

RELATIE NOTA RUIMTE EN HOOFDLIJNEN NOTA MOBILITEIT

Nota ruimte: versterk samenhang ruimte, economie en verkeer en vervoer

Europa in het algemeen en Nederland in het bijzonder moet een sterke, concurrerende en dynamische economie blijven. Herstel van het groeivermogen is nodig en dat vraagt om maatregelen op een breed scala aan beleidsterreinen. Ook op het terrein van verkeer en vervoer. Een internationaal concurrerende bereikbaarheid is een belangrijke vestigingsfactor. Economisch belangrijke gebieden, inclusief de mainport Schiphol en Rotterdam, de greenports en de brainport Eindhoven/Zuidoost-Brabant moeten daarom goed bereikbaar zijn.

Mobiliteit is niet alleen nodig omdat het een drager is van de economische groei. Het biedt mens en maatschappij ook de kans zich te ontplooiën en ontspannen door bijvoorbeeld scholing en recreatie.

Versterking van de economie en concurrentiepositie vereist dat de samenhang tussen ruimte, economie en verkeer en vervoer wordt vergroot. De Nota Ruimte geeft aan hoe dit moet plaatsvinden. Dit levert een aantal uitgangspunten op die de Nota Mobiliteit uitwerkt voor verkeer en vervoer:

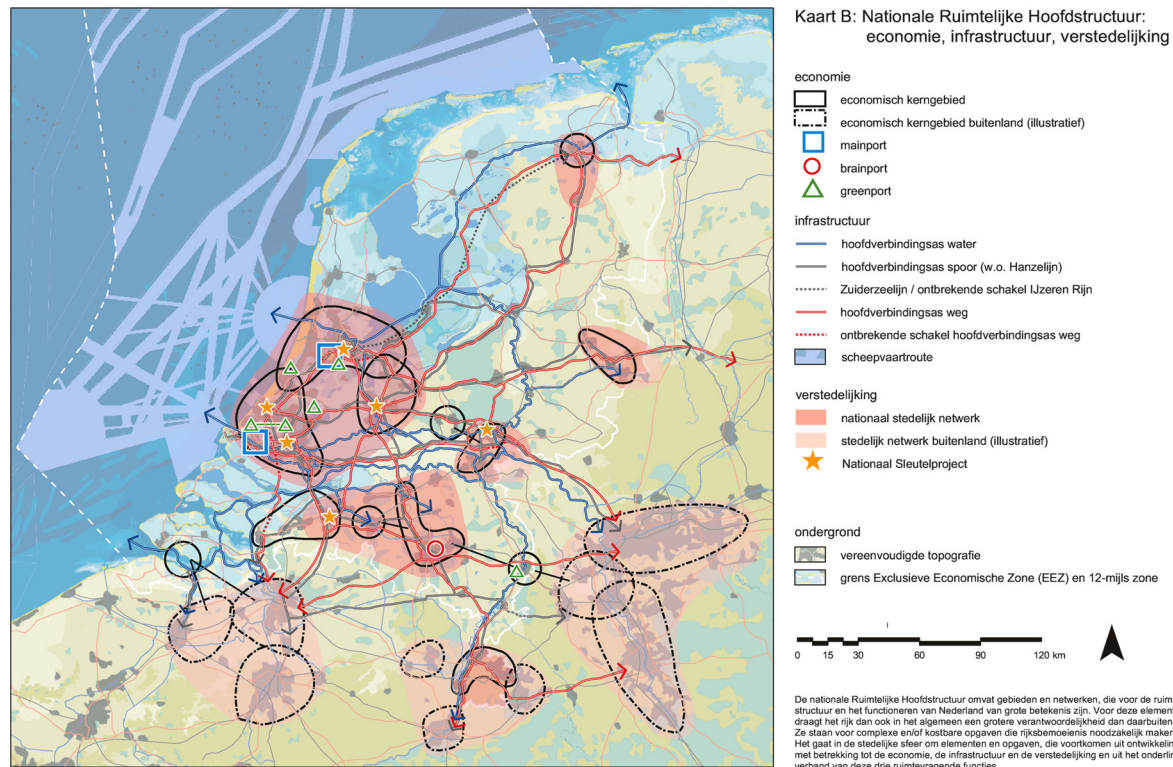
Uitgangspunt Nota Ruimte	Uitwerking in Nota Mobiliteit
Prioriteit voor versterking van de Nederlandse concurrentiepositie	Een selectieve actieve rijksinzet gericht op de Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur: de stedelijke netwerken en economische kerngebieden en de hoofdverbindingssassen.
Decentraal wat kan, centraal wat moet	Vergroting van de beleidsruimte van decentrale overheden via de ontschotting van financiële middelen in de BDU en ruimte voor een regionale netwerkaanpak. Hierbij wordt de huidige omvang van de gebundelde doeluitkering bezien.
Borging van basiskwaliteit, milieukwaliteit en veiligheid	De Nota Mobiliteit beschrijft en zorgt voor de basiskwaliteit voor onder andere bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving als uitgangspunt voor eigen beleid en de decentrale plannen
Benutten structureerende werking infrastructuur	De groei van mobiliteit wordt geconcentreerd op bepaalde, voor het overgrote deel bestaande, verbindingen. Bij uitbreiding van de capaciteit gaat de voorkeur uit naar bundeling met bestaande infrastructuur. Bij de bundeling vormt een goede inpassing conform de wettelijke en beleidsmatige eisen een belangrijke randvoorwaarde
Beschikbaarheid van uitbreidingsruimte	Om toekomstige verbredingen en/of bundeling van hoofdinfrastructuur fysiek en financieel niet te belemmeren moet langs de hoofdinfrastructuur uitbreidingsruimte beschikbaar blijven. In de Nota Mobiliteit wordt aangegeven welke uitbreidingen van nieuwe tracés voorzien zijn. Meerkosten van inpassing van geplande infrastructuuruitbreidingen, die veroorzaakt worden door nieuwe bestemmingen langs de hoofdinfrastructuur nadat het rijk deze uitbreidingen in een PKB of het MIT heeft aangekondigd, worden door de gemeente betaald. De initiatiefnemer van ruimtelijke activiteiten zorgt voor opheffing van de daardoor veroorzaakte knelpunten.
Ruimtelijke inpassing hoofdinfrastructuur	Het rijk richt zich op opheffing van bestaande knelpunten op het gebied van geluid, lucht en externe veiligheid en voorkoming van nieuwe knelpunten

Duidelijke prioriteitstelling bij onderhoud en aanleg infrastructuur

Het rijk is verantwoordelijk voor de totale hoofdinfrastructuur, maar richt zich in het ruimtelijk beleid selectief op die delen van de infrastructuur (weg, spoor en water) die de beide mainports, en daarmee de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad, met de belangrijkste grootstedelijke gebieden in Nederland en het buitenland verbinden: de Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur (RHS). De knelpunten op de hoofdverbindingssassen weg, water en spoor, en daarbinnen met name de triple A-verbindingen (A2, A4, A12), worden in samenhang gezien en kunnen prioriteit krijgen. Ook in geval van een enigszins gunstiger verhouding van kosten en baten bij knelpunten op andere verbindingen. Bij de investeringsstrategie wordt nadrukkelijk rekening gehouden met ruimtelijke overwegingen, naast verkeerskundige, economische, (verkeers)veiligheids-, milieu-, waterhuishoudkundige overwegingen en overwegingen met betrekking tot natuur en landschap.

Figuur 1

De Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur (bron: Nota Ruimte)



Nota Ruimte: zorgen voor sterke economische kerngebieden waaronder de mainports

De economische kerngebieden moeten worden versterkt. Zij leveren een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse economie. Dit geldt ook voor de mainports Schiphol en Rotterdam. Tezamen met de overige (lucht-)havens fungeren ze als internationale knooppunten die bedrijven in Nederland verbinden met de Europese en de wereldeconomie. Bovendien vormen de (lucht-)havenregio's aantrekkelijke vestigingsplaatsen voor (clusters van) industrie, handel, zakelijke en logistieke dienstverlening. Zij zijn economische kerngebieden die deel uitmaken van respectievelijk de Noordvleugel en de Zuidvleugel van de Randstad. De overheid draagt zorg voor een gunstige uitgangspositie voor de ontwikkeling van de beide mainports vanuit het ruimtelijk-economisch, infrastructuur-, zeehaven- en luchtvaartbeleid.

Sturingsfilosofie

In het verlengde van de Nota Ruimte worden de rijksverantwoordelijkheden duidelijk gescheiden van die van andere. Vanuit het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet' krijgen provincies en WGR-plusregio's¹, (samenwerkende) gemeenten en waterschappen meer vrijheid en verantwoordelijkheid om hun eigen beleid te bepalen. De rol van het rijk gaat van 'zorgen voor' anderen meer naar 'zorgen dat' anderen eigen afwegingen kunnen maken. Het rijk heeft niet de wijsheid in pacht, laat staan alle

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

oplossingen klaar. Samenspel tussen overheden, maatschappelijke organisaties, burgers en bedrijven is nodig om problemen effectief aan te pakken en kansen te benutten.

Decentraal wat kan: voortouw aan provincies en WGR-plusregio's

De meeste afwegingen op het ruimtelijk terrein en de meeste verkeers- en vervoersproblemen doen zich voor op het regionale schaalniveau. Provincies en WGR-plusregio's (de huidige kaderwetgebieden) zijn de aangewezen partijen om die afwegingen te maken. Het rijk stelt de decentrale overheden in staat om een effectief regionaal mobiliteitsbeleid te voeren. Dit betreft zowel de instrumentatie als de verzorging van faciliteiten in de vorm van kennis en budgetten. Hierbij wordt de huidige omvang van de gebundelde doeluitkering gezien. Het kabinet zal nadere uitvoeringsafspraken maken met decentrale overheden over programma, fasering en bereikbaarheid voor de ontwikkelingen in Almere tot 2020 en het lange termijnperspectief. Dit vergt naar verwachting investeringen in infrastructuur bovenop investeringen die reeds nodig zijn voor de autonome ontwikkeling.

Bij de gebiedsgerichte uitwerking staat een goede samenwerking met andere overheden in de regio en private partijen voorop. Partijen werken samen aan verkeers- en vervoersplannen en de afstemming met de ruimtelijke plannen, en maken afspraken over financiering en planning. Uitgangspunt zijn niet de hiërarchische verhoudingen, maar ieders specifieke verantwoordelijkheden, belangen en mogelijkheden om bij te dragen aan een betere bereikbaarheid, veiligheid of leefomgeving in het gebied. De afstemming tussen hoofdinfrastructuur en regionale en lokale infrastructuur wordt nader uitgewerkt, waarbij alle partijen een bijdrage leveren. Het rijk koppelt de inzet van financiële middelen aan de mate waarin de binnen een nationaal stedelijk netwerk participerende (samenwerkende) gemeenten afspraken met elkaar hebben gemaakt en deze ten uitvoer brengen

Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten streven bij uitbreidingen van steden en dorpen en bij centrumontwikkeling naar een optimale benutting van de bestaande infrastructuur en van de potenties van knooppunten in deze infrastructuur. Bij de ontwikkeling van infrastructuur wordt geanticipeerd op mogelijkheden van verstedelijking en centrumvorming. De provincies, WGR-plusregio's en gemeenten gebruiken infrastructuur daarmee als structurerend principe in het ruimtelijk beleid en houden in ruimtelijke plannen rekening met de gevolgen voor verkeer en vervoer, ook op de hoofdinfrastructuur.

Zelfbewuste internationale agenda

Een internationale blik is noodzakelijk. Wij moeten rekening houden met en profiteren van de internationale omgeving. Dat betekent stelselmatig leren van ervaringen elders, zoeken naar win-win situaties met buurlanden, rekening houden met Europese kaders voor nationaal beleid en kansen grijpen en creëren om via de EU of mondiale organisaties Nederlandse belangen te behartigen.

De Nederlandse economie heeft een groot belang bij goed functionerende internationale infrastructuren van en naar Nederland en internationaal gelijke concurrentievoorwaarden voor eerlijke concurrentie. Om knelpunten in de infrastructuur te voorkomen en op te lossen verstevigt het rijk de relaties met nabij gelegen landen (Duitsland, België, Frankrijk). Ingezet wordt op een goede afstemming met onze buurlanden voor een goede doorstroming op de belangrijke internationale corridors.

De uitbreiding van de EU zal een grote impact hebben op het verkeer en vervoer in Europa. Zo zal het goederenvervoer fors groeien en kan het economisch zwaartepunt naar het oosten verschuiven. Het verstevigen van de relatie met Duitsland en het aangaan van strategische samenwerkingsverbanden op verschillende beleidsterreinen wordt hierdoor steeds belangrijker.

Naast bilaterale afstemming en EU regelgeving stelt ook besluitvorming en regelgeving in multilaterale organisaties eisen aan het Nederlandse beleid. In onder andere de OESO, WTO en VN-onderdelen op het terrein van luchtvaart en zeescheepvaart werkt Nederland aan het bevorderen van goede internationale concurrentieverhoudingen. Voor de binnenvaart speelt hier ook de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) een grote rol.

Centraal wat moet: het rijk stelt kaders en bewaakt het resultaat

Het rijk borgt het publieke belang door het stellen van een kwantitatieve en kwalitatieve basiskwaliteit voor betrouwbare bereikbaarheid voor de hoofdnetten, voor verkeersveiligheid, voldoende ruimte voor veilig vervoer van gevaarlijke stoffen, sociale veiligheid, toegankelijkheid van het openbaar vervoer en

andere vervoersmodaliteiten en - voorzieningen voor ouderen en mensen met een functiebeperking, en de leefomgeving. De hoogte van de basiskwaliteit hangt af van internationale regelgeving, nationale en decentrale wensen en beschikbare middelen en instrumenten. Het rijk stuurt ook door het stellen van minimum proceseisen. Dit geldt bijvoorbeeld voor stedelijke distributie.

Deze basiskwaliteit wordt vastgelegd in de zogeheten essentiële onderdelen van het beleid. Deze essentiële onderdelen geven aan welke bijdragen van rijk, provincies, WGR-plusregio's, gemeenten en waterschappen van wezenlijk belang zijn voor het realiseren van de nationale doelen. Het rijk volgt samen met de decentrale overheden de voortgang van deze nationale doelstellingen en van de ontwikkeling van de bereikbaarheid in de regio. Resultaten van regio's worden onderling vergeleken, zodat van elkaar kan worden geleerd. De Minister van Verkeer en Waterstaat geeft jaarlijks aan hoe de doelrealisatie van de Nota Mobiliteit vordert.

Het rijk monitort niet alleen de voortgang van het beleid. Het houdt ook toezicht en zorgt dat de regels worden gehandhaafd. De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) gaat zich, in aanvulling op de huidige technische expertise, meer richten op het vergaren van kennis op het gebied van risico's voor veiligheid en milieu en over de naleving van wet- en regelgeving door het bedrijfsleven. Deze kennis en nieuwe digitale technieken stellen de IVW in staat de beperkte capaciteit meer op maat en effectiever in te zetten.

Tot slot is de inzet van het rijk gericht op een goede marktordening, op publieke en private dienstverlening en op het afschaffen van hinderlijke, niet-functionele en marktversturende regels (Beter Geregeld). Dit sluit aan bij het streven naar een kleinere, maar krachtiger overheid.

Beleidslijnen Nota Mobiliteit

Voor de versterking van de Nederlandse economie is verbetering van de internationale bereikbaarheid en de interne en onderlinge bereikbaarheid van de nationale stedelijke netwerken en economische kerngebieden, waaronder de mainports Schiphol en Rotterdam, de greenports en de brainport Eindhoven/Zuidoost-Brabant, nodig. Vooral de hoofdverbindingen, die onderdeel vormen van de ruimtelijke hoofdstructuur zijn van groot belang voor het functioneren van de economische kerngebieden, voor efficiënt nationaal en internationaal vervoer, en voor een internationaal concurrerend vestigingsklimaat. Op Europees niveau vormt het Trans-Europese netwerk een vitale voorwaarde voor de ontwikkeling van Europa.

Een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen is een essentiële voorwaarde voor de economische ontwikkeling. Daarom wil het kabinet enerzijds de groei accommoderen en anderzijds zorgen voor een betrouwbare, vlotte en veilige mobiliteit van A naar B binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van milieu en leefomgeving.

Inzet op (proces- en technologie)innovatie is hiervoor cruciaal. Innovatie en kennis moeten een substantiële bijdrage leveren aan het realiseren van de ambities van de Nota Mobiliteit. De overheid zorgt hierbij dat partijen (privaat, kennis en overheid) met elkaar worden verbonden. Innovatie richt zich zowel op procesorganisatie (publiek-private samenwerking, gebiedsgerichte samenwerking) als op vernieuwende producttechnologie.

De Nota Mobiliteit richt zich op de hele verplaatsing van deur tot deur. Internationale verbindingen, het rijkswegennet, het onderliggend wegennet, de spoor- en waterwegen en de schakels daartussen worden door reizigers en bedrijfsleven als één samenhangend netwerk beschouwd. Men wil van A naar B en niet van op- naar afrit, station naar station of terminal naar terminal.

Betrouwbaar, vlot en veilig van A naar B

De kwaliteit van de bereikbaarheid hangt met name af van de betrouwbaarheid van de reis en de totale reistijd. Betrouwbaarheid en voorspelbaarheid van de reistijd worden voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling steeds belangrijker. Reizigers, verladers en vervoerders willen er - door de groeiende noodzaak taken te combineren en vanwege het toenemend belang van just-in-time principes - steeds meer op kunnen vertrouwen dat zij binnen een voor hen voorspelbaar en aanvaardbaar tijdsbestek en tegen acceptabele kosten de gewenste bestemmingen kunnen bereiken. Het beleid moet zich er daarom meer op richten dat burgers en bedrijven van tevoren weten waar zij aan toe zijn en de vertraging acceptabel is.

Samen aan de slag voor meer bereikbaarheid

Omdat de hoofdinfrastructuur en de regionale en lokale verbindingen en de modaliteiten in nauwe relatie met elkaar staan, is een integrale, gemeenschappelijke, gebiedsgerichte aanpak nodig. Deze aanpak vereist maatwerk en partijen moeten schuttings afbreken. Het rijk geeft daarbij het voorbeeld en is bereid om in specifieke gevallen, bijvoorbeeld omdat de absorptiecapaciteit van een stedelijk gebied te kort schiet, geld dat gereserveerd was voor het rijkswegennet in te zetten voor het onderliggend wegennet als dat de problemen op de snelwegen oplost, mits de decentrale overheden ook zelf maatregelen nemen. Ook een omgekeerde weg is mogelijk.

Innovaties

Een grote rol is weggelegd voor innovaties. Het gaat om innovaties op het gebied van benutting, verkeersmanagement en reisinformatie. Op de langere termijn zijn systeeminnovaties mogelijk, onder andere door ontwikkelingen op het gebied van automatische voertuiggeleiding. Hierin is de industrie de belangrijkste speler. Tevens moet ook worden gedacht aan procesinnovaties, zoals gebiedsgericht samenwerken, het slimmer inrichten van transportstromen door ruimtelijke ordening en transportpreventie. Ook aan de hand van de visie agrologistiek wordt gewerkt aan beperking van de transportstromen. Tot slot kan gedacht worden aan het stimuleren van nieuwe vervoersconcepten, zoals dual mode systemen (combinatie van collectief en individueel vervoer) en personal rapid transit (vorm van individueel personenvervoer zoals de people mover).

Innovatie speelt ook een belangrijke rol bij de leefomgeving. Zo is het rijk in 2002 gestart met het Innovatie Programma Geluid (IPG). Technieken waarover reeds het nodige was uitgedacht en waarvan veel verwacht wordt, worden nu in de praktijk uitontwikkeld. Een forse vermindering van de geluidsoverlast kan bijvoorbeeld bereikt worden door aanpassing van de remsystemen van een aantal reizigerstreinen maar met name ook de goederentreinen. De verwachting is dat door deze aanpak aan de bron per lawaaige trein een geluidswinst van 6 tot 8 decibel bereikt wordt. Deze op geluid gerichte materieelprojecten zijn voor de spoorsector uniek en een flinke stap voorwaarts. Andere voorbeelden zijn voor het spoor de proeven met de raildempers, het speciaal slijpen van de rails, extra inzet in Europa om vervoerders tot milieuvriendelijker gedrag aan te zetten en extra nadruk op het gebruik van de emplacements door beheerder en vervoerders. Voor de weg zijn er proeven met dubbellaags ZOAB, speciale deklagen, schermtoppen en een extra Europese inzet op stillere banden. In alle experimenten wordt vanzelfsprekend rekening gehouden met veiligheid, beheer, onderhoudskosten en de kosteneffectiviteit ten opzichte van het plaatsen of ophogen van schermen.

Hoofd- en onderliggend wegennet

De betrouwbaarheid van de reistijd over de hele reis staat centraal. Files zullen blijven bestaan, maar de overlast voor de gebruiker wordt zoveel mogelijk beperkt door de focus op de betrouwbaarheid van de reistijd, de samenhang tussen het hoofd- en onderliggend wegennet en op grote knelpunten. Het rijk volgt een selectieve inzet. Prioriteit ligt bij de hoofdverbindingen (en daarbinnen de Triple-A verbindingen) en bij economisch belangrijk verkeer.

Voor het betrouwbaar houden van de reistijd moeten onderhoudsachterstanden zoveel mogelijk worden weggewerkt. Bij het inhalen van onderhoudsachterstand hebben de hoofdverbindingen (en daarbinnen de Triple-A verbindingen) prioriteit. De gevoeligheid van het wegennet voor verstoringen kan verminderen als de robuustheid van het netwerk wordt vergroot. Hierbij kan gedacht worden aan goede omleidingroutes bij calamiteiten, maar ook bij het aanleggen van alternatieve routes. Verkeersveiligheid, efficiënt incidentmanagement, verkeersmanagement en actuele reisinformatie werken ook direct door op de betrouwbaarheid.

Voor het realiseren van betrouwbare en acceptabele reistijden is echter meer nodig. Om de reistijden te verbeteren zijn voorts een pakket aan benuttingmaatregelen en een forse bouwimpuls nodig. Knelpunten die structureel 'druk' zijn en waar sprake is van veel incidentele files lenen zich immers minder goed voor verdere benuttingsmaatregelen. Benutting vergroot de beschikbare capaciteit van de infrastructuur, maar vermindert de uitwijkmogelijkheden bij verstoringen.

De decentrale overheden hebben een belangrijke rol. De provincies en WGR-plusregio's bepalen welke mobiliteitsproblemen het meest urgent zijn en maken hiervoor een probleemanalyse op netwerkniveau. Van de overheden wordt verwacht dat zij samen met partners in de regio in de maatregelpakketten aandacht besteden aan openbaar vervoer, de verbinding van vervoerssystemen op knooppunten, de ruimtelijke ordening, mobiliteitsmanagement, stedelijke distributie, locatiebereikbaarheid, reisinformatie, parkeerbeleid, kwaliteitsnet goederenvervoer en langzaam verkeer.

Van bedrijven wordt verwacht dat zij een actieve bijdrage leveren door zelf te investeren in het verbeteren van de bereikbaarheid van locaties waar zij gevestigd zijn (locatiebereikbaarheid inclusief

vervoermanagement) en doordat de overheid de markt actiever betreft bij het ontwikkelen, voorbereiden, aanleggen en onderhouden van de hoofdinfrastructuur, inclusief de daarbij te betrekken integrale gebiedsontwikkeling.

Op lokaal niveau kan de fiets een belangrijke (milieuvriendelijke en gezonde) bijdrage leveren aan de stedelijke bereikbaarheid. Ook als vervoermiddel voor het voor- en natransport van een reis per openbaar vervoer of auto. De verantwoordelijkheid voor fietsbeleid ligt primair bij de decentrale overheden, met name de gemeenten. Voor de bovenlokale voorzieningen hebben de provincies en WGR-plusregio's een (coördinerende) rol. Om het huidige fietsgebruik vast te houden en om de fiets een aantrekkelijker alternatief te maken voor korte autoritten zorgen gemeenten, WGR-plusregio's en provincies voor goede fietsvoorzieningen en het wegnemen van barrières voor fietsgebruik, zoals fietsdiefstal en (sociale) onveiligheid.

Binnen de Europese Unie spant het rijk zich in om prioriteit te verkrijgen voor opheffing van knelpunten in de hoofdinfrastructuur elders in Europa, wanneer dat de bereikbaarheid van en naar Nederland verbetert.

De Nota Mobiliteit brengt de effecten van anders betalen voor mobiliteit in beeld

Weggebruikers zullen bewustere en zakelijkere afwegingen maken voor autogebruik als ze direct betalen voor de kosten van hun weggebruik. Dit kan op verschillende wijzen worden uitgewerkt, onder andere via de accijns, een tarief per gereden kilometer of een plaatsgebonden heffing. De Nota Mobiliteit laat de uitruil tussen anders betalen voor mobiliteit en investeren in capaciteitsuitbreiding zien. Op basis daarvan kan een maatschappelijke discussie worden gevoerd. Het kabinet acht maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak voor de te kiezen aanpak daarbij van groot belang. De uitwerking van de conclusies hieruit volgt later.

Opties voor de invulling van het tarief per kilometer zijn een vast tarief voor elke gebruiker of gedifferentieerde tarieven afhankelijk van bijvoorbeeld plaats, tijd, veiligheid, milieu/energicriteria of de kosten van extra spitscapaciteit. De Nota Mobiliteit schetst ook een aantal randvoorwaarden. Zo moet een ander systeem van betalen voor mobiliteit tenminste dezelfde effecten op de kwaliteit van de leefomgeving hebben en moeten de kosten van inning in verhouding staan tot de opbrengsten.

Ook voor het goederenvervoer wordt het anders betalen voor mobiliteit uitgewerkt. De resultaten van het interdepartementaal beleidsonderzoek Gebruiksvergoedingen Goederenvervoer en de Europese context zijn hierbij leidend.

Openbaar vervoer personen: spoor en regionaal openbaar vervoer

Het openbaar vervoer (OV) betreft niet alleen het klassieke spoorvervoer per trein en stads- en streekvervoer per metro, tram of bus, maar ook light rail en diverse flexibele alternatieven voor lijndienstvervoer: collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV) bijvoorbeeld. Deze verschillende vormen van openbaar vervoer worden in samenhang beschouwd. Centraal staat de verplaatsing, niet de modaliteit waarmee deze wordt verricht.

Het OV dient de volgende publieke belangen:

- Het ruimtelijk-economische belang: bij concentraties van economische activiteiten kan met adequate OV-verbindingen de mobiliteitsbehoefte worden gefaciliteerd zónder een groot beslag op schaarse ruimte te leggen. Wanneer in grootstedelijke gebieden het OV gericht wordt ingezet voor het vervoer van grote hoeveelheden mensen, draagt het bij aan de bereikbaarheid en leefbaarheid.
- Het maatschappelijke belang: voor de maatschappelijke deelname en betrokkenheid is mobiliteit van belang, zeker op het platteland waar voorzieningen zoals winkels en gezondheidszorg vooral in centrumgemeenten beschikbaar zijn.

Voor het kabinet is het ruimtelijk-economische belang leidend. Hoewel het OV in de totale mobiliteit in Nederland een bescheiden plaats inneemt (12,5% van de afstand en 4,5% van de verplaatsingen), is het van onmisbaar belang voor het vervoer van grote hoeveelheden mensen op drukke corridors in dichtbevolkte gebieden, met name in de spits.

Voorbeeld OV in dichtbevolkt gebied in de spits

In Rotterdam bevinden zich op de Maaskruising (van de Van Brienoordbrug tot de Beneluxtunnel) per richting in totaal 17 rijstroken op de weg en 5 sporen (2 trein, 2 metro en 1 tram). In het drukste spitsuur passeren hier ruim 30.000 personen per auto en circa 23.000 personen met het OV. Per rijstrook weg dus ruim 1.750 personen, en per OV-verbinding circa 4.600 personen. Los daarvan levert het autogebruik ook parkeerdruk, en het OV niet.

De kerntaak van het hoofdrailnet spoor is te zorgen voor het betrouwbaar vervoeren van grote aantallen mensen van en naar de grootstedelijke gebieden. Goed en tijdig onderhoud is essentieel om van dag tot dag de kerntaak van het spoor betrouwbaar te kunnen vervullen en grote vervoersstromen adequaat te verwerken.

Met het in gang gezet beleid (herstelplan spoor) is de middellange termijn (tot 2012) geborgd. De kerntaak van het spoor is op lange termijn zonder nader beleid nu nog niet gegarandeerd. Zonder nadere beleidskeuzes is een verlies aan kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het gehele spoornet aan de orde. Naast keuzes over investeren in onderhoud gaat het vooral om het zorgen voor vervangingsinvesteringen. Kwaliteitsverlies zal leiden tot verlies aan marktaandeel van en naar de grootstedelijke gebieden en bij het goederenvervoer. Een dergelijke situatie staat haaks op het strategisch belang van een betrouwbaar spoorproduct voor de Nederlandse samenleving en vergt dan ook duidelijke beleidskeuzes voor de periode na 2010.

De huidige betrouwbaarheid van het treinproduct leidt tot teveel ontevreden klanten en het zorgt er voor dat de capaciteit van het spoorwegnet onvoldoende en niet kostenefficiënt wordt benut. De reistijd is onvoldoende voorspelbaar en daarmee is voor reizigers en verladers sprake van economische schade. De onbetrouwbaarheid betreft zowel de infrastructuur, treinen als de logistieke processen.

Het personenvervoer groeit landelijk bescheiden met vijftien tot twintig procent tot 2020. Afhankelijk van de ontwikkelingen op de weg kunnen lokaal rond de dichtbevolkte gebieden uitschieters optreden. Verhoging van de betrouwbaarheid in samenhang met lokale benuttingsmaatregelen kan de noodzakelijke capaciteitsuitbreiding creëren, waar en wanneer dat nodig is.

Om de betrouwbaarheid na 2010 structureel op peil te houden is structureel onderhoud en het investeren in vervanging van verouderde infrastructuur van belang. De beschikbare financiële middelen nopen tot een duidelijke prioriteitstelling en een focus op de kerntaak van het spoor. Een gedifferentieerde benadering van de spoorweginfrastructuur kan daarbij aan de orde zijn. Dit vereist dat de publieke functie van het spoor nader wordt uitgewerkt in de Nota Mobiliteit (beleidsvoornemen). Een gezamenlijk analyse van feiten zal de basis leggen voor de te maken afwegingen op baanvakniveau. Om alles op een rij te krijgen en keuze te maken zijn circa twee tot drie jaar nodig. Hierbij is een multimodale benadering aan de orde.

Regionaal openbaar vervoer is een vorm van maatwerk die een belangrijke bijdrage levert aan sterke steden en een vitaal platteland. Provincies en WGR-plusregio's dragen zorg voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig regionaal OV. Het rijk zorgt dat provincies en WGR-plusregio's in staat zijn om het openbaar vervoer een plaats te geven die past bij hun specifieke situatie.

In verschillende situaties zijn verschillende vervoersvormen geschikt: regionaal OV is een mix van regionaal spoor, metro, tram, light rail, bus en flexibele vraaggerichte vormen (CVV bijvoorbeeld). De regio's zijn per uitstek geschikt om een mix te vinden die past bij hun specifieke regionale situatie. In de Randstad speelt het regionale openbaar vervoer een belangrijke rol. Daar is ook geïnvesteerd in grootschalige OV-infrastructuur en juist daar is het openbaar vervoer sterk in het vervoer van grote aantallen mensen zonder een groot beslag te leggen op schaarse ruimte. In dunbevolkte gebieden blijft een op de vraag toegespitste vorm van openbaar vervoer beschikbaar die de bereikbaarheid waarborgt van geconcentreerde voorzieningen.

Goederenvervoer per spoor

Centraal staat bij goederenvervoer het faciliteren van de maatschappelijk-economisch waardevolle goederenstromen in de voornamelijk internationale spoorcorridors. Het spoorgoederenvervoer is het afgelopen decennium aanzienlijk gegroeid. Tot 2020 wordt een verdubbeling tot verdrievoudiging van

het spoorgoederenvervoer verwacht. Een belangrijk deel van de groei wordt vanaf 2007 afgewikkeld over de Betuweroute.

Het maatschappelijk belang van spoor ligt in de ontsluiting van de zeehavens, de industrie en de grotere binnenlandse logistieke centra. Hierdoor levert spoor een belangrijke bijdrage aan instandhouding en versterking van hun concurrentiepositie. Spoor is naar zijn aard vooral geschikt voor het afwikkelen van grote en zware goederenstromen over (middel)lange afstanden. Bovendien is spoor een veilige vervoerwijze.

Bij het goederenvervoer speelt de Europese dimensie een grote rol. Hierbij wordt ingezet op het creëren van gelijke concurrentievoorwaarden tussen spoorvervoerders binnen Nederland en gezien de dominante internationale dimensie van spoorgoederenvervoer vooral binnen de EU. Dit moet leiden tot concurrentie op het spoor en een stevige concurrentiepositie ten opzichte van de andere vervoerwijzen.

Om de omgevingseffecten van spoorgoederenvervoer beheersbaar te maken/houden wordt op twee aspecten specifiek beleid gevoerd: externe veiligheid als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen en geluidhinder.

Binnenvaart

De binnenvaart heeft een belangrijke functie in het aan- en afvoeren van grondstoffen, halffabrikaten en eindproducten van en naar de economische centra in binnen- en buitenland. Voor een bepaald deel van de goederen is de binnenvaart een efficiënt, betrouwbaar, duurzaam en veilig alternatief voor het vervoeren van goederen over het overbelaste wegennet. Nederland beschikt over een uitgebreid vaarwegennet. Dit verbindt de belangrijkste economische centra, het onderliggend vaarwegennet en Trans Europese vaarwegennet. De betrouwbaarheid van het vaarwegennet komt echter steeds meer in gevaar als gevolg van onderhoudsachterstanden en capaciteitsknelpunten door de verdere groei van het goederenvervoer. Allereerst is er sprake van onderhoudsachterstanden, waardoor er steeds vaker stremmingen en diepgangproblemen optreden. Daarnaast zal de groei van het goederenvervoer over water leiden tot onacceptabele capaciteitsknelpunten bij met name sluisen, bruggen en op ligplaatsen. De groei van de binnenvaart kan worden opgevangen door de onderhoudsachterstanden aan te pakken en benuttingsmaatregelen te nemen waar nodig en kosteneffectief. Ook de rol van regionale overheden is van belang bij de regionale ruimtelijke ontwikkeling en benutting van de vaarwegen.

Mainports, zee- en luchthavens

De mainport Schiphol is de poort voor de internationale luchtzijdige bereikbaarheid van ons land. Het rijk houdt vast aan het uitgangspunt dat Schiphol zich tot 2030 op de huidige locatie verder moet kunnen ontwikkelen en dat deze luchthaven op langere termijn blijft behoren tot de vier grootste luchthavens van Europa. Het beleid is gericht op een blijvende bijdrage van de luchthaven aan de internationale concurrentiepositie van de Randstad. Door de inrichting van de luchthaven en de beschikbare capaciteit ervan wordt nagestreefd dat de luchthaven aantrekkelijk blijft voor een grote netwerkaliantie. Dit met inachtneming van de wettelijk vastgelegde milieu- en veiligheidsrandvoorwaarden en een goede ruimtelijke inpassing in de Noordvleugel. De luchthaven functioneert als een bedrijf, waarbij de rijksoverheid zorgt voor een lichte vorm van regie op de bestuurlijke ontwikkeling en als architect zorgdraagt om tijdig de benodigde procedures te doorlopen. Wat betreft de regionale luchthavens is het streven dat provincies invulling gaan geven aan het samenspel bereikbaarheid, economie en leefomgeving.

Het zeehavenbeleid is gericht op versterking van de maatschappelijke meerwaarde van zeehavens voor de Nederlandse economie. De mainport Rotterdam en de overige zeehavens zijn van groot belang voor de internationale zeezijdige bereikbaarheid van ons land. In de zeehavens, met name in die van Rotterdam, zijn bedrijven gevestigd die sterke marktposities in velerlei logistieke en industriële netwerken hebben. Het rijk voert een selectief investeringsbeleid en een voorwaarden-scheppend beleid. Het rijk richt de investeringen in de zeehavens primair op de maritieme toegang en op de landzijdige ontsluiting waarbij investeringen die bijdragen aan de internationale concurrentiekracht voorrang krijgen. Het rijk legt prioriteit bij de verdere ontwikkeling van mainport Rotterdam door samen met regionale en lokale partners uitvoering te geven aan de in 2003 vastgestelde PKB-plus Mainportontwikkeling Rotterdam. Het rijk streeft naar een goede marktwerking met eerlijke concurrentieverhoudingen, versterking van de innovatie, duidelijke kaders voor milieu en veiligheid en minder administratieve lasten.

Zeescheepvaart

De zeescheepvaart is voor intercontinentaal bulkvervoer vaak de enige transportmodaliteit. Voor vervoer binnen Europa is het short-sea vervoer vooral een duurzaam, veilig en voor langere afstanden ook efficiënt alternatief voor vervoer over de weg. De zeescheepvaart is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven zelf. De publieke taak van het rijk beperkt zich vooral tot het creëren van eerlijke marktverhoudingen, het vergroten van innovatiekracht, het stellen van duidelijke kaders voor milieu en veiligheid en reductie van administratieve lasten. Waar mogelijk nationaal, maar veelal internationaal.

Luchtvaart

Een goede internationale bereikbaarheid van Nederland door de lucht is van groot belang voor de ontwikkeling van de Nederlandse economie. De luchtvaart zal mondiaal en in Nederland nog een sterke groei doormaken. Door een internationale luchtvaartalliantie met een hoogwaardig netwerk (in termen van bestemmingen en frequenties) en door de netwerken van een breed scala aan andere luchtvaartmaatschappijen op Schiphol (en deels de regionale luchthavens) blijft Nederland goed bereikbaar door de lucht. De rijksoverheid spant zich in door het stellen van de juiste randvoorwaarden de bereikbaarheid van Nederland door de lucht te versterken. Daarnaast wordt op Europees niveau in de Single European Sky-aanpak actief bijgedragen aan een betere bereikbaarheid door de lucht. Vliegen gaat onvermijdelijk gepaard met geluidsoverlast. De rijksoverheid spant zich in om geluidsoverlast en veiligheidsrisico's tot een minimum te beperken.

Verkeersveiligheid

Nederland is in vergelijking met andere landen behoorlijk veilig. Op de weg, op het spoor, het water, in de lucht en op de vliegvelden doen zich relatief weinig incidenten voor – al is elk ongeluk er één te veel. Het is niet vanzelfsprekend dat deze situatie blijft bestaan. Toenemende mobiliteit, de groei in het transport van gevaarlijke stoffen én de dreiging van internationale terroristische acties hebben gevolgen voor de veiligheid in het verkeers- en vervoersysteem. Na economie is dit het belangrijkste speerpunt voor de overheid.

De overheid werkt permanent aan de veiligheid van verkeer en vervoer. Veel valt te verwachten van innovatieve technologie, veilige ruimtelijke inrichting, goed onderhoud en betere (inter)nationale afspraken. Het rijk zal ook gedragsveranderingen bevorderen. Het rijk zal in aansluiting op deze nota reguleringssystematieken opstellen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor, water en via buisleidingen

Transport gevaarlijke stoffen

Om het transport van gevaarlijke stoffen ook op lange termijn mogelijk te maken is een integrale benadering nodig. De rijksoverheid, decentrale overheden, infrastructuurbeheerders en bedrijfsleven moeten gezamenlijk de keten van productie tot gebruik van de stoffen onder de loep nemen. Op basis daarvan worden voorwaarden gesteld aan de ruimtelijke inrichting, wordt een efficiënt gebruik van de infrastructuur gestimuleerd, vindt het transport zo veilig mogelijk plaats door het bedrijfsleven en wordt de verdeling van het vervoer geregeld door routeren en reguleren. Deze integraliteit dient ook tot uiting te komen in een evenwichtige verdeling van veiligheid in de veiligheidsketen. Dus pro-actief voorkómen van risico's, preventieve aan de bron, maar ook slim ruimtegebruik en goede organisatie van de rampbestrijding om daar waar vervoer en bebouwing elkaar toch ontmoeten een incident niet te laten uitgroeien tot een ramp. Het rijk zal voor het transport gevaarlijke stoffen reguleringssystematieken opstellen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor, water en via buisleidingen. Bij het transport van gevaarlijke stoffen is het veroorzakersprincipe van toepassing bij de oplossing van bestaande knelpunten voor zover de knelpunten het gevolg zijn van het negeren van op dat moment van kracht zijnde wettelijke normen. Het rijk en decentrale overheden voorkomen gezamenlijk dat er nieuwe knelpunten ontstaan.

Milieu en leefomgeving

Nationale en internationale afspraken, bijvoorbeeld op het gebied van emissies door verkeer en vervoer over spoor, weg en water en omgevingskwaliteit zoals de Vogel- en Habitat-richtlijn, worden nageleefd. De Nota Verkeersemissies bevat een deel van de maatregelen die nodig zijn om de milieudoelstellingen voor de sector verkeer en vervoer te bereiken.

Voor het realiseren van deze doelstellingen zijn innovatie en bronmaatregelen vereist. Voor de langere termijn is transitie van belang voor het terugdringen van alle emissies, met name voor CO₂. Hiervoor is een internationale aanpak nodig, waarin het stimuleren van innovatie door het stellen van lange-termijn normen en het scheppen van een gunstig klimaat voor kansrijke technologieën. Milieumaatregelen die op korte termijn worden genomen moeten op het pad liggen van de kansrijke technologieën. Daarnaast is gedragsbeïnvloeding noodzakelijk omdat de mogelijkheden om de bestaande technologieën te verbeteren eindig zijn.

De kosteneffectiviteit van de Europese normen voor luchtkwaliteit (NO₂) wordt verhoogd door met andere landen te bezien of deze kunnen worden verschoven naar 2015. Voor beperking van geluidsoverlast hebben bronmaatregelen de voorkeur omdat geluidsoverlast hiermee kosteneffectiever te reduceren is dan met geluidsschermen en geluidsisolatie. Afhankelijk van de ernst van de hinder zullen de ernstigste knelpunten het eerst worden aangepakt. Voor nieuwe situaties moeten knelpunten worden voorkomen.

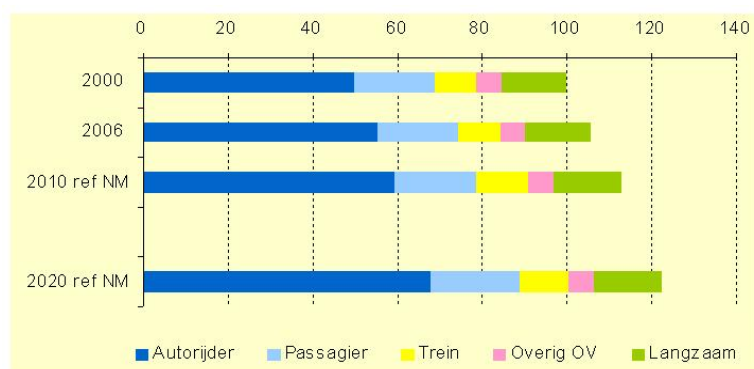
Samen met lokale en regionale overheden wordt ontsnippering van leefgebieden van plant- en diersoorten bij wegen en spoor- en waterwegen aangepakt. Het rijk streeft ernaar de infrastructurele barrières in de ecologische hoofdstructuur op te heffen en panorama's vanaf de infrastructuur op steden, dorpen op landschap te behouden. Het rijk neemt bij de aanleg van nieuwe of verbreding van bestaande infrastructuur gebiedsgericht ontwerpen in samenhang met de omgeving als uitgangspunt.

VERWACHTE ONTWIKKELINGEN VERKEER EN VERVOER

Algemeen

Maatschappelijke ontwikkelingen, zoals de groei van de bevolking en economie, individualisering, globalisering en ruimtelijke spreiding van activiteiten, zorgen voor sterke groei van verkeer en vervoer. De personenmobiliteit neemt tussen 2000 en 2020 met twintig procent toe. De grootste groei zit in de luchtvaart. Automobilititeit groeit relatief sterk. Personenvervoer per trein kent landelijk een geringe toename. Voor het overige openbaar vervoer is er in het algemeen sprake van een verlies van het marktaandeel. Dit geldt ook voor het kilometrage van de fiets, maar het aandeel van de fiets in het aantal verplaatsingen blijft hoog.

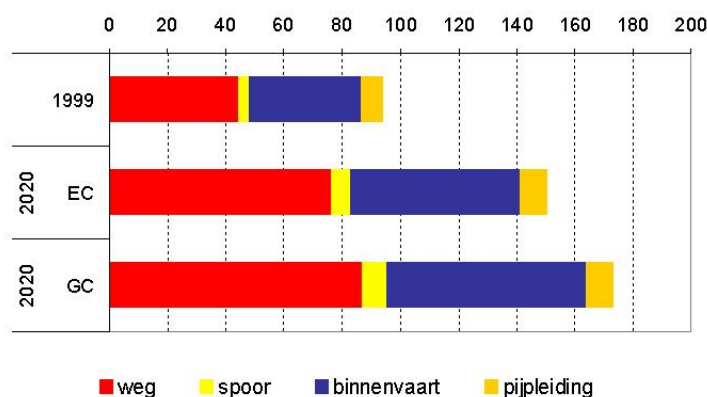
Figuur 1.1 Ontwikkeling reizigerskilometers binnen Nederland naar vervoerwijze op basis van drie CPB-scenario's (index 2000 = 100) (bron: CPB, AVV)



De groei van het goederenvervoer is in alle beschikbare scenario's aanmerkelijk hoger dan die van het personenvervoer, variërend van veertig tot tachtig procent. De grootste groei vindt plaats bij het vrachtvervoer over de weg en de binnenvaart.

Figuur 1.2

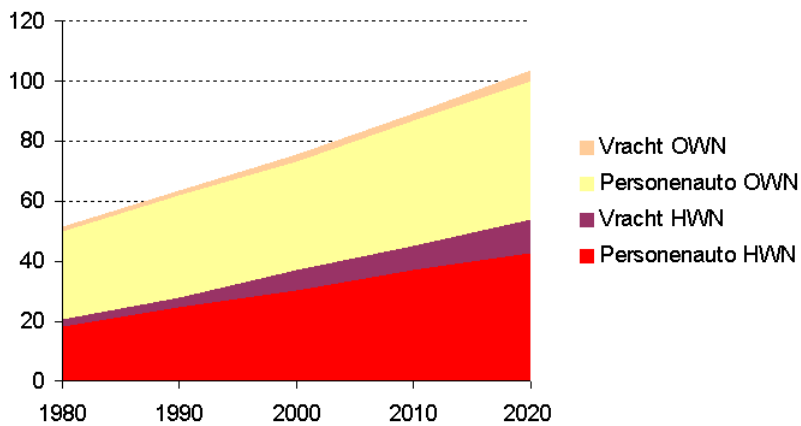
Ontwikkeling goederenvervoer over de weg, per spoor, met de binnenvaart en per buisleiding in de drie CPB-scenario's, in miljarden tonkilometers (bron: CPB, AVV)



Bereikbaarheid over de weg

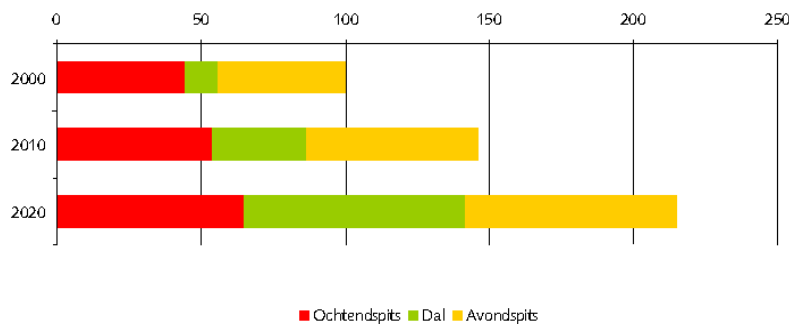
De mobiliteit over de weg stijgt tot 2020 met veertig procent. Dit geldt zowel voor het HWN als het stedelijk OWN. Het goederenvervoer stijgt sterker dan het personenvervoer. Het verkeer en vervoer groeit vooral op de korte afstand (tot dertig kilometer) en aan de randen van de steden.

Figuur 2.1
Ontwikkeling voertuigkilometers



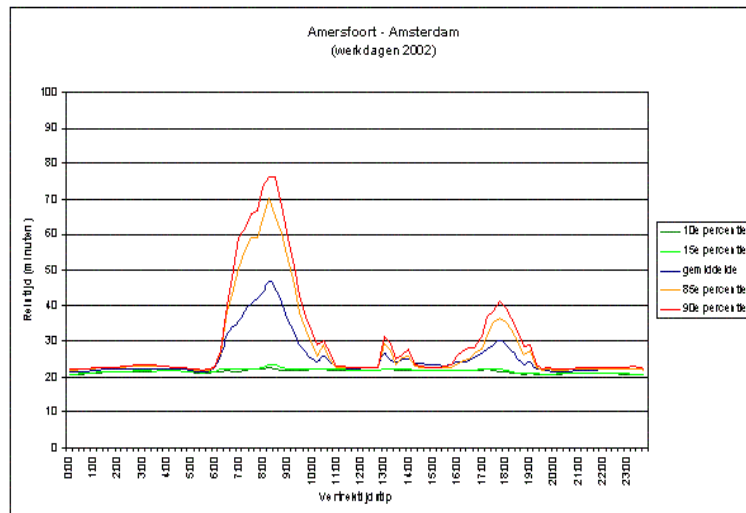
Door de groei van het wegverkeer neemt zonder maatregelen na 2010 de reistijd toe.² De totale vertraging op het hoofdwegennet is in 2020 twee keer zo groot als in 2000. De spittijden worden langer, en ook in de rustige uren staan er steeds meer files.

Figuur 2.2
Vertraging hoofdwegennet in 2020 (index 2000 = 100)



Niet alleen de reistijd neemt toe, ook de voorspelbaarheid verslechtert. De variatie van de reistijden ten opzichte van de gemiddelde reistijd hangt onder meer af van het moment op de dag en van het traject. Op de drukste uren (op werkdagen) is de variatie het grootst: soms kan er zonder noemenswaardige vertraging worden doorgereden, op andere momenten is er veel file. Onderstaande grafiek laat zien dat automobilisten op het traject Amersfoort - Amsterdam in de ochtendspits een kans van vijftien procent hebben om zeventig minuten of langer te doen over het traject waarvoor men zonder files slechts ruim twintig minuten doet. Gemiddeld kost het in de ochtendspits tussen zeven en negen ruim twee keer zoveel tijd als normaal.

² De groei leidt tot een toenemende druk op de infrastructuur, veiligheid en leefomgeving. Dit beeld wordt veroorzaakt door de groei van mobiliteit en doordat in de referentiesituatie 2020 verondersteld is dat er na 2010 geen nieuw beleid en geen nieuwe investeringen zijn. Om de knelpunten te bestrijden, zijn er echter ook na het huidige MIT middelen beschikbaar binnen de geëxtrapoleerde meerjarenramingen. Daarboven zijn er mogelijk gelden uit het Fonds Economische Structuurversterking beschikbaar.



Voor bedrijven heeft de toename van onbetrouwbaarheid en reistijd directe financiële consequenties. Daarmee dreigt de vestigingsplaatspositie van ons land in vergelijking tot die van andere landen te verslechteren, hetgeen onvermijdelijk economische schade tot gevolg heeft. Ook de bedrijven zelf hebben hogere kosten. Zo betekent één dag vertraging bij bloementransport een waardedaling van 20%. De totale maatschappelijke kosten van onbetrouwbaarheid en files bedragen in 2020 ongeveer € 2,5 mrd.

Bereikbaarheid met het openbaar vervoer: spoor en regionaal OV

Personenvervoer over het spoor

De trein vervoert op sommige corridors in de spitsuren in de verstedelijkte gebieden bijna evenveel mensen de stad in- en uit als de overeenkomstige wegcorridor. Het landelijk marktaandeel van de trein in de personenvervoermobiliteit is echter slechts ca. 8%. Voor kris-krasverbindingen (zoals verbindingen van buitenwijk naar buitenwijk en tussen de subcentra van de diverse stadsgewesten) vervult het spoor een beperkte rol. De auto, andere vormen van openbaar vervoer en voor korte afstanden de fiets zijn hier beter geschikt.

Het spoor is bij uitstek geschikt voor de grotere vervoerstromen over de middellange afstand naar de grootstedelijke gebieden en tussen de (middel)grote stations. De reizigersstromen op het spoornet lopen regionaal sterk uiteen, zoals blijkt uit onderstaande figuur.

Figuur 3.1
Reizigersstromen op het spoor



De forse groei van het personenvervoer die de afgelopen jaren in verschillende beleidsdocumenten is genoemd heeft zich niet voorgedaan. Het huidige beeld³ is bij een gematigd tariefbeleid een bescheiden landelijke groei van 15 tot 20% in de periode tot en met 2020 met lokale uitschieters waar wel enige groei en soms aanmerkelijke groei optreedt. Of, waar en wanneer de lokale groei optreedt hangt vooral samen met de reistijd per auto op de overeenkomstige wegcorridors. In situaties waar de

³ In de berekeningen van AVV t.b.v. de Nota Mobiliteit is een aantal aannames gedaan voor de ontwikkeling van het spoor. De daadwerkelijke vervoerontwikkeling en de verdeling daarvan over het net wordt bepaald door tariefbeleid van NS, de invoering van de chipkaart en de ontwikkeling van de kwaliteit van het treinproduct

reistijd per auto in de buurt komt van die per trein, ligt een groot reizigerspotentieel. Het moment waarop een grote groep voor de trein zal kiezen is echter lastig te voorspellen; lokaal marktinzicht en maatwerkoplossingen zijn daarom nodig.

Uit de diagnose van de spoorsector in het project "Benutten en Bouwen"⁴ blijkt dat verhoging van de betrouwbaarheid van het gehele spoorstelsel de sleutel is voor het goed verwerken van de huidige vervoerstromen en te verwachten groei. De huidige opzet van het spoorstelsel is te complex en de beschikbare capaciteit wordt te zwaar en inefficiënt belast. Er hoeft maar iets mis te gaan of de vertragingen planten zich als een olievlek over het spoorwegnet voort. Hierdoor staat niet alleen de betrouwbaarheid voor de reizigers, verladers en vervoerders, maar staat ook de capaciteit van het spoorwegnet onder druk. De zeer hoge vervoercapaciteit die het spoor in principe heeft, wordt zo niet gerealiseerd.

Goederenvervoer over het spoor

Voor het spoorgoederenvervoer is 80% grensoverschrijdend; het spoorgoederenvervoer betreft vooral lange afstandsvervoer. Het overgrote deel (61%) van het goederenvervoer per spoor passeert de Nederlands-Duitse grens (vooral via Emmerich en Venlo). Van dit vervoer heeft ca. 85% zijn herkomst of bestemming in een Nederlands zeehavengebied.

Uit figuur 1.2 blijkt dat er in de periode tot 2020 een verdubbeling tot verdrievoudiging van het vervoer tot vijftig à tachtig miljoen ton per jaar mogelijk. Deze groei is afhankelijk van de mate van en snelheid van liberalisatie van het spoorvervoer, Europees flankerend beleid, de toetreding van de nieuwe EU-lidstaten en ontwikkelingen bij andere modaliteiten.

Regionaal openbaar vervoer

Vooral in drukke stadscentra is het openbaar vervoer niet meer weg te denken. Het openbaar vervoer is hier onderdeel van een systeem samen met verstedelijking, fietsvoorzieningen en parkeerbeleid. Voor het vervoer van grote aantallen reizigers per bus, tram en metro is in steden naar verhouding aanzienlijk minder ruimte nodig dan voor het rijden en parkeren van auto's. Metro, tram en hoogwaardige bus zijn geschikt voor de grote vervoerstromen in steden als Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht (zeer sterk stedelijk); in de binnenstad van Amsterdam is het aandeel van het OV zelfs veertig procent. De bus is met name sterk binnen middelgrote steden als Leeuwarden, Dordrecht en Maastricht (sterk stedelijk) en in het vervoer vanuit meer landelijke gebieden naar middelgrote steden met een centrumfunctie.

Tabel 3.1 (bron: OVG, verplaatsingen naar stedelijkheidsgraad (conform CBS-indeling) en hoofdvervoerswijze)

Het aandeel van metro/tram/bus in de verplaatsingen bedroeg in 2002:

Zeer sterk stedelijke gemeenten	8,3%
Sterk stedelijke gemeenten	2,3%
Overige gemeenten	1,3%

Op het platteland is het openbaar vervoer een middel om voorzieningen voor iedereen onder handbereik te houden. Bewoners op het platteland zijn nu voor een groot deel ingesteld op de auto. Omdat de vraag naar openbaar vervoer klein is en reizigers zeer gespreid wonen, zijn vaste buslijnen duur. Het ligt hier meer voor de hand dorpen te ontsluiten met alternatieven voor lijndienstvervoer (buurtbus of CVV bijvoorbeeld) waarmee flexibel, betrouwbaar en efficiënt kan worden ingespeeld op de geringe en gespreide vraag.

Langzaam verkeer

Na de auto is de fiets het belangrijkste vervoermiddel. In totaal vindt bijna dertig procent van alle verplaatsingen plaats met de fiets. De fiets is op afstanden tot vijf kilometer het meest gebruikte vervoermiddel. De fiets wordt eerder gekozen als alternatief voor de korte autorit dan het openbaar vervoer. Daarnaast speelt de fiets een rol in het voor en natransport bij het openbaar vervoer; zo is het aandeel fiets in het voortransport bij NS momenteel dertig procent. Het fietsaandeel per gemeente of regio verschilt sterk: van 7% tot 37%.

⁴ Benutten en bouwen, het plan van de spoorsector, augustus 2003

Bereikbaarheid over het water: binnenvaart en zeescheepvaart

Binnenvaart

Bijna de helft van alle tonkilometers op Nederlands grondgebied door de binnenvaart vervoerd. De binnenvaart neemt meer dan zestig procent van het internationale en meer dan twintig procent van het nationale vervoer voor haar rekening. Ook neemt de binnenvaart meer dan de helft van het vervoer van gevaarlijke stoffen voor haar rekening. De binnenvaart doet dit vergeleken met andere vervoerswijzen veilig. Per jaar vallen er twee doden en twintig gewonden.

Het vervoerde volume neemt naar verwachting per jaar met twee tot drie procent toe. Het containervervoer groeit de laatste jaren zelfs met zeven tot tien procent per jaar. Het areaal hoofdvaarwegen neemt niet toe en blijft circa 1400 kilometer. Uit capaciteitsberekeningen blijkt dat het huidige vaarwegennet de verwachte toekomstige groei kan opvangen. De belangrijkste knelpunten in de binnenvaart zijn het achterstallig onderhoud van sluisen, bruggen en vaarwegen en de afnemende betrouwbaarheid door ontoereikende (toekomstige) capaciteit van vooral sluisen, bruggen en ligplaatsen op een aantal verbindingen

Zeescheepvaart

De zeescheepvaart verzorgt de helft van de goederenstroom naar en van Nederland of te wel ruim 430 mln ton. Daarmee is zeescheepvaart onmisbaar voor de aan- en afvoer van goederen. Short sea shipping neemt meer dan de helft van de zeescheepvaart voor haar rekening. De zeescheepvaart is niet alleen qua volume groot, maar door globalisering en internationale groei is er ook sprake van een sterke groei. Short sea shipping groeit net zo snel als het wegvervoer.

Bereikbaarheid door de lucht

De luchtvaart zal wereldwijd en in Nederland nog een sterke groei doormaken. De mate waarin is vooral gerelateerd aan economische groei. Door de verschuiving van productie naar de oostgrens van Europa en naar Azië zal de behoefte aan internationaal goederenvervoer toenemen. Wereldwijd en in Nederland wordt een jaarlijkse groei verwacht van vier à zes procent in passagierskilometers. Voor vrachtvervoer is de verwachte groei in tonnen vrachtkilometers zes procent per jaar. De groei van de luchtvaart zorgt in toenemende mate voor vertragingen in het Europese luchtruim en in het luchtruim rondom de luchthavens.

Via Schiphol worden nu jaarlijks met 400.000 vliegbewegingen ruim 1 miljoen ton luchtvracht 40 miljoen passagiers vervoerd.

Mainports

Luchthavens

De mainport Schiphol is een belangrijk schakelpunt tussen onze nationale economie en internationale economische netwerken. De luchthaven Schiphol is in omvang de vierde luchthaven van Europa.

De regio Groot-Amsterdam staat voor vijftien procent van het Nederlands BNP en dertien procent van het totaal aantal arbeidsplaatsen in Nederland. Daarbinnen is de luchthaven Schiphol in totaal goed voor 80.000-120.000 arbeidsplaatsen (waarvan 60.000 directe werkgelegenheid). De regio ondervindt in toenemende mate concurrentie van andere grootstedelijke regio's in Europa, zowel van de bestaande grootstedelijke agglomeraties in Noordwest-Europa, als van nieuw opkomende stedelijke gebieden in het zuiden en oosten van Europa.

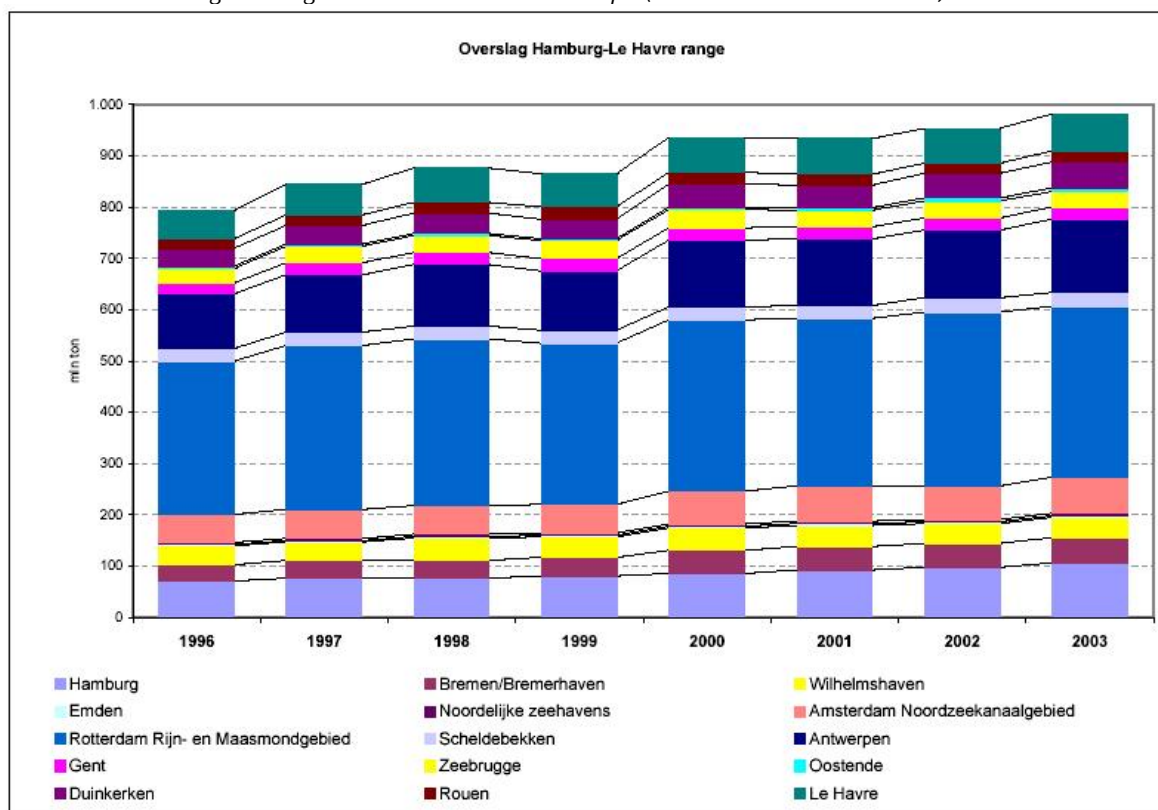
Zeehavens

De zeehavens zorgden in 2002 voor € 12,8 miljard aan directe toegevoegde waarde en 144.000 arbeidsplaatsen aan directe werkgelegenheid bij het logistieke en industriële bedrijfsleven aldaar. De indirecte toegevoegde waarde bedroeg in dat jaar € 9,6 miljard; de indirecte werkgelegenheid 121.000 arbeidsplaatsen. In totaal is dit ongeveer 6 procent van het BNP en zo'n vier procent van de werkgelegenheid in ons land. De regio Rijn- en Maasmondgebied heeft een aandeel van ongeveer acht procent in het nationale BNP en van ongeveer 7,5 procent in de nationale werkgelegenheid. De

zeehaven Rotterdam is in termen van overgeslagen tonnen met in 2002 bijna 329 miljoen ton verreweg de grootste van Europa. De overslag in Antwerpen en Hamburg, respectievelijk tweede en derde in Noordwest-Europa, volgt op ruime afstand: in 2002 bedroeg de overslag in deze havens 131 miljoen en 97 miljoen ton.

De afgelopen jaren is de groei van de overslag in Rotterdam beduidend minder geweest dan in de andere grote zeehavens. Hierdoor heeft Rotterdam marktaandeel verloren.

Tabel 7.1 Ontwikkeling overslag zeehavens Noordwest-Europa (bron: Nationale Havenraad)

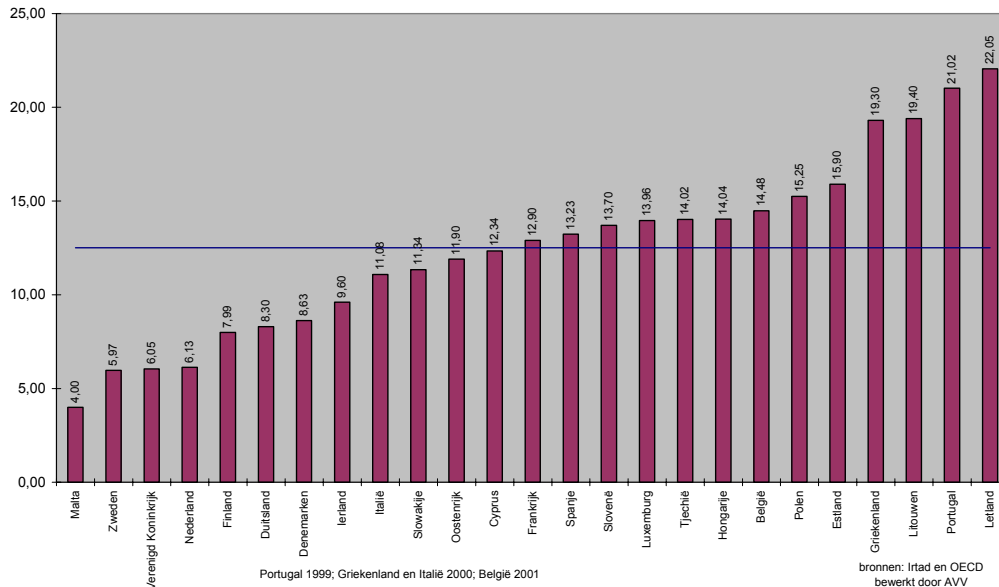


Veiligheid

Verkeersveiligheid

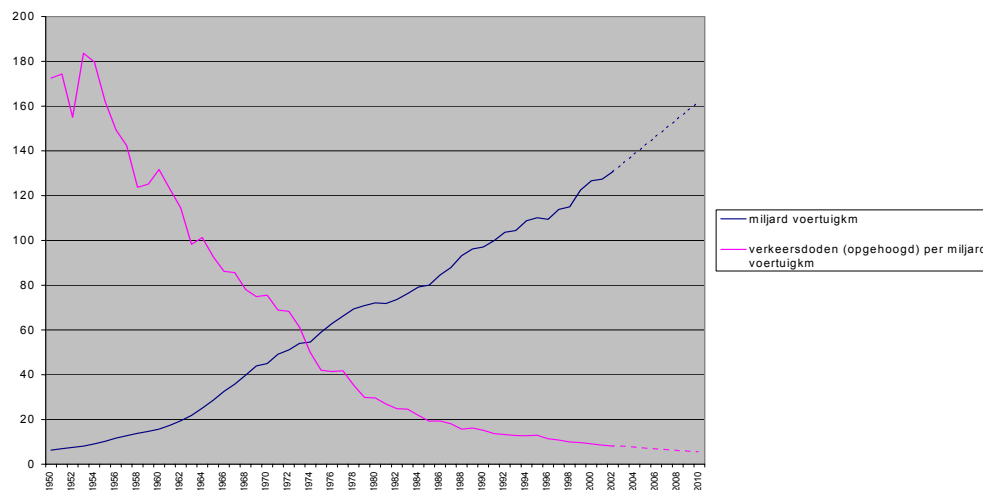
Het Nederlandse wegverkeer stond in de top drie van de meest veilige landen van de Europese Unie (EU). Na toetreding van de nieuwe lidstaten staat Nederland op de vierde plaats; Malta heeft nu de nummer één positie ingenomen

Figuur 8.1
Nederland in Europese top verkeersveiligheid op de weg (geregistreerde verkeersdoden per 100.000 inwoners voor 2002)



De laatste twee decennia is het aantal verkeersslachtoffers fors gedaald. In relatie tot de groei van de mobiliteit een enorme prestatie mag worden genoemd. Toch vallen er in 2002 en 2003 bijna 1.100 doden en 18.500 ziekenhuisgewonden per jaar.

Figuur 8.2
Verkeersdoden per miljard voertuigkilometers en ontwikkeling voertuigkilometers (in miljard). De gegevens 2003 t/m 2010 voertuigkilometers zijn geschat op basis van landelijk model cijfers. Het risico gaat uit van 900 verkeersdoden in 2010.



In de periode na 2010 zal het aantal slachtoffers zonder aanvullend beleid ten opzichte van 2010 weer stijgen tot 1020 verkeersdoden en 17.500 ziekenhuisgewonden, vooral door de forse toename van het goederenvervoer en de vergrijzing.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

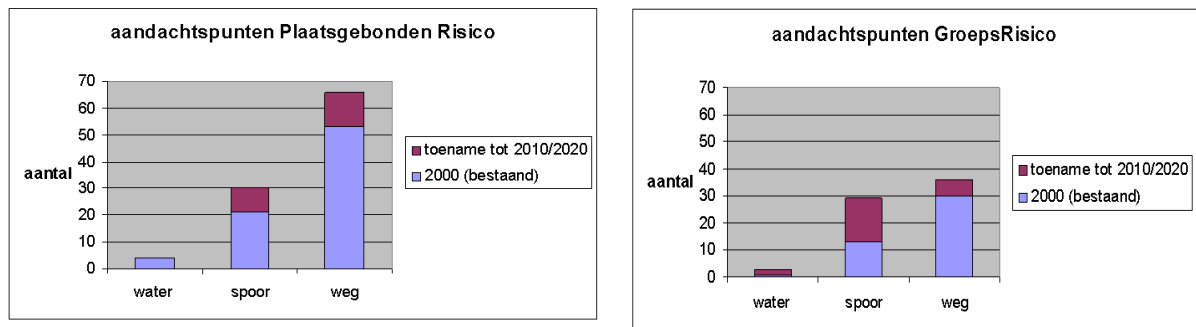
Het vervoer van gevaarlijke stoffen is een onmisbare schakel bij de productie van kunststoffen, meststoffen, geneesmiddelen en de distributie van brandstoffen. In Nederland wordt jaarlijks 180 miljoen ton gevaarlijke stoffen vervoerd (exclusief cabotage en derdelanden vervoer). Het grootste deel (57%) betreft internationaal pijpleidingvervoer. Van de 61 miljoen ton die door binnenvaart vervoerd

wordt, is 25% binnenlands vervoer. Van de 12,3 miljoen ton wegvervoer is 80% binnenlands. Per spoor wordt 3,7 miljoen ton vervoerd, waarvan 22% binnenlands.

Door ruimtelijke ontwikkelingen langs infrastructuur waarover het transport plaatsvindt, maar ook door mogelijk toenemend transport neemt het aantal locaties waar de spanning tussen ruimte, economie en veiligheid oploopt, toe⁵. Daarnaast is er in de samenleving toenemende zorg over de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen. De mogelijkheden voor een veilig vervoer van gevaarlijke stoffen, en daarmee de bijdrage aan de Nederlandse economie, staan daarmee steeds meer onder druk.

Figuur 8.4

Aandachtspunten externe veiligheid van transport van gevaarlijke stoffen over water, spoor en weg 2000-2020



Bescherming vitaal vervoer

Het belang van bescherming van vitaal vervoer tegen moedwillig menselijk handelen, al dan niet politiek ingegeven, is toegenomen. Zo'n ingrijpende verstoring kan grote gevolgen hebben voor vitale functies zoals bijvoorbeeld de energievoorziening, de voeding en de gezondheidszorg.

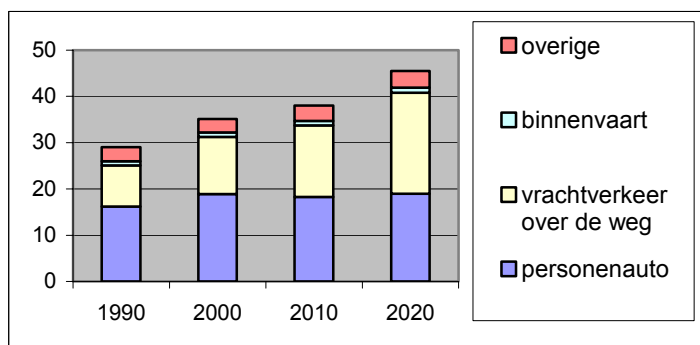
Milieu en leefomgeving

Klimaat

De toename van het binnenlandse verkeer en vervoer zorgt voor een toename van de CO₂ uitstoot van 35 Megaton in het jaar 2000 naar ca. 45 megaton in 2020. Het verkeer draagt voor bijna twintig procent bij aan de nationale uitstoot van CO₂ en is de sector met de snelst groeiende emissies. Vooral het vrachtverkeer over de weg laat hier een sterke stijging zien. Voor het jaar 2010 is een streefwaarde van 38 megaton afgesproken.

⁵ Ook het groepsrisico speelt een rol: de kans dat een groep omwonenden tegelijkertijd overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen. In de Nota Ruimte is aangegeven dat het rijk uiterlijk in 2005 een beoordelingskader vaststelt dat de verantwoordelijke overheden een handvat biedt voor een evenwichtige en transparante belangenafweging tussen de risico's en de maatschappelijke kosten en baten van de activiteit. Tot die tijd wordt het groepsrisico verantwoord mede op basis van het gebruik van de oriënterende waarde.

*Figuur 9.1
CO₂-emissies verkeer en vervoer (bij ongewijzigd beleid, exclusief internationale emissies zeescheepvaart en
luchtvaart) (bron: RIVM)*

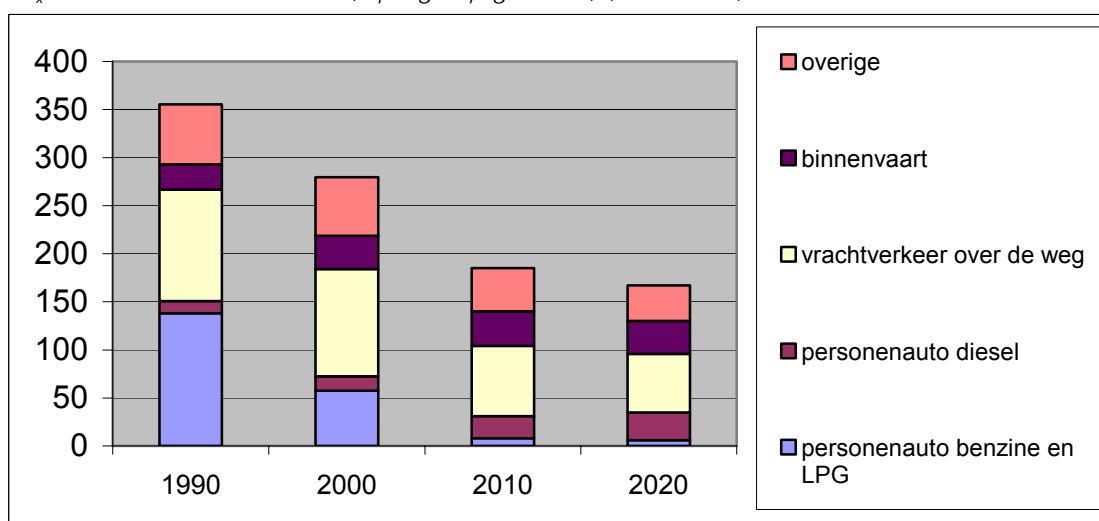


Luchtverontreiniging

Ondanks de toename van verkeer en vervoer is een duidelijke afname te zien van de uitstoot van luchtverontreinigende emissies. Luchtverontreinigende stoffen (stikstofoxiden, fijn stof PM-10, zwaveldioxide SO₂ en vluchtige organische stoffen NMVOS) werken nadelig in op de gezondheid van de mens (o.a. verhoogde kans op overlijden door schade aan de luchtwegen en hart- en vaatziekten), bedreigen op lokaal niveau de vitaliteit van de natuur en de biodiversiteit op regionaal niveau. De verkeersemisatie-prognoses voor 2010 zwaveldioxide (SO₂), ammoniak (NH₃) en vluchtige organische stoffen (NMVOS) zijn respectievelijk 4, 3 en 55 kiloton. Dit komt overeen met de door het kabinet vastgestelde sectorplafonds, voortvloeiend uit de Europese emissierichtlijn (NEC). Voor NO_x is de prognose in 2010 185 kton. Het sectorplafonds van 158 kton, wordt hiermee duidelijk overschreden. De Nota verkeersemisaties bevat maatregelen om het beleidstekort aan te vullen.

Bij de benzineauto's is (en wordt) een zeer sterke reductie van de NO_x-uitstoot bereikt. De daling van emissies verloopt echter per modaliteit en per gebruikte brandstofsoort verschillend. Bij de dieselpersonenauto's en de binnenvaart nemen de emissies in omvang toe. Niet in de figuur opgenomen zijn de emissies van de zeescheepvaart (in 2020 oplopend tot 36 kiloton binnengaats); deze vallen niet onder de Europese emissierichtlijn (NEC) voor 2010 maar moeten via de IMO en/of EU worden aangepakt.

*Figuur 9.1
NO_x-emissies verkeer en vervoer (bij ongewijzigd beleid) (bron: RIVM)*



Geluid

Er is een achterstand gegroeid in de afname van geluidsproblemen bij rijkswegen en spoorwegen. Dit heeft enerzijds te maken met het feit dat de afgelopen twee decennia de groeiverwachtingen van het verkeer en vervoer met name op de weg zijn overtroffen. Anderzijds heeft dit ook te maken met de

toename van woningbouw dicht bij bestaande infrastructuur. Zonder extra maatregelen neemt het aantal inwoners dat door weg- en railverkeer wordt blootgesteld aan een te hoge geluidsbelasting toe, overdag en 's nachts.

Ontsnippering

In 2018 (de planningshorizon van de Ecologische Hoofdstructuur, EHS) zijn de belangrijkste barrières voor de EHS, inclusief de robuuste verbindingen opgeheven, voor zover deze worden veroorzaakt door rijkswegen, spoorwegen en rijkswaterwegen. In het uitvoeringsprogramma MJPO staan deze belangrijkste barrières beschreven.