrastructuur. Benuttingsopties maken deel uit van lopende en komende verkenningen en tracé MER-studies.
- Het rijk inventariseert tweejaarlijks in overleg met de decentrale overheden de mogelijke toekomstige knelpunten in de hoofdinfrastructuur. Deze knelpunten kunnen, afhankelijk van de feitelijke ontwikkelingen, in een later stadium, in aanmerking komen voor een nadere verkenning en worden dan als verkenning in het MIT opgenomen. Voor het NVVP is de volgende inventarisatie gemaakt voor hoofdwegen- en vaarwegennet waar mogelijksterwijs tot nieuwe verkenningen dient te worden besloten:

Noord Nederland:

Weg:

- A7 Leek – Groningen
- A28 Assen – Groningen

Water:

- Prinses Margrietsluis Lemmer

Oost Nederland:

Weg:

- A50 Waterberg – Beekbergen
- N35 Zwolle – Wijthmen

Water:

- IJsselbrug Zutphen
- Sluis St. Andries

West Nederland:

Weg:

- A27 Breda – Utrecht
- A27 Utrecht – Eemnes – Almere
- A28 Utrecht – Hoevelaken
- A20/A12 Rotterdam/Den Haag – Gouda – Utrecht
- A15 Papendrecht – Gorinchem
- A9 Badhoevedorp – Velsen – Alkmaar
- A13 Den Haag – Rotterdam
- A7 Hoorn – Amsterdam

Water:

- Volkeraksluizen
- Julianasluis Gouda

Zuid Nederland:

Weg:

- A76/A79 Verknoping met binnen- en buitenring Parkstad Limburg
- A67/A73/A74 Venlo
- A76/A2 Maaseik – Heinsberg
- A2/A76 België / Nordrhein Westfalen
- A27 Breda – Utrecht, inclusief knooppunt Hooipolder

- A67 Eindhoven – Asten
- A58 Breda en Eindhoven
- A59 in relatie tot knelpunt A27
- A58 Westerscheldetunnel
- Tunnel Sluiskil; met de aantekening dat deze in het geval van uitvoering privaot gefinancierd wordt

Water:

- Bereikbaarheid over water van SRE
- Kreekraksluizen
- Westsluis Terneuzen

- De meeste planstudies in het MIT categorieën 2 en 3a qua studiegebied dienen te worden geactualiseerd.
- De mogelijkheden worden onderzocht voor verbetering van de doorstroming op de A4 corridor door publiek private samenwerking. De MIT-categorie 3a projecten die gerelateerd zijn aan de A4 corridor worden hierbij meegenomen.
- Eind 2001 zal een geïntegreerd beeld worden opgemaakt van de behoefte aan en het aanbod van spoorcapaciteit. Dit wordt in de periode tot de zomer 2002 uitgewerkt aan de hand van een aantal scenario's en hoofdkeuzes. Met de taakorganisaties zijn afspraken gemaakt, gericht op nadere uitwerkingen die voor de zomer 2002 gereed zijn.

De uitwerking betreft:

- betere benutting spoor;
- vaststellen welke additionele knelpunten voor 2010 al om een nadere aanpak vragen.

Bij het beoordelen van knelpunten op het spoornet wordt een onderscheid gemaakt naar regionaal en interregionaal spoorvervoer. Over de knelpunten wordt overleg met de landsdelen gevoerd (volgens het huidige tijdschema: eind 2001). Het resultaat daarvan wordt opgenomen in de eerste actualisatie van deel C.

- De rijksoverheid zal, in overleg met andere overheden, het beleid voor de in te stellen vrijwaringszones rond hoofdinfrastructuur (weg, rail en vaarwegen) verder uitwerken. Daartoe zal onderzoek worden gedaan naar de feitelijke situaties van bestaande bouwplancapaciteit buiten het stedelijk gebied, de relatie van hoofdinfrastructuur met veiligheidsaspecten en verdichtingswensen binnen het stedelijk gebied en de wettelijke en juridische consequenties van dit beleid.
- Het rijk overweegt in afstemming met eventuele investeringen aan Duitse en Belgische zijde een eenmalige bijdrage te leveren in de aanlegkosten van het Nederlandse deel van het internationale propyleenleidingennetwerk, dat uitgevoerd wordt als common carrier.
- De rijksoverheid zal er op toezien dat de feitelijke ligging van de tracés voor hoofdtransportleidingen zijn beslag krijgt in streek- en bestemmingsplannen.
- Het rijk zal op grond van de Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke stoffen alsmede het beleid zoals dat voortvloeit uit de beleidsvernieuwing uit het NMP4, de veiligheidsafstanden uitwerken die gelden vanaf de leidingen tot aan andere activiteiten en bestemmingen die zich niet laten verenigen met het karakter van de vervoerde (gevaarlijke) stoffen. Bij de uitwerking wordt tevens nagegaan of en in welke mate dit leidt tot tracés waar intensivering van gebruik niet is toegestaan (conserverende tracés), dan wel tot tracés waar intensivering wel mogelijk is.
- Het rijk zal voor ondergrondse transportleidingen een beheersstrategie uitwerken, zoals voor bovengrondse infrastructuur geldt.

Actie

- Met het oog op het vaststellen van het toekomstige investeringsprogramma worden de volgende activiteiten ondernomen:
 - a. toetsen van ontwikkelingen en prognoses aan gekozen kwaliteitscriteria;

- b. uitwerken concrete maatregelen voor oplossing van knelpunten, beoordelen kosteneffectiviteit en selecteren van maatregelen;
 - c. uitwerken financiële consequenties en het programmeren in het MIT;
 - d. realiseren van bestuurlijke en juridische condities (en ruimte maken voor marktpartijen).
- Het regionale verkeersmodel NRM wordt geactualiseerd. Met dit of met vergelijkbare modellen kunnen de te verkennen knelpunten worden doorgerekend, ook op het effect van de verschillende oplossingen: benutten, beprijzen en/of bouwen.
 - Het rijk start mede op basis van evaluaties van eerdere experimenten vervollexperimenten met wisselstroken, plusstroken, buffers op het hoofdwegennet, verlengde spitsstroken en dynamische rijstrookmarkering.
 - Het rijk stelt vervolgleid vast ten aanzien van korte spitsstroken en herindeling dwarsprofiel.
 - Het rijk ontwikkelt in samenwerking met andere overheden en het bedrijfsleven een kader dat afwegingen mogelijk maakt bij de uitbreiding en vernieuwing van het verkeersbeheersingsinstrumentarium (de zogenaamde koepelarchitectuur).
 - Het rijk bereidt samen met de markt een grootschalige praktijkproef voor met geavanceerde rijtaakondersteunende systemen (na 2001).
 - Het rijk werkt met de regio een aantal netwerkbenuttingsprojecten uit (A12 Den Haag–Gouda, Amsterdam ZO, wegenruit Haarlemmermeer, driehoek Dordrecht, Rotterdam–Utrecht, Zandloper (vanaf 2005)).
 - Ten behoeve van het beter benutten van spoorwegen worden in het BB21 programma nieuwe systemen ontwikkeld en/of toegepast voor beveiliging, communicatiesysteem (GSM-R), tractie-energie (25kV) en een aangepast verkeersbeheersingssysteem (VPT+ en VPT2). Deze nieuwe systemen worden eerst toegepast op HSL-Zuid en de Betuweroute (2004) en later bij aanleg en vervanging op het bestaande spoorwegennet, mede voor betere benutting van de infrastructuur.
 - Ten behoeve van een betere benutting van het vaarwegennet worden technologische oplossingen voor betere doorstroming en benutting sluizen, bijvoorbeeld River Information Services en bediencentrales, verder ontwikkeld en toegepast.
 - Om het ruimtetekort van de Rotterdamse haven op te lossen presenteert het rijk in 2001 een beleidsvoornemen (PKB deel 1). Bovendien zal het rijk in samenwerking met de overheden in het Rijnmondgebied, het Gemeentelijk Havenbedrijf en private partijen, uitwerking geven aan de ontwikkeling van een strategische visie en van de aansturing van de mainport (Bestuurlijk Overleg Mainport Rotterdam).
 - Het rijk voert in 2001 een proef uit met een inhaalverbod voor vrachtwagens op wegen met 2x3 rijstroken als vervolg op de invoering van inhaalverbod bij 2x2 wegen (2001). Daarnaast gaat het rijk na of een dynamisch inhaalverbod en handhaving ervan haalbaar zijn.
 - Om de hoge kosten van het wegonderhoud door overbelading van vrachtwagens terug te dringen neemt het rijk proeven met automatische controles (zowel juridisch als technisch) (Weigh-in-Motion/Video). De evaluatie van de meetsystemen is afgerond in 2001. Afhankelijk van de resultaten besluit het rijk of een landelijk net gewenst is.
 - Het rijk formuleert de condities waaronder samenwerkingsvormen met private partners ten aanzien van aanleg en exploitatie van infrastructuur mogelijk worden.
 - het rijk start een actie om de aanbesteding en concessieverlening voor het plaatsen, beheren en onderhouden van bewegwijzering verder te verzakelijken.
 - Het rijk werkt een nieuwe stijl van MIT-verkenningen, uit waarbij verkeers- en vervoerproblemen integraal en in samenspraak met de belanghebbenden worden geanalyseerd, binnen de beleidscontext van de ruimtelijke inrichting van gebieden.
 - Het rijk stelt per 2004 een beeldkwaliteitsplan op voor alle aanlegprojecten van enige omvang en stelt een ontwerpplatform in.
 - De Wet luchtvaart wordt gewijzigd en vormt de basis voor het luchthavenindelingsbesluit en het luchthavenverkeersbesluit. In deze besluiten worden het milieu- en veiligheidsstelsel voor Schiphol en de ruimtelijke consequenties van milieu en veiligheidsnormen vastgelegd.

- Een herziene Spoorwegwet wordt voorbereid die in 2002 in werking kan treden. Hierin worden de veiligheidsregelgeving, de bevoegdheden van taakorganisaties, de capaciteitsverdeling, infrabeheer, verkeersleiding en bedrijfsvergunningen geregeld.
- Bij kruisingen van hoofdinfrastructuur zullen, waar maatschappelijk gewenst, proactief voorzieningen voor buisleidingen worden getroffen. De kosten van deze voorzieningen worden ten laste van de gebruiker gebracht. Daarnaast zijn er situaties denkbaar, bijvoorbeeld in geval van uitbreiding of renovatie van hoofdinfrastructuur, waarin het rijk (een deel van) de financiering op zich neemt. De kosten hiervan vallen in dat geval onder het desbetreffende projectbudget en worden ten laste van het Infrafonds gebracht

Onderzoek

- Het rijk onderzoekt trends in het (grensoverschrijdende) personen- en goederenvervoer.
- Het kabinet onderzoekt de realisatiemogelijkheden van een snelle openbaar vervoerverbinding tussen noord Nederland en de Randstad.
- Het rijk onderzoekt de mogelijkheden om de ontwikkeling van een deltametropool te ondersteunen met infrastructuur. De potentiële effecten worden aangegeven.
- Het rijk onderzoekt benuttingsopties op het spoor op het gebied van fysieke integratie personen- en licht goederenvervoer, dynamische perrontoewijzing (2003), stroomlijning van in- en uitstapgedrag, kansrijke locaties voor optimalisatie dienstregeling, inzet van interliners en mogelijkheden tot vergroting van de operationele inzetbaarheid van het netwerk.
- Het rijk onderzoekt effecten bij benuttingsexperimenten, elektronische ontvlechting van rijstroken, regelstrategieën, voorspelbaarheid files en de mogelijkheden voor monitoring.
- Het rijk onderzoekt in samenwerking met bedrijfsleven en de gemeente Amsterdam de mogelijkheden van gebruik van de Amsterdamse metro voor goederenvervoer in de dalperioden of 's nachts.
- Het rijk onderzoekt of beter verkeersmanagement de wachttijden voor de binnenvaart bij sluizen en bruggen kan verkleinen. De resultaten hiervan zijn in 2002 bekend.
- In samenwerking met het bedrijfsleven en regionale overheden onderzoekt het rijk de mogelijkheden van een kwaliteitsnet goederenvervoer.
- In samenwerking met marktpartijen en regionale overheden ondersteunt het rijk lokale en regionale haalbaarheidsstudies en onderzoek naar ondergronds transport. Bijvoorbeeld: OLS Aalsmeer–Schiphol–Hoofddorp, stedelijke pilotprojecten (Utrecht, Leiden, Arnhem/Nijmegen) en een industrieel pilotproject in Zuid-Limburg.
- Voor de langere termijn zullen voor de locatie Schiphol naast een verdergaande optimalisatie van het vijfbanenstelsel op de lange termijn, ook een aantal beperkte aanpassingen van het banenstelsel onderzocht worden.
- Om de mogelijkheden van een luchthaven in zee voor de lange termijn nader te verkennen is het onderzoeksprogramma Flyland gestart.
- Het rijk doet in overleg met het bedrijfsleven, provincies en kaderwetgebieden onderzoek naar optimalisatie van de reserveringen voor buisleidingen (omvang en plaats). Hierbij wordt ook de vraag van de Verenging van Waterleidingbedrijven in Nederland (VEWIN) om ook reserveringen op te nemen voor hoofdtransportleidingen voor industrie en drinkwater meegenomen.

2.2 De gebruiker betaalt

Voortgezet beleid

- Invoering gebruiksheffing spoor volgens nota De Derde Eeuw Spoor.

Agenda

- Voor het goederenvervoer over de weg streeft het rijk ernaar de vaste heffing Eurovignet te vervangen door een variabele heffing, bij voorkeur een kilometerheffing. Nederland richt zich hierbij zowel op samenwerking met Duitsland als op combinatiemogelijkheden met de te ontwikkelen kilometerheffing voor de personenauto. Op de langere termijn zet Nederland, parallel aan de uitwerking in het Witboek Infrastructuurheffingen van de Europese Commissie, in op variabilisatie van de Motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens.
- In Europees verband zet het rijk in op doorberekening van alle maatschappelijke kosten die gerelateerd zijn aan het gebruik van infrastructuur, waaronder de kosten van beheer en onderhoud en milieukosten, voor alle vervoerwijzen. Voor het wegvervoer gebeurt dit bij voorkeur in de vorm van een kilometerheffing. Voor de binnenvaart voert het rijk internationaal overleg (in het kader van CCR en EU) over de invoering van een gebruiksheffing voor de beroepsvaart. Ook verricht het rijk onderzoek naar de technische en juridische mogelijkheden daarvan, alsmede naar eventuele alternatieven.
- Het rijk streeft ernaar om verhoging van het minimumniveau van accijnzen op motorbrandstoffen op korte termijn hoog op de Europese agenda te zetten.
- Voor de luchtvaart streeft het rijk internationaal naar invoering van BTW op vervoersdiensten en marktconforme maatregelen zoals accijns op kerosine of emissieheffingen.

Actie

- Het rijk werkt de experimenten uit met tol- en betaalstroken in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad. Dit gebeurt in overleg met de betrokken bestuurlijke partners en in samenwerking met de private partijen.
- Het rijk zet uiterlijk in 2006 vaste overheidsheffingen (zoals MRB) om in een betaling per kilometer, zo mogelijk in Europees kader.

Onderzoek

- Het rijk voert onderzoek uit naar de techniek en systematiek van variabilisatie en internalisatie van kosten door middel van kilometerheffing. Daarbij werkt de overheid samen met het bedrijfsleven.
- Het rijk voert een onderzoek uit naar de gedragseffecten van variabilisatie en naar de effecten op het milieu, de bereikbaarheid en de inkomens. Hierbij wordt ook aandacht besteed aan de emancipatoire effecten.
- Het rijk onderzoekt een aanpassing van de fiscale behandeling van bestelauto's in de richting van die van personenauto's.
- Het rijk onderzoekt welke effecten de fiscale maatregelen van het Belastingplan 21e eeuw hebben op de mobiliteit.
- Het rijk onderzoekt de mogelijkheden om in aansluiting met Duitsland een kilometerheffing voor het vrachtverkeer in te voeren gedifferentieerd naar milieukeurmerken (Euronormen) en aantal assen van het voertuig.

2.3 Mobiliteitsmanagement en ruimtelijke ordening

Voortgezet beleid

- Intermodaal en modal shift beleid, inclusief het terminal- en stimuleringsbeleid
- Efficiency beleid (Transactie Modal Shift-programma)
- Telematicabeleid conform Nota Telematica Verkeer en Vervoer III 1998–2003

Agenda

- Het rijk zet samen met provincies, kaderwetgebieden, gemeenten en bedrijfsleven een traject op dat als doel heeft om gezamenlijk kennis te ontwikkelen en beschikbaar te stellen over de relatie verkeer en vervoer en ruimtelijke ordening. Daartoe brengt het rijk partijen en planologen, stedenbouwkundigen en verkeerskundigen met elkaar in debat.
- Het rijk werkt samen met de andere overheden en bedrijfsleven de ruimtelijke strategie voor een efficiënt goederenvervoer uit, mede in relatie tot het nieuwe locatiebeleid. Dit past in de uitwerking van het EZ-IPO-VNG-V&W-convenant «Samenwerking in de regio».
- Verschillende departementen, overheden en bedrijfsleven werken samen in het project IncodeDelta om ruimte, economie en goederenvervoer in samenhang te ontwikkelen. De provincies nemen hiervoor het initiatief, het rijk zorgt voor ondersteuning. Wanneer deze aanpak succesvol blijkt, kan in 2001 een soortgelijke benadering starten voor de West-Oostcorridor (Randstad-KAN/Twente-Duitsland).
- Het rijk zal samen met enkele milieu- en koepelorganisaties de kansen van transportpreventie onder de aandacht brengen van ondernemers, lagere overheden en de Europese Unie.
- Het rijk overlegt met het Multimodaal Transport Centrum (MTC) Valburg in oprichting, waarin regionale overheden en private partijen zijn vertegenwoordigd, over de fasering en invulling van de realisatie van het MTC Valburg. Het rijk zal de noodzaak en hoogte van de rijksbijdrage aan de adequate multimodale ontsluiting van het MTC Valburg nader vaststellen.
- Het rijk overlegt met werkgevers- en werknemersorganisaties over mogelijkheden om zowel centraal als decentraal afspraken te maken over vervoersmanagement. Onderdeel van die afspraken zal zijn het bevorderen van flexibele werktijden en teletoeppingen via de arbeidsvoorwaarden, met het oog op een betere spreiding van het verkeer over de hele dag.
- Het rijk overlegt met decentrale overheden over de invulling van de rol- en taakverdeling naar aanleiding van de decentralisatie van mobiliteitsmanagement.
- Het rijk ontwikkelt in samenwerking met het Platform Agrologistiek een visie met actiepunten voor een economisch en maatschappelijk verantwoorde agrologistiek. In de visie wordt aandacht geschonken aan de problematiek van bereikbaarheid, dierwelzijn, milieu en ruimte.

Actie

- Het rijk stimuleert de ontwikkeling van wonen, werken en voorzieningen rond vervoersknooppunten van rail- en wegverbindingen. Het rijk vraagt provincies, kaderwetgebieden en gemeenten dit verstedelijkingsbeleid te vertalen naar locatiebeleid en parkeerbeleid.
- Het rijk stimuleert aandacht voor de korte verplaatsingen en betreft daarbij de suggesties van de Stichting Natuur en Milieu, de ANWB en de Fietsersbond in hun advies «Maak vaart op de korte afstand».
- Het rijk ontwikkelt in overleg met andere overheden en belangenorganisaties een mobiliteitstoets. Deze mobiliteitstoets kan de vorm hebben van een handleiding, rekeninstrument en/of checklist waarmee provincies, kaderwetgebieden en gemeenten ruimtelijke plannen kunnen beoordelen.
- Het rijk faciliteert in 2001–2003 de uitwerking van beleidsprogramma's voor

regionaal en lokaal goederenvervoer. Dit wordt vormgegeven door het organiseren van samenwerking en (landsdelig) overleg, kennisoverdracht, ontwikkelen van instrumenten als de mobiliteitstoets en knooppuntenbeleid.

- Het rijk sluit voor de uitvoering van de Vijfde Nota RO landsdelige regioconvenanten met provincies en kaderwetgebieden over de regionale vertaling van het ruimtelijk beleid, waarvan ook het vernieuwde locatiebeleid, (multimodale) knooppuntenbeleid en parkeerbeleid onderdeel uitmaken.
- Het rijk inventariseert voor welke onderdelen van het mobiliteitsmanagementbeleid wetgeving of ander instrumentarium nodig is en verkent instrumenten waarmee lokale overheden het parkeerbeleid kunnen vormgeven en waarmee provincies hun coördinerende taken kunnen realiseren.
- Het rijk neemt het initiatief om met andere overheden en private partijen een (nieuwe) visie op overstappunten te ontwikkelen.
- Het rijk implementeert het vierjarig subsidieprogramma Transportpreventie. Zo ondersteunt het rijk voorbeeldprojecten bij bedrijven of binnen branches die de mogelijkheden van transportpreventie analyseren en invoeren.
- Het rijk initieert besprekingen met kennisinstellingen en opleidingsinstituten over het opnemen van transportpreventie als onderwerp in onderzoeks- en onderwijsprogramma's.
- Na evaluatie van de proef met langere, zwaardere vrachtwagens voor het aan- en uitrijden van terminalverkeer (eind 2002), bekijkt het rijk hoe deze combinaties in de praktijk inzetbaar zijn.
- Het rijk bevordert afspraken tussen andere overheden en het bedrijfsleven over mobiliteitsmanagement. Om het mobiliteitsmanagementbeleid bij de betrokken partners te faciliteren stimuleert het rijk een actieve kennisontwikkeling en verspreiding. Daartoe wordt onder meer het kennisplatform Verdi versterkt.
- Het rijk werkt de komende twee jaar gezamenlijk met andere overheden en maatschappelijke organisaties aan een gemeenschappelijk en onderbouwd beeld van de maatschappelijke functie van het goederenvervoer.
- Het rijk faciliteert het Platform Stedelijke Distributie om de samen met gemeenten, provincies en bedrijfsleven ontwikkelde beleidsinstrumenten te implementeren (proces aanpak van goederenvervoer voor gemeenten, de PSD voertuigmatrix, een omgevingsgerichte standaardisatie van voertuigeisen, milieuprestaties en beladingsgraden en de PSD website met kennisbank).
- Het rijk zorgt voor het instellen en faciliteren van een Fietsberaad. Dit beraad vertegenwoordigt gebruikersorganisaties en kenniscentra en zorgt voor regelmatige, doelgroepgerichte overdracht van kennis en informatie over fietsbeleid en -praktijk, voor actualisering van de kennis en beschikbaarheid van goede basisgegevens voor lokaal, regionaal en nationaal gebruik, mede met het oog op benchmarking en beleidsmonitoring.

Onderzoek

- Het rijk onderzoekt met de bedrijfstak of logistieke efficiëntie kan worden verankerd in de bedrijfsvoering van logistieke bedrijvigheid. Dit gebeurt naar analogie van bestaande kwaliteitszorg- en milieuzorgsystemen.
- Het rijk onderzoekt met partners de gevolgen van de groei van het goederenvervoer voor de vitaliteit van de steden, waarbij gekeken wordt naar economische, sociale en milieu-aspecten.
- Het rijk onderzoekt samen met het bedrijfsleven de potentie van transportpreventie in verschillende economische sectoren.
- Het rijk onderzoekt hindernissen in wet- en regelgeving die onbedoeld transportpreventie door bedrijven blokkeren. Daarnaast onderzoekt het rijk de rol die consumenten kunnen spelen bij het implementeren van transportpreventie.
- Het rijk onderzoekt de mogelijkheid om de departementen bij de totstandkoming van nieuw beleid ook de mobiliteitseffecten mee te laten wegen.

2.4 Openbaar vervoer en ketenmobiliteit

Voortgezet beleid

- Implementatie en handhaving regelgeving, zoals: Wet en Besluit Personenvervoer 2000; Spoorwegwet; Concessiewet personenvervoer per trein; het prestatiecontract met NS Reizigers; Taxiwet
- Kennisontwikkeling via het CVOV, Connekt en CROW

Agenda

- Het rijk experimenteert met het afsluiten van meerjarenafspraken met een beperkt aantal decentrale OV-autoriteiten. In deze afspraken wordt een relatie gelegd tussen het decentrale verkeers- en vervoerbeleid, zoals investeringen in infrastructuur, aanbesteding en flankerend beleid, en meerjarige zekerheid ten aanzien van de rijksbijdrage voor het stads- en streekvervoer (c.q. de gewenste overheidsbijdrage ten opzichte van de reizigersbijdrage).
- Het rijk overlegt met decentrale OV-autoriteiten en OV-bedrijven (onder andere NSR) over de mogelijkheden voor decentralisatie en aanbesteding van regionale en stadsgewestelijke treindiensten, zoals vermeld in de Kabinetsnota De Derde Eeuw Spoor en het Overgangscontract II tussen minister en NSR. Het rijk zal eisen formuleren die de interoperabiliteit van railinfrastructuur en -materieel garanderen en die de nationale kaartintegratie waarborgen.
- Het rijk stimuleert en evalueert samen met de decentrale OV-autoriteiten experimenten met meer vraaggerichte vormen van collectief personenvervoer, zoals Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) of de eindgebruikerssubsidie. Dit betreft met name de ontsluitende lijnen ten behoeve van het voor- en natransport (evaluatie van CVV in 2001 en eindgebruikerssubsidie in 2003).
- Het rijk stimuleert samen met de decentrale OV-autoriteiten de innovatie van producten, diensten en (milieu-) technologie met betrekking tot het collectief personenvervoer. Het gaat hierbij onder andere om reisinformatie, automatische voertuiggeleiding, de brandstofcel en de gefaseerde invoering van 2002–2005 van de chipkaart OV.
- Het rijk maakt samen met decentrale OV-autoriteiten en OV-bedrijven afspraken over maatregelen ter verbetering van de sociale veiligheid in het OV op basis van onderzoeksresultaten.
- De rol van personenvervoer over water wordt beoordeeld en ingepast in het totale beleidskader voor het openbaar vervoer.

Acties

- Het rijk zoekt coalities met andere lidstaten van de EU om de openstelling van de nationale openbaar vervoermarkten te bevorderen (uitwerking internationale reciprociteit).
- Het rijk zal bezien of een verhoging van de maximumsnelheid van bussen gewenst is.
- Het rijk ziet toe op de ontwikkeling van de verbetering van toegankelijkheid in het OV en geeft zo nodig aanwijzingen aan de verantwoordelijke overheden en/of vervoerders.
- Het rijk ontwikkelt samen met de decentrale OV-autoriteiten een monitor OV. Daarmee kan zowel op decentraal niveau als op landelijk niveau de ontwikkeling van het OV onder het aanbestedingsregime worden gevolgd.
- In samenwerking met de taxibranche voert het rijk een Monitor taxi uit die de effecten in kaart brengt van de op 1 januari 2000 gestarte deregulering en zal tenminste tot en met 2003 doorlopen. De tussenresultaten spelen een belangrijke rol bij de gefaseerde invoering van het wetgevingstraject.

3. MARKTORDENING GOEDERENVERVOER

Voortgezet beleid

- Zeehavenbeleid conform Tweede voortgangsnota zeehavens
- Maritiem clusterbeleid en short sea-stimulering conform nota Zeescheepvaartbeleid en de voortgangsnota Short-sea shipping
- Stimuleren concurrentie spoorvervoer, nationaal via verlagen toetredingsdrempels, Europees door inspanningen voor verdergaande liberalisatie (De Derde Eeuw Spoor)
- Flankerend beleid binnenvaart conform de nota Transport in Balans

Agenda

- De herziening van de Wet goederenvervoer over de weg in overleg met brancheorganisaties en vakorganisaties. Een belangrijk onderdeel is de zorg van de overheid voor de concurrentievoorwaarden in de sector en de rol van het bedrijfsleven bij handhaving (certificering met metatoezicht van overheid).
- Het rijk herzielt de huidige versnipperde wetgeving voor de binnenvaart (Wet Vervoer Binnenvaart, Wet Vaartijden en Binnenscheepenwet) tot één nieuwe kaderwet in 2002. Belangrijk aspect is de handhaafbaarheid en de vorming van een nieuwe inspectie.
- Het rijk bevordert op Europees niveau dat er meer gelijke concurrentievoorwaarden ontstaan in het Europese beroepsvervoer over de weg. Dit kan door verdergaande harmonisatie van bijvoorbeeld de regelingen voor arbeids-, rij- en rusttijden in het wegvervoer.
- Nederland ontwikkelt samen met Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland, Italië, Noorwegen, Zweden, Finland en Denemarken een North-South-Freeway. De creatie van Freeways (internationale treinpaden met een hoge kwaliteit) is een katalysator voor de verdere Europese liberalisatie.
- Het rijk zoekt naar coalities met andere lidstaten om de openstelling van de nationale spoormarkten te bevorderen. Het is vooral belangrijk dat de EU besluit over het spoordossier, zodat spoorondernemingen vrijer toegang krijgen tot de nationale spoornetten. In de eerste plaats voor goederenvervoer op het spoor, maar op langere termijn ook voor personenvervoer.
- Het rijk bevordert de Europese interoperabiliteit van systemen als hogesnelheidstreinen, het conventionele spoorwegsysteem, verkeersmanagement (ERTMS voor spoor, Centrico voor weg) en elektronische tolheffing.
- Het rijk zal initiatieven van maatschappelijke partijen faciliteren die gericht zijn op de opzet of uitbouw van kwaliteitssystemen zoals certificering in de transportsector, mede bedoeld om te komen tot verdere zelfregulering in de transportbranches.
- Nederland heeft belang bij een competitieve en duurzame zeescheepvaart. Hiertoe onderzoekt Nederland samen met andere kwaliteitsregisters de mogelijkheden om kwaliteitsscheepvaart verder van de grond te krijgen. Hierbij valt te denken aan initiatieven in internationale organisaties en aan samenwerkingsverbanden op regionaal gebied.

Onderzoek

- Het rijk verkent hoe in internationale verbanden de belangen van verladers beter tot uitdrukking kunnen worden gebracht in het systeem van maritieme consortia.

4. VEILIGHEID

Voortgezet beleid

- Uitvoering Startconvenant Duurzaam Veilig; COVER-evaluatie; uitbreiding van 30 km en 60 km zones.
- Beleid externe veiligheid zoals vastgelegd in nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen
- Voortzetting door OM van gebiedsprojecten verkeershandhaving
- Voortgangsnota Scheepvaartverkeer Noordzee
- Beleidsvoornemen Navigatie-ondersteunende dienstverlening in de Nederlandse zeehavengebieden
- Uitvoering kadernota Spoorwegveiligheid
- Nota luchtvaartveiligheid
- Nieuw normen- en regelingsstelsel voor milieu- en veiligheid voor Schiphol en regionale luchthavens.

Agenda

- het rijk ontwikkelt ten behoeve van de regionale doorvertaling van de landelijke doelstellingen voor verkeersveiligheid een methode gericht op vergelijkbaarheid van uitkomsten.
- het rijk is ervoor verantwoordelijk dat in het voorjaar 2002 in een landelijk bestuurlijk overleg over de uitkomsten van de regionale doorvertaling van de landelijke verkeersveiligheidsdoelstellingen de regionale doelstellingen definitief worden vastgesteld en organiseert ter voorbereiding daarop enkele terugkoppelmomenten van het provinciale/regionale niveau naar het landelijke niveau.
- het rijk ontwikkelt instrumenten als risicobeleid en de Maatregelwijzer ten behoeve van de doorvertaling van doelen en ten behoeve van het ontwikkelen van regionale integrale maatregelenpakketten.
- het rijk en de bestuurlijke partners maken samen aanvullende landelijke afspraken ter concretisering van de hoofdlijnen van het verkeersveiligheidsbeleid en als richtlijn voor de ontwikkeling van de regionale integrale maatregelenpakketten.
- het rijk stelt een interimregeling duurzaam veilig op voor de periode 2001 tot en met 2003.
- het rijk past ten behoeve van de toedeling van de rijksbijdrage voor verkeersveiligheid het verdeelmodel van de GDU aan (gereed 1 januari 2003) en wijzigt de Wet Infrastructuurfonds (gereed 1 januari 2004).
- het rijk trekt in overleg met het IPO, de VNG en de Unie van Waterschappen met ingang van 1 januari 2004 het decentralisatie-akkoord verkeersveiligheid en de daarbij behorende algemene maatregel van bestuur in.
- het rijk start zo snel mogelijk het overleg met de maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven over hun betrokkenheid bij de voorbereiding en uitvoering van de tweede fase duurzaam veilig.
- Het rijk ontwikkelt samen met de decentrale overheden, het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties een pakket maatregelen om de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers, brom-/snorfietsers, motorfietsers) te verbeteren. Het gaat daarbij om aanscherping van voertuigeisen, kentekening, rijgeschiktheids- en rijvaardigheidseisen, maatregelen voor de inrichting van en de plaats op de weg, en de plaats van de verschillende groepen verkeersdeelnemers op de weg.
- In samenwerking met het Motorplatform, de branche en andere organisaties worden maatregelen geïmplementeerd om de veiligheid van motorrijders te verbeteren. Dit richt zich op het verbeteren van de zichtbaarheid en de risicoperceptie, het dragen van goede kleding en verbetering van de voertuigbeheersing.
- het onderwerp verkeersveiligheid maakt deel uit van onder regie van het rijk op te zetten programma gericht op ontwikkeling en toepassing van een mobiliteitstoets voor ruimtelijke planvorming.
- V&W en OC&W voeren in 2001 een leerlingenonderzoek uit naar de stand van zaken van de kennis en de attitude van leerlingen in de basisvorming van het voortgezet onderwijs op het gebied van verkeer en verkeersveiligheid.

- Het rijk voert naar aanleiding van het SER-advies over verkeersveiligheid overleg met onder meer werkgevers- en werknemersorganisaties, verzekeraars en andere betrokken bedrijven en organisaties om de volgende mogelijkheden te onderzoeken:
 - a. het internaliseren van maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid;
 - b. het differentiëren van premies bij verwijtbaar gedrag;
 - c. het beïnvloeden van de aanschaf van veiligheidsvoorzieningen;
 - d. het beïnvloeden van het rijgedrag door toetsing van de rijvaardigheid.
- Het rijk wil samen met het bedrijfsleven, verzekeraars, de andere overheden en overige betrokkenen komen tot een kwaliteitsimpuls in het vervoerend bedrijfsleven en zakelijk verkeer die leidt tot garanties voor inspanningen op het gebied van veiligheid. Hierbij speciale aandacht voor het bestelautoverkeer.
- Het rijk streeft ernaar om in samenwerking met het bedrijfsleven de vermoeidheidsproblematiek en haar achterliggende oorzaken aan te pakken als een van de grote veroorzakers van verkeersonveiligheid in het commerciële vervoer.
- Nederland intensiveert de inspanningen in de diverse Europese gremia om Europese harmonisatie van voertuigeisen en gedragsregels te bespoedigen. Het gaat onder meer om zichtveldverbetering voor nieuwe en bestaande vracht- en bestelauto's en bussen (2005), prestatie-eisen voor kantelstabiliteit (ECE), de invoering van een Europese dynamische kanteltest voor nieuwe vrachtauto's realisatie van voetganger-vriendelijke fronten voor personenauto's en tegengaan van whiplash.
- Het rijk streeft naar verdere aanscherping van rijvaardigheids- en rijgeschiktheids-eisen in Europees en nationaal verband.
- In verband met de aanpassing van de spoorwetgeving ontwikkelt het rijk in samenwerking met de belanghebbende partijen betere tramweg- en metro-regelgeving gericht op een duidelijker invulling van verantwoordelijkheden van centrale en decentrale overheden en vervoerders.
- Het rijk zal in overleg met partners een interne risiconormering ontwikkelen voor binnenwateren en zeehavengebieden, inclusief personenvervoer over water en bouwen in de vaarweg (aanvaarrisico). (2002).
- Nederland spant zich in internationaal verband (EU, IMO) in voor verhoging van het maritiem veiligheidsniveau/maritiem milieu in Europese wateren.
- Het rijk ontwikkelt regelgeving voor het gebruik van drugs en rijgedrag-beïnvloedende medicijnen en de controle daarop.
- Het rijk streeft ernaar om in samenwerking met de Belgische overheid een specifieke vorm van verkeersbegeleiding op de Westerschelde in te voeren teneinde de externe risico's ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk terug te brengen tot toelaatbare waarden.
- Het rijk streeft naar zoveel mogelijk harmonisatie van de veiligheidseisen voor de luchtvaart door het stimuleren van de oprichting en inrichting van de EASA.
- Het rijk streeft naar de oprichting van een consumentenplatform luchtvaart dat vanuit de luchtvaartconsument aandacht schenkt aan de veiligheidsaspecten.

Actie

- Het kabinet bepaalt de onveiligste trajecten met kosteneffectiviteit en afstemming met de overige wegbeheerders als uitgangspunt. De black spots worden in dat kader meegenomen.
- Het rijk voert een proef uit met een snelheidsbegrenzer in lichte trucks en bestelwagens. Dit gebeurt op basis van eerder onderzoek door Centrum voor Energiebesparing in opdracht van VROM en V&W in samenwerking met het bedrijfsleven. Na proef en met inachtneming van de evaluatie wordt ingezet op wetswijziging in Europees kader.
- Het rijk stimuleert verdere verbetering botsveiligheid door middel van bijdrage aan EU-onderzoek en -beleidsvorming en beïnvloeding aankoopgedrag (EURO-NCAP en aanvullende maatregelen).

- In alle politieregio's zullen Regioplannen Verkeershandhaving draaien waarin de handhavingsprioriteiten nadrukkelijk worden vastgesteld in samenwerking tussen politie, OM en lokaal bestuur.
- Het rijk streeft naar invoering van een beginnersrijbewijs in 2001 voor beginnende bestuurders.
- Invoering van een alcoholimiet van 0,2 promille voor beginnende bestuurders, afhankelijk van uitkomsten van nader onderzoek in 2002 te overwegen voor alle bestuurders.
- Het rijk spant zich in voor invoering van registratie en kentekening van thans nog ongekenkende voertuigcategorieën, met name aanhangwagens, brom-/snorfietsen en landbouwtrekkers, ter verbetering van de handhaafbaarheid van de regelgeving (zoals opvoerproblematiek van brom- en snorfietsen en diefstallen).
- het rijk faciliteert en stimuleert transportorganisaties haar veiligheidsprestaties kenbaar te maken en tevens aandacht te geven aan achterliggende oorzaken van onveilig gedrag in de bedrijfsvoering (Safety Culture).
- Het rijk werkt aan uitbreiding van de functionaliteit van verkeersbegeleiding op de Nederlandse wateren, onder meer ter flankering van de implementatie van het beleid inzake de navigatie-ondersteunende dienstverlening in de zeehavengebieden. Tevens worden enkele onveilige plaatsen binnen het dekkingsgebied gebracht en wordt op andere plaatsen apparatuur vernieuwd. Het rijk zet zich in voor internationale harmonisatie van spoorveiligheidsbeleid in het kader van het herziene COTIF verdrag (inwerkingtreding 2005).
- Het rijk werkt in Europees kader verder aan de ontwikkeling van standaarden ten behoeve van River Information Services en aan de invoering van deze services ten behoeve van verkeersbegeleiding en -benutting. Het rijk stimuleert bedrijven bij het gebruik van dergelijke systemen voor logistieke doeleinden (2000–2010).
- Het rijk zal conform het kabinetsstandpunt naar aanleiding van de rapportage van de commissie Oosting gelijk met of volgend op de voor eind 2001 aangekondigde AMvB «kwaliteitseisen externe veiligheid inrichtingen» komen met een op voornoemde AMvB afgestemd voorstel voor een AMvB «kwaliteitseisen externe veiligheid vervoer». Hiermee zal nog in 2002 een juridische basis ontstaan voor de doorwerking van externe veiligheidsnormen ten aanzien van buisleidingen, zowel brongericht als effectgericht, in de ruimtelijke ordening.
- Het rijk streeft ernaar om veiligheid een belangrijker plek te geven in de nieuwe overlegadviesstructuur tussen sector en omgeving van de Wet luchtvaart. Ook de positie en verantwoordelijkheden van de onafhankelijke ministeriële veiligheidsadviescommissie Schiphol zal worden herbezien.

Onderzoek

- het rijk start een onderzoek naar de relatie tussen verkeersgedrag (en achterliggende oorzaken), ongevallen en letselgevolgen zodat een maatgericht beleid gevoerd kan worden. Aandachtspunt is de beperking van het aantal zwaargewonden. Voor het goederenvervoer wordt apart onderzoek verricht, waarbij achterliggende oorzaken van menselijk falen in de bedrijfsvoering worden meegenomen.
- Het rijk neemt het initiatief om de invloed te onderzoeken van alcohol-, medicijnen-, en drugsgebruik en ongezonde levensstijl op het rijgedrag in de goederenvervoersector, eventueel gevolgd door een met de sector op te stellen maatregelenpakket voor een bedrijfsgerichte aanpak.
- Het rijk onderzoekt noodzaak aanpassing regels, verkeersbegeleiding en toelatingscriteria voor snelle passagiersschepen.
- Het rijk analyseert de effectiviteit van beleidsinstrumenten voor kwaliteit van schip en bemanning teneinde te komen tot een integrale veiligheidsbenadering.
- Het rijk bestudeert of het mogelijk en wenselijk is om de vervoerkosten van bepaalde gevaarlijke stoffen meer overeen te laten komen met de maatschappelijke kosten van dat vervoer (zoals extra investeringen in tunnels, zonering van infrastructuur).

- Het rijk gaat in een studie na of vestigingsbeleid het transport van gevaarlijke stoffen kan verminderen.
- Het rijk start samen met betrokken sectorpartijen een onderzoek naar het ontwikkelen van causale modellering voor de luchtvaartveiligheid op en rond Schiphol.
- Het rijk ontwikkelt tezamen met Railned in het kader van het onderzoek Trendanalyse Spoor veiligheidsprestatie indicatoren, waarbij speciale aandacht wordt gegeven aan de kwaliteit van de infrastructuur en de menselijke factor.
- Het rijk onderzoekt de mogelijkheden van een innovatiever, effectiever en efficiënter gedragsgericht beleid in het personenvervoer.

Voortgezet beleid

De onderstaande acties moeten tegen de achtergrond worden gezien van het reeds bestaande beleid en de reeds afgesproken acties voor de komende jaren, zoals geformuleerd in het NMP3, de Uitvoeringsnota Klimaat, NVM, SGR, de nota Milieu en Economie, de nota Scheepvaart en Milieu en de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland. Ook het beleid gericht op invoering van een nieuw normen- en regelgevingsstelsel voor milieu- en veiligheid voor Schiphol en regionale luchthavens wordt voortgezet.

Agenda

- Het rijk zet op Europees niveau in op de aanscherping van de typekeuringseisen voor personenauto's en vrachtwagens en het verbeteren van testprocedures en het voorschrijven van stillere banden voor wat betreft lucht- en geluidsemissies. Ingezet wordt op een voortgaande aanscherping van de eisen aan personenauto's op diesel in de richting van de eisen van benzine-auto's.
- Nederland werkt in EU-verband aan de invoering van emissienormen voor diesellocomotieven.
- Nederland zet in op aanscherping van de internationale eisen aan de uitstoot van fijn stof, koolmonoxyde en vluchtige organische stoffen door de binnenvaart (CCR- en EU-kader).
- Nederland werkt in internationaal verband (CCR, IMO en EU) aan gefaseerde verscherping van de normen voor de uitstoot van NO_x door binnenvaart en zeescheepvaart.
- Het rijk stimuleert SO₂-reductie in de scheepvaart (m.n. uitstoot binnengaats) door in te zetten op internationale afspraken over verlaging van het zwavelgehalte in stookolie en over SO_x-arme zones op bijvoorbeeld de Noordzee.
- Het rijk spant zich in ICAO en IMO-kader in voor mogelijke CO₂-reductie in de lucht- en zeevaart. Het rijk zoekt hiervoor in Europees verband coalitiegenoten.
- Nederland tracht in EU-verband te komen tot afspraken over de methodiek voor het meten van het verbruik en de uitstoot van CO₂ van vracht- en bestelwagens.
- Nederland zal in EU-verband werken aan afspraken met aanbieders van bestel- en vrachtwagens over de gemiddelde uitstoot van CO₂ per voertuigkilometer. Het rijk zoekt hiervoor internationale coalities.
- Afhankelijk van de uitkomsten van monitoring en evaluatie van de in EU-kader tot stand gebrachte convenanten over CO₂-uitstoot van personenauto's met ACEA en de Japanse en Koreaanse autoindustrie per 2003 worden gemaakte afspraken tot 2008/2009 aangepast en de instrumenten herijkt om voor de periode tot resultaat te komen. Voor het toepassen van scherpere afspraken met betrekking tot voertuig-emissies zou Nederland als proeftuin kunnen fungeren.
- Het rijk besluit op korte termijn of een versnelde invoering van zwavelarme benzine die voldoet aan de 2005 specificaties van de EU gestimuleerd wordt.
- Nederland spant zich op mondiaal niveau in voor marktconforme milieu-maatregelen door middel van actieve deelname aan het overleg in de milieu-commissie (CAEP) van ICAO. Zo begeleidt de Market based options Analyses Task Group (MATG) de AERO analyses.
- Het rijk zet zich actief in voor de totstandkoming van een aangescherpte «hoofdstuk 3»-geluidstandaard in ICAO welke zal worden vastgelegd in een nieuw te maken hoofdstuk 4. Gestreefd wordt naar besluitvorming in de ICAO-assembly van september 2001. Hierbij vindt intensieve afstemming in EU-kader plaats. Bij voldoende resultaat kan dit pakket mogelijk de omstreden EU-hushkitregeling vervangen.
- Het rijk zet zich in voor aanscherping van de EU-normstelling voor bromfietzen en motoren, met name wat betreft vos en geluid.
- Het rijk vraagt de provincies het voortouw te nemen om voor 2005 de gewenste geluidskwaliteit voor de ecologische hoofdstructuur vast te stellen en een plan van aanpak op te stellen om deze te realiseren.

Actie

- Het rijk stimuleert versnelde invoering van vrachtwagens die voldoen aan de Euro 4 en 5 normen (respectievelijk 2002–2005 en 2005–2008).
- Het rijk stimuleert retrofit van binnenvaartschepen en versnelde invoering van vaartuigen die voldoen aan de toekomstige internationale NO_x-normen voor de binnenvaart.
- Het rijk maakt afspraken met grote fleetowners over de inzet van een schoon en zuinig voertuigpark.
- Het rijk stimuleert een dusdanige brandstofmix in het wegverkeer dat de milieudoelen met de beste overall-kosteneffectiviteit wordt gerealiseerd. Dit gebeurt mede op basis van de evaluatie van de acties uit de Nota Brandstofmix naar aanleiding van de nieuwe Europese regelgeving voor voertuigen. Het rijk stimuleert de toepassing van gasbussen en de uitrusting van bestaande bussen en vrachtauto's met roetfilters.
- Het rijk treft voor de nationale infrastructuur met het oog op de realisatie van de NO₂-grenswaarden locatiespecifieke maatregelen om knelpunten nabij woonbebouwing weg te nemen. Deze maatregelen worden in voorkomende gevallen afgestemd met de infrastructuur maatregelen welke worden genomen met het oog op andere doeleinden.
- V&W bereidt in samenwerking met VROM een innovatieprogramma geluid spoor/weg voor. Daarin kunnen nieuwe instrumenten voor het geluidbeleid ontwikkeld worden. Hierbij kan naast oplossingen die nog in de R&D sfeer zitten (zoals anti-geluid), ondermeer gedacht worden aan praktijkexperimenten met stille wegdekken op het HWN, waaronder dubbellaags ZOAB. Proeven met stille wegdekken voor gemeentelijke en provinciale wegen worden financieel gestimuleerd door VROM. Daarnaast zullen bijvoorbeeld ook verdergaande maatregelen met betrekking tot stillere treinen en stille banden worden uitgewerkt.
- Het rijk zal in de periode tot 2010 de knelpunten nabij de rijksinfrastructuur in situaties waar nabij woningen meer dan 70 dB(A) is, aanpakken (dan wel in incidentele gevallen in ieder geval een plan van aanpak gereed hebben).
- Het rijk zal de knelpunten op het HWN waar door verkeersgroei de geluidbelasting groter is dan afgesproken aanpakken. Er wordt bezien hoe 90% van de knelpunten bij woningen van meer dan 65 dB(A) en hoe circa 50% van de situaties met een belasting van meer dan 60 dB(A) kan worden aangepakt. Voor het spoor wordt een soortgelijke aanpak gevolgd.
- Het rijk zal in de periode van 2010 tot 2030 de gewenste akoestische kwaliteit in het stedelijk en het landelijk gebied realiseren.
- De akoestische kwaliteit van de infrastructuur zal door de beheerder door regelmatig onderhoud en beheer gewaarborgd worden.
- Het rijk zal voor het bestuursakkoord «leefomgeving» samen met het Interprovinciaal Overleg, de Samenwerkende Kaderwetgebieden, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen formuleren wat de gewenste geluidskwaliteit voor verschillende typen natuurgebieden zullen zijn. De provincies bepalen uiterlijk 2005 welke akoestische kwaliteit in de ecologische hoofdstructuur gewenst is. Vervolgens wordt een samenhangend pakket van maatregelen opgesteld, dat wordt uitgevoerd door alle overheden en private partijen.
- Het rijk spant zich in om te komen tot een betere handhaving van de geluidseisen aan brommers en motoren.
- Het rijk (V&W, LNV en VROM) zal met ingang van 2001 in overleg met provincies een voortschrijdend meerjarenprogramma ontsnippering uitwerken. Hierin wordt bezien of de ontsnipperingsdoelstelling die voor 2010 geldt voor het hoofdwegenet ook kan gelden voor spoor- en vaarwegen.
- In afwachting van vaststelling van het interdepartementale meerjarenprogramma ontsnippering zal het rijk in situaties met gebundelde infrastructuur bezien of bij ontsnipperingsmaatregelen aan de hoofdwegen ook maatregelen bij spoor- en vaarwegen kunnen worden meegenomen.

- Het rijk wil enkele pilots uitvoeren om invulling te geven aan de gemeenschappelijke ontwerpopgave ten aanzien van kruispunten van grijze en groene (EHS) infrastructuur.
- Het rijk zal alle bermen van de hoofdinfrastructuur ecologisch beheren waar dit natuurtechnisch zinvol is.
- Het rijk zal diffuse bodemverontreiniging als gevolg van infrastructuur zoveel als technisch mogelijk is terugdringen; in ecologisch kwetsbare gebieden en grondwaterbeschermingsgebieden zullen maatregelen getroffen worden om deze diffuse verontreiniging gecontroleerd af te voeren.
- Het rijk analyseert voor 2005 alle bestaande infrastructuur op mogelijkheden om energie efficiënter te gebruiken. De kosteneffectieve mogelijkheden voert het rijk uit om per 2015 minder energie te verbruiken dan in 1998.
- Het rijk past voor 2004 de vaste maatregelen voor duurzaam bouwen uit het Nationaal Pakket Dubo-GWW volledig toe; voor 2010 de variabele maatregelen bij aanleg en onderhoud van infrastructuur.
- Het wetsvoorstel MIG zal in 2002 naar de Tweede Kamer gestuurd worden.
- Het rijk zal voor die spoorwegemplacementen waar uitplaatsing aan de orde is met betrokken overheden een integraal plan opstellen waarin alle locatiespecifieke milieuaspecten alsmede vervoerskundige en ruimtelijke aspecten worden meegenomen.

Onderzoek

- Het rijk start een studie naar een geïntegreerde vormgeving. Inpassing van routes wordt daarbij betrokken. Dit gebeurt aan de hand van een uitwerking voor de A12.
- Het rijk onderzoekt compenserende maatregelen ter beperking van de risico's van ontgassing van benzineschepen (termijn 2000–2003).
- Het rijk onderzoekt voor de wegverlichting in het landelijk gebied (buiten de in de richtlijn «Openbare verlichting in Natuurgebieden») welke maatregelen mogelijk en wenselijk zijn.
- Het rijk onderzoekt de mogelijkheden voor introductie van zwaveloze brandstoffen met het oog op toekomstige emissie-eisen.
- Het rijk onderzoekt de juridische mogelijkheden voor een Europese aanpak van de luchtverontreiniging door de zeescheepvaart.
- Het rijk onderzoekt of de toevoeging van klimaatneutrale brandstof aan de reguliere brandstof haalbaar en wenselijk is.

Agenda

- Het rijk verkent in overleg met de andere overheden de wensen ten aanzien van decentralisatie, eventueel ook centralisatie, van wegen en vaarwegen. Voor de vaarwegen wordt in overleg met de andere overheden in elk geval bezien of het beheer van de volgende vaarwegen moet worden overgedragen: het IJ, Hartelkanaal, de vaarweg Lemmer–Delfzijl en het kanaal Wessem–Nederweert. De voorwaarden waaronder dit plaatsvindt worden aangegeven.
- Het rijk bereidt een PKB voor over het beleid voor de regionale en kleine luchtvaart voor na 2003. Het gaat daarbij om het formuleren van een standstill voor CO₂ en decentralisatie van de bevoegdheden voor deze luchtvaartterreinen.

Actie

- Het rijk werkt in samenwerking met de decentrale overheden in vervolg op het gedane IBO-onderzoek de voorstellen inzake financiële decentralisatie uit en past de wetgeving dienovereenkomstig aan. Beoogde ingangsdatum is 2003, met een overgangsregeling. De huidige grens voor de Gebundelde Doeluitkering (GDU) wordt opgetrokken tot 500 miljoen gulden. Vervolgens worden per 1 januari 2004 ook de middelen voor Duurzaam Veilig en vervoersmanagement aan de GDU toegevoegd. Gestreefd wordt naar ontschotting.
- Het rijk werkt in overleg met de andere betrokken overheden uit hoe de financiële middelen voor exploitatie van het openbaar vervoer kunnen worden gedecentraliseerd naar provincies en kaderwetgebieden.
- Het ministerie van Verkeer en Waterstaat geeft samen met deskundigen op gebied van emancipatie, vertegenwoordigers van IPO, Kaderwetgebieden en VNG verdere uitwerking aan de eerste emancipatiescan door adequate informatieoverdracht richting de andere overheden.
- De resultaten van de COVER-evaluatie kunnen worden gebruikt bij de uitwerking van het NVVP in de NVVP-beleidsagenda en in de PVVP's en RVVP's. Het rijk en de decentrale overheden overleggen hierover met elkaar.
- In overleg met de decentrale overheden wordt bezien op welke wijze de kennisfunctie, waarvoor het rijk zich in het kader van VERDI verantwoordelijk heeft verklaard, in de komende jaren kan worden geoptimaliseerd. Daarbij wordt zowel aandacht besteed aan de organisatorische structuur waarin op dit moment verschillende kennisplatforms naast elkaar bestaan en met elkaar samenwerken als aan zo goed mogelijke afstemming van de werkwijze van kennisplatforms op de wensen en behoeften van de decentrale overheden.

Agenda

- Het rijk geeft door middel van experimenten een impuls aan de ontwikkeling van ADA (advanced driver assistance) systemen en Volledig Automatische Voertuigen. ADA is een overkoepelende term voor onder meer verschillende vormen van intelligente snelheidsadaptie en lane departure warning systemen. Grootschalige proeven zullen plaatsvinden vanaf 2003.
- Het rijk bundelt activiteiten die «intelligenter» transport en logistiek stimuleren, in een Transport Innovatie Programma (TRIP). Prioriteit hebben onderwerpen als: ondergronds transport, stedelijke distributie, brainport en gecombineerd personen- en goederenvervoer. Het rijk stelt een stimuleringsregeling in voor de co-financiering van haalbaarheidsstudies, planstudies en risicodragende investeringen in transportinnovaties. In ieder geval wordt uit dit programma een proefproject op het gebied van OTB gefinancierd.
- Het rijk stelt samen met het bedrijfsleven en kennisinstellingen (via Connekt) een kalender op voor de ontwikkeling van AVG (automatische voertuiggeleiding) in de periode 2001–2010. Dit heeft in het bijzonder als doel de veiligheid en benutting te verbeteren. Beoogd wordt aan te sluiten bij internationale ontwikkelingen en de noodzakelijke juridische kaders te realiseren.
- Het rijk werkt in Europees kader aan de modernisering van de basisinfrastructuur voor multimodale plaatsbepaling met behulp van radio-navigatiesystemen.
- het rijk maakt in 2001 afspraken met de Vereniging van Nederlandse Autolease-maatschappijen en haar achterban waarin zowel maatregelen op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit, kwaliteit van de leefomgeving als de verkeersveiligheid aan de orde komen.

Actie

- Het kabinet rapporteert jaarlijks aan de Tweede Kamer over de technologische ontwikkelingen en de consequenties voor de actuele beleidsagenda op basis van een technologie- en innovatiemonitor.
- Het rijk vormt bestaande stimuleringsregelingen voor innovatie en technologische vernieuwing, om tot een innovatieprogramma, gericht op zogenaamde sleutel-technologieën en systeemvernieuwing.
- Het rijk ondersteunt initiatieven tot ICT-innovatie met het oog op capaciteits- en kwaliteitsverbetering (bijvoorbeeld Gigaport).
- Het rijk stimuleert ICT-experimenten gericht op de consument (bijvoorbeeld Kenniswijk).
- Het rijk bevordert het onderzoek naar en praktijkexperimenten met hybride voertuigen, schonere brandstoffen en brandstofceltechnologie. Indien nieuwe technieken voldoende beschikbaar zijn (zoals uitlaatgas-filtertechnologie, betere koppelingstechnieken, lichtere materialen) stimuleert het rijk nieuwe of aangescherpte emissienormen en zo mogelijk de aankoop van dergelijke technieken.
- Het rijk geeft een impuls aan de invoering van ISA (intelligente snelheidsadaptie) mede op basis van een demonstratieproject in Tilburg. Het plan van aanpak is gepland voor 2001; een eventuele grootschalige proef vindt plaats in de jaren 2002 tot 2004. Tevens wordt gewerkt aan een verdere Europese inbedding van deze benadering.
- Het rijk ontwikkelt een strategie voor de invoering van (een vorm van) Elektronische Voertuigidentificatie/Elektronisch kenteken. In eerste instantie gaat het om de bestrijding van kentekenfraude. Later kan daar bijvoorbeeld de handhaving van

de traditionele voertuigverplichtingen aan worden toegevoegd. Daadwerkelijke invoering kan rond 2005 plaatsvinden.

- Het rijk geeft een impuls aan het gebruik van de boordcomputer. Het accent ligt op de zakelijke markt, met name het goederenvervoer met als doelen het realiseren van logistieke voordelen en bijdragen aan een veiliger rijgedrag.
- In Connekt werkt het rijk samen met het bedrijfsleven aan innovaties in ketenmobiliteit en reisinformatie en in snelle en gemakkelijke vormen van betalen voor mobiliteit.
- Het rijk ontwikkelt maatregelen die de bescherming van inzittenden verbeteren, zowel in het individueel en het collectief personenvervoer als in het vrachtvervoer. Het gaat onder meer om het verbeteren van de stoel en hoofdsteunconstructies van auto's ten behoeve van whiplash-preventie, de botscompatibiliteit en om eisen aan de dakconstructie voor bussen.
- V&W zal het bedrijfsleven vragen om met voorstellen te komen gericht op het aanleggen, beheren en exploiteren van glasvezelverbindingen langs het hoofdwegenet.
- Het rijk stimuleert logistieke innovaties in het collectief vervoer. Samen met vervoerders en wegbeheerders wordt een uniform kader ontwikkeld door middel van pilots, waarbij ook het bieden van actuele reisinformatie wordt betrokken.

Onderzoek

- Het rijk onderzoekt samen met betrokken partijen de gevolgen van E-commerce voor het goederenvervoer. Het initiatief van V&W: «Kenniswijk» dat uitgewerkt wordt met overheden en marktpartijen biedt hiervoor mogelijkheden.
- Het rijk verricht samen met betrokken partijen een verkenning naar de verdere invulling van het concept brainport.

Uitgave

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
mei 2001

Illustraties

Foto omslag (ICE-trein) – fotografie Hollandse Hoogte, Amsterdam
Foto's omslag (midden en onder) – Tineke Dijkstra fotografie, Den Haag

Vormgeving

Sdu Grafisch Bedrijf b.v.

Drukwerk

Sdu Grafisch Bedrijf b.v.

ISBN

90-369-1931-2

Bestelling

Besteld kan worden de losse samenvatting (code B202) of de box met daarin het kabinetsstandpunt NVVP bestaande uit deel A, B en C, de samenvatting en de resultaten inspraak en advies (code M007) Aanvragen te sturen aan: Pondres Tilburg, faxnummer 013-5953599 of per e-mail infopondres.nl

Voor informatie

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Projectdirectie Nationaal Verkeers- en Vervoersplan
Plesmanweg 1
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Telefoonnummer 070-351 7683
Fax 070-351 8537
E-mail: ronald.annaert@cend.minvenw.nl
Internet: <http://www.minvenw.nl/nvvp/>

Op de internetsite van het NVVP kunt u zowel de «samenvatting», «het kabinetsstandpunt NVVP» als de «resultaten inspraak en advies» lezen en downloaden. Daar kunt u ook terecht voor nadere analyses van en feitelijke informatie over het NVVP.