

Nationale Mobiliteitsmonitor 2006

mei 2006

Nationale Mobiliteitsmonitor 2006

mei 2006

.....

Colofon

Uitgegeven door: Stuurgroep Nationale Mobiliteitsmonitor

Informatie: ir. R. Hijman (RWS-AVV)
Telefoon: 010 – 282 50 41
E-mail: r.hijman@avv.rws.minvenw.nl

Uitgevoerd door: Rijkswaterstaat – Adviesdienst Verkeer en Vervoer

Datum: 17 mei 2006

Status: Definitief

Inhoudsopgave

- 1. Inleiding 8**
- 2. Bereikbaarheid 10**
 - 2.1 Wegverkeer 10
 - 2.2 Goederenvervoer per spoor en openbaar vervoer 16
 - 2.3 Langzaam verkeer 22
 - 2.4 Binnenvaart 25
 - 2.5 Zeescheepvaart 26
 - 2.6 Mainport Rotterdam en overige zeehavens 27
 - 2.7 Luchtvaart 29
- 3. Veiligheid 32**
 - 3.1 Veiligheid op de weg 32
 - 3.2 Veiligheid op en rond spoor 39
 - 3.3 Veiligheid op zee en in de binnenvaart 40
 - 3.4 Externe veiligheid 42
- 4. Kwaliteit leefomgeving 44**
 - 4.1 Verkeersemisies 44
 - 4.2 Luchtkwaliteit 46
 - 4.3 Verkeersgeluid 48
 - 4.4 Natuur 50

1. Inleiding

Nationale Mobiliteitsmonitor

De Nota Mobiliteit is opgesteld in overleg met provincies, WGR+-gebieden, gemeenten en waterschappen. De monitor van deze nota probeert inzicht te geven in de voortgang van de uitvoering van het resulterende gezamenlijke beleid, om Minister en bestuurders te helpen bepalen waar het goed gaat, waar het minder goed gaat en op welke onderwerpen extra maatregelen nodig zijn. Daartoe volgt deze monitor de mate waarin de doelen uit de essentiële onderdelen worden gehaald, de effecten van genomen maatregelen en de algemene ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Conform de Planwet biedt de Minister de Nationale Mobiliteitsmonitor aan de Tweede Kamer aan.

Nu de vaststelling van de Nota Mobiliteit een feit is, zijn de decentrale overheden aan zet om hun verkeer- en vervoersbeleid, conform de planwet, in een regionaal of provinciaal plan vorm te geven. Daarmee geeft de Nationale Mobiliteitsmonitor 2006 vooral een startbeeld voor de daadwerkelijke uitvoering van de Nota Mobiliteit.

De Nationale Mobiliteitsmonitor staat niet op zichzelf. Alle overheden monitoren immers hun verkeer- en vervoersplannen en volgen daarin naast specifiek eigen doelen ook de essentiële onderdelen zoals die doorwerken in hun beleid. Het opstellen van de decentrale plannen zal leiden tot een verdere uitbreiding van deze monitor, met indicatoren voor de in deze plannen vastgestelde ambities voor bijvoorbeeld het onderliggend wegennet en het stads- en streekvervoer. Daarnaast zullen ook de effecten van genomen maatregelen langzaam meer zichtbaar worden. In die zin is deze monitor een groeidocument.

De Nationale Mobiliteitsmonitor maakt zoveel mogelijk gebruik van reeds bestaande gegevens uit de centrale en decentrale monitors. Daarnaast bevat de monitor gegevens per individuele (planverplichte) overheid. Hiermee wordt de monitor ook een benchmark. Transparantie in ontwikkelingen en afzonderlijke prestaties biedt overheden de kans om van elkaar te leren. In een achtergrond-document, dat naast de Nationale Mobiliteitsmonitor wordt uitgebracht, wordt voor enkele onderwerpen uit de monitor achterliggende informatie geboden.

Leeswijzer

De Nationale Mobiliteitsmonitor volgt de indeling van de 'Essentiële onderdelen van beleid', als beschreven in de Nota Mobiliteit. De essentiële onderdelen die gaan over de hoofddoelen van de Nota zijn voorzien van indicatoren. Per paragraaf worden de volgende punten behandeld:

- de essentiële onderdelen;
- de ontwikkeling van de indicatoren over de doelen met korte verklaring;
- de (indicatoren over de) belangrijkste maatregelen met een inschatting van de effecten.

2. Bereikbaarheid

2.1 Wegverkeer

Essentiële onderdelen van beleid

- De ambitie is het realiseren van een betrouwbare en vlotte reistijd in 2020 over de gehele reis. Hierbij staat een integrale netwerkbenadering centraal. Het doel is de files te bekorten, de betrouwbaarheid te verhogen en de reistijd van deur tot deur te verminderen. Het rijk heeft de ambitie de filezwaarte (in voertuigverliesuren) op het hoofdwegennet in 2020 terug te brengen tot het niveau van 1992. Voor de betrouwbaarheid is de ambitie dat in 2020 op het hoofdwegennet in de spits 95% van de verplaatsingen op tijd is. Voorts zijn de streefwaarden voor het hoofdwegennet dat de gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits maximaal anderhalf keer zo lang is als de reistijd buiten de spits. Op snelwegen rond de steden en niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als de reistijd buiten de spits.

Ontwikkeling indicatoren

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	doel
Voertuigverliesuren in files [<i>indexcijfer</i>]	100	118	107	108	115	124	60* in 2020
Trajecten met gewenste reistijd in de spits **	-	86%	90%	86%	85%	84%	100% in 2020
Betrouwbaarheid in spits ***	-	92%	94%	93%	92%	92%	95% in 2020

* Er wordt gestreefd naar terugbrengen naar het niveau van 1992.

** Gewenste reistijd is een reistijd in de spits rond steden van maximaal 2 maal de reistijd in het dal (bij 100 km/uur) en tussen steden van maximaal 1,5 maal de reistijd in het dal. Er zijn 188 trajecten (alle autosnelwegen van hele hoofdwegennet).

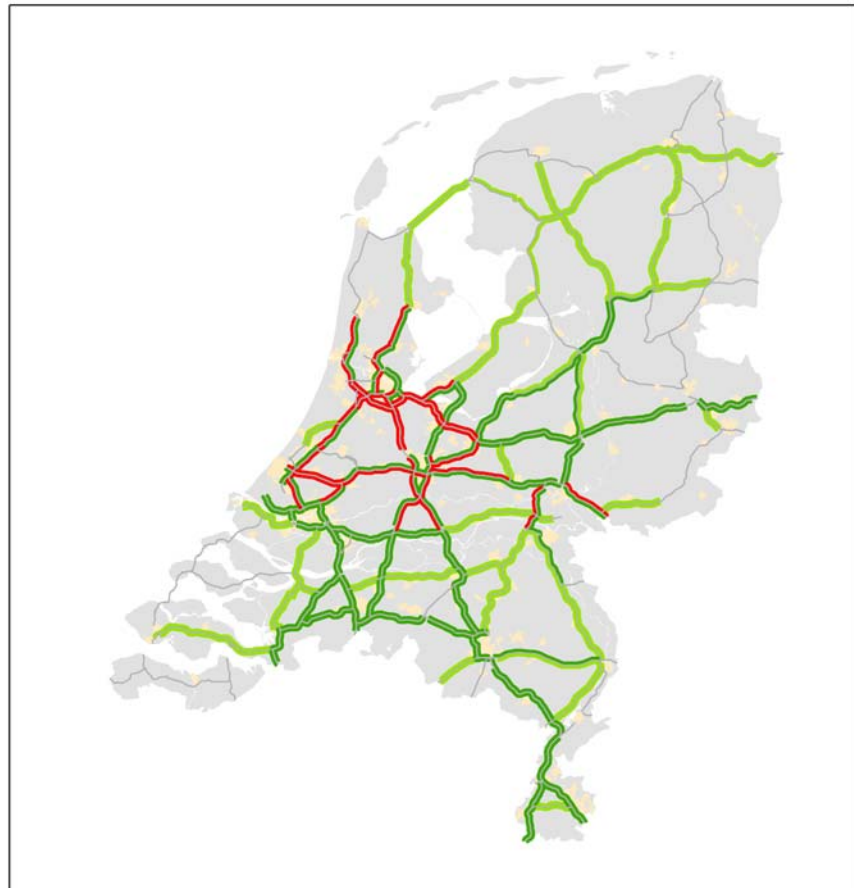
*** Het percentage voor het hele hoofdwegennet zal iets hoger zijn, omdat de betrouwbaarheidscijfers betrekking hebben op de 106 trajecten in de Randstad, Gelderland en Noord-Brabant waar meetlussen zijn en waar de meeste files zijn.

- De filezwaarte op het hoofdwegennet is uitgedrukt in *voertuigverliesuren in files* (dit is het aantal voertuigverliesuren bij een snelheid lager dan 50 km/uur).
- Trajecten met gewenste reistijd in de spits* is het percentage van de trajecten op het hoofdwegennet, waarop wordt voldaan aan de streefwaarde voor een acceptabele reistijd
 - de gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits is maximaal anderhalf keer zo lang als de reistijd buiten de spits.
 - op snelwegen rond de steden en niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als de reistijd buiten de spits.
- Betrouwbaarheid in de spits* van de reistijd op het hoofdwegennet is uitgedrukt in het percentage van de verplaatsingen in de spits met een reistijd die niet langer of korter is dan verwacht op een bepaald tijdstip. Voor verplaatsingen tot 50 km is dit maximaal 10 minuten langer of korter dan de verwachte reistijd en bij langere afstanden maximaal 20% langer of korter dan de verwachte reistijd.

Na een terugval in 2002 is het aantal voertuigverliesuren blijven toenemen. De toename van 24% in de periode 2000-2005 is overeenkomstig de verwachting beschreven in de Nota Mobiliteit. Uit figuur 2-1 blijkt dat bijna alle trajecten met een reistijd in de spits onder de norm in de Randstad gelegen zijn. De betrouwbaarheid neemt sinds 2002 geleidelijk af, maar is in 2005 gelijk gebleven. De trajecten met een betrouwbaarheid onder de 95% liggen vrijwel alle in de Randstad.

figuur 2-1
Reistijdverhouding spits/dal
Bron: RWS-AVV

Maatgevende reistijdfactor op NOMO trajecten in 2005



<ul style="list-style-type: none"> — Trajecten met reistijdfactor boven de norm (zie opm.) — Trajecten met reistijdfactor onder de norm — Trajecten met onvoldoende meetgegevens maar reistijdfactor onder de norm <p>Opm. De norm voor de reistijdfactor bedraagt op ringwegen maximaal 2 en op niet ringwegen maximaal 1,5 t.o.v. de reistijd bij 100 km/h</p>	<p>Auteur: P.G. Schout Datum: 8 maart 2006 Kaartnummer: 1</p> <p>Schaal: 1:1,750,000 Bron: AVV</p> <p style="text-align: right;">N</p> <p style="text-align: right;">Ministerie van Verkeer en Waterstaat Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer</p>
---	---

Analyse

In tabel 2-1 is de ontwikkeling van de verkeersprestatie in Nederland te zien. Buiten de Randstad blijft de verkeersprestatie in afgelegde kilometers tot in 2005 toenemen. In de Randstad blijft in 2005 de verkeersprestatie op hetzelfde niveau, terwijl de snelheid vooral in de spits afneemt.

tabel 2-1
Ontwikkeling verkeersprestatie

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Voertuigkilometers (index 2000 = 100)	100	101	102	102	103	106

De verkeersprestatie steeg elk jaar ongeveer 1%, maar is in 2005 met 3% gestegen. De toename van het aantal inwoners en van het autobezit dragen hieraan bij, ter informatie is de ontwikkeling van het aantal inwoners, personenauto's en banen weergegeven in tabel 2-2. De stijging van de verkeersprestatie en van het aantal voertuigverliesuren is in 2005 beperkt door de hoge brandstofprijzen.

tabel 2-2
Ontwikkelingen maatschappelijke factoren in Nederland (2000=100)
Bron: CBS

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Aantal inwoners	100	102	103	104	104	105
Aantal personenauto's	100	104	108	110	111	113
Aantal banen	100	102	104	103	103	102

Er zijn geen aanwijzingen dat de effecten van verstoringen door weersomstandigheden en incidenten in de spits sinds 2003 zijn toegenomen. De effecten van verstoringen door wegwerkzaamheden zijn in 2005 ten opzichte van 2004 ongeveer gelijk gebleven.

Aanleg van wegen en benuttingmaatregelen (o.a. spitsstroken, dynamische routeinformatie panelen, toeritdoseerinstallaties) hebben in de periode 2001 tot 2005 tot een beperking van de groei van het aantal verliesuren geleid. Andere maatregelen zoals incidentmanagement hebben ook een bijdrage geleverd, maar hierbij is geen extra reductie geconstateerd.

In tabel 2-3 is de verklaring voor de ontwikkeling van voertuigverliesuren uitgewerkt.

tabel 2-3
Verklaringstabel voertuigverliesuren

	2000 t/m 2004	2005 (t.o.v 2004)
Ontwikkeling voertuigverliesuren (< 50 km)	+15%	+8%
De verandering van voertuigverliesuren wordt verklaard door:		
1) Vervoervraag en brandstofprijs:		
- Toename vraag (bevolking, banen)	+14%	+8%
- Hogere brandstofprijs	+0%	-1%
2) Verstoringen:		
- Aandeel weersomstandigheden	+1%	0%
- Aandeel incidenten en wegwerkzaamheden	+1%	0%
3) Maatregelen:		
- Spitsstroken, aanleg wegen	-2%	-2%
- Andere maatregelen (DRIP's, TDI's)	-2%	-1%
Onverklaard	3%	4%

- Intensiteiten op provinciale wegen

Vooruitlopend op het uitwerken van de regionale doelstellingen voor betrouwbaarheid is in figuur 2-2 een kaart met etmaalintensiteiten op provinciale wegen opgenomen. De figuur geeft een globale indruk van de verkeersdrukke op het provinciale wegennet.

.....
figuur 2-2
Werkdag etmaal-intensiteiten op
provinciale wegen
Bron: Provincies – werkgroep IPO-
monitoring

Werkdagintensiteiten 2004 op Provinciale wegen



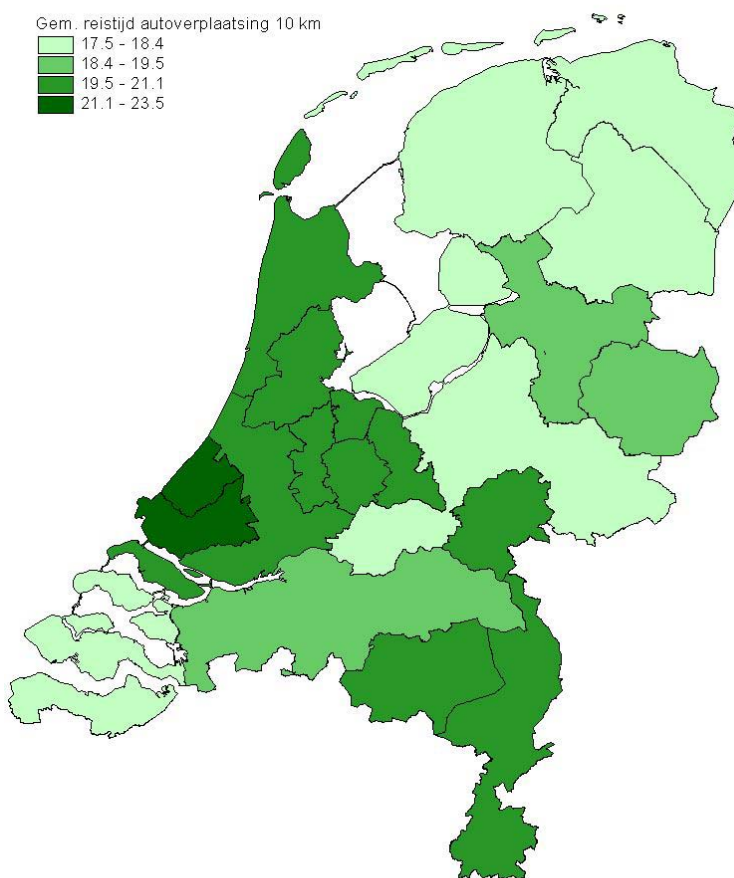
- Gemiddelde reistijd van een autoverplaatsing van 10 km per regio

Als indicatieve maat voor acceptabele reistijden van deur tot deur is gekozen voor de gemiddelde reistijd van een autoverplaatsing van 10 km (etmaalgemiddelde). In figuur 2-3 is deze reistijd per regio weergegeven. Het landelijk gemiddelde in 2004 bedraagt 21 minuten, dit is circa een minuut langer dan in de periode 2000 t/m 2003. De hoogste reistijd wordt gemeten in Stadsgewest Haaglanden (23,5 minuten), 5,6 minuten langer dan een verplaatsing in Friesland en Drenthe (17,9). In het Achtergronddocument Nationale Mobiliteitsmonitor zijn de gemiddelde reistijden per regio voor de jaren 2000 t/m 2004 opgenomen.

.....
figuur 2-3

Gemiddelde reistijd in minuten voor een autoverplaatsing van 10 kilometer in 2004 per decentrale overheid (vertrekgebied van de verplaatsing)
Bron: MON/OVG [RWS AVV/CBS]

Gemiddelde reistijd autoverplaatsingen 10 km



Proces

- Netwerkanalyses

In de uitvoeringsagenda hebben rijk en decentrale overheden afgesproken dat zij voor de stedelijke netwerken uit de Nota Ruimte netwerkanalyses gaan opstellen. De Tweede Kamer heeft Leeuwarden, Zwolle en de Stedendriehoek toegevoegd. Dat brengt het totaal aantal netwerkanalyses op 11. De afspraak is dat deze netwerkanalyses op 1 augustus 2006 zijn afgerond. De overheden werken inmiddels goed samen, waardoor de netwerkanalyses na een aarzelende start, goed op gang zijn gekomen. De eerste stap is het samenbrengen van de toekomstige ruimtelijke en verkeers- en vervoersontwikkelingen, waardoor een beeld ontstaat van de situatie in 2020. Daarna worden er gezamenlijk oplossingen gezocht. Doel is om tussen alle partijen afspraken te maken over multimodale oplossingen die de toegang tot de stedelijke gebieden verbeteren. Het gaat hierbij zowel om maatregelen voor de korte termijn tot 2010 als voor de lange termijn tot 2020. Op Randstadniveau zullen de netwerkanalyses ook in hun onderlinge samenhang worden bekeken.

- Anders betalen voor mobiliteit

In de Nota Mobiliteit deel I (29-09-2004) heeft het kabinet aangegeven dat introductie van een andere manier van betalen voor het gebruik van de weg als kosteneffectief middel wordt gezien om de bereikbaarheid te verbeteren. Om de mening van maatschappelijke belangengroepen goed mee te kunnen nemen in de besluitvorming is het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit opgericht. Dit Platform heeft in mei 2005 een breed gedragen visie uitgebracht op het punt van prijsbeleid. Deze visie is verwerkt in de het kabinetsstandpunt Nota Mobiliteit deel 3, dat samen met de uitvoeringsagenda op 20 december 2005 is vastgesteld door de Tweede Kamer. Eind 2005 is (vooruitlopend op de vaststelling van de Nota Mobiliteit) reeds de eerste verkenning uitgevoerd voor invulling van het dossier in de komende jaren.

Conform de Nota Mobiliteit zal invoering van een kilometerprijs plaatsvinden onder het gelijktijdig naar rato afschaffen van de belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM) en motorrijtuigenbelasting. Het wegverkeer (de gebruikers) zal dan in totaliteit per autokilometer niet zwaarder worden belast dan nu het geval is. De opbrengsten van het in te voeren beprijzingsstelsel komen uitsluitend ten goede aan het Infrastructuurfonds zonder een meer dan evenredige daling van de algemene middelen van dit fonds. Vooruitlopend op de invoering van de kilometerprijs neemt het kabinet de noodzakelijke stappen voor de eerste fase, zoals geschetst in het advies van het Platform. Met de opbrengsten worden de knelpunten (versneld) aangepakt. Deze knelpunten komen aan de orde in de eerstvolgende behandeling van het MIT.

2.2 Goederenvervoer per spoor en openbaar vervoer

Essentiële onderdelen van beleid

- Het rijk handhaaft de betrouwbaarheid van het spoor op het niveau dat wordt bereikt met het huidige beleidspakket. De punctualiteit bedraagt in 2010 en in 2020 89-91%, tegenover 83,1% in 2003.
- Het regionaal openbaar vervoer is de verantwoordelijkheid van provincies en stadsregio's. De Nota Mobiliteit maakt een jaarlijkse vervoersgroei van 2,1% mogelijk; dit is ruim 30% tot 2020.
- Rijk en regionale overheden zorgen voor monitoring van het aanbod en gebruik van het OV.
- Gezien de verwachte ontwikkeling van het materieel in het stads- en streekvervoer dat eind 2010 nagenoeg voor 100% voldoet aan toegankelijkheidseisen, spitst de aanpak zich toe op de belangrijkste bushaltes.
- Het doel is de waardering van het veiligheidsgevoel te verhogen en het aantal incidenten te verminderen.
- Provincies en stadsregio's dragen zorg voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig regionaal openbaar vervoer dat past bij hun specifieke regionale situatie. In de PVVP's en RVVP's alsmede in gemeentelijk beleid wordt aangegeven welke doelstelling wordt nagestreefd.
- Provincies en stadsregio's formuleren streefcijfers voor de verbetering van de sociale veiligheid in het regionaal openbaar vervoer voor waardering veiligheidsgevoel, onveiligheidsincidenten en zwartrijden.

Ontwikkeling indicatoren

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	doel
Vervoersprestatie NS [miljard reizigerkilometers]	14,7	14,4	14,3	13,8	14,1	14,7	-
Vervoersprestatie stads- en streekvervoer [miljard reizigerkilometers]	6,5	6,7	6,6	6,4	6,5	pm	-
Punctualiteit NS [%]	-	79,9%	81,2%	83,1%	86,0%	84,7%	89-91% in 2010 en 2020
Klanttevredenscijfer NS [% rapportcijfer 7 of hoger]	-	45%	48%	56%	66%	67%	-
Klanttevredenscijfer stads- en streekvervoer [rapportcijfer]	-	6,85	6,70	6,90	7,2	7,2	-
Waardering veiligheidsgevoel reizigers tijdens de rit NS* [rapportcijfer]	-	6,7	6,8	6,9	7,0	7,1	-
Waardering veiligheidsgevoel reizigers stads- en streekvervoer tijdens de rit [rapportcijfer]	-	7,3**	7,2**	7,3**	7,9	7,9	minimaal 7,5 in 2008
Toegankelijke OV-haltes	-	-	-	-	-	2%	46% volledig / 20% partieel in 2010
Toegankelijk busmaterieel	-	-	-	-	-	55%	98% in 2010
Klantpunctualiteit goederenvervoer per spoor***	-	-	-	-	-	-	-

* Deze cijfers en percentages wijken af van de cijfers uit het NS Vervoerplan, omdat in de bovenstaande cijfers ook de contractsector-lijnen zijn meegenomen terwijl het Vervoerplan alleen betrekking heeft op hoofdnet. De cijfers zijn niet vergelijkbaar met de cijfers voor het stads- en streekvervoer, wegens verschillen in onderzoeksmethodiek.

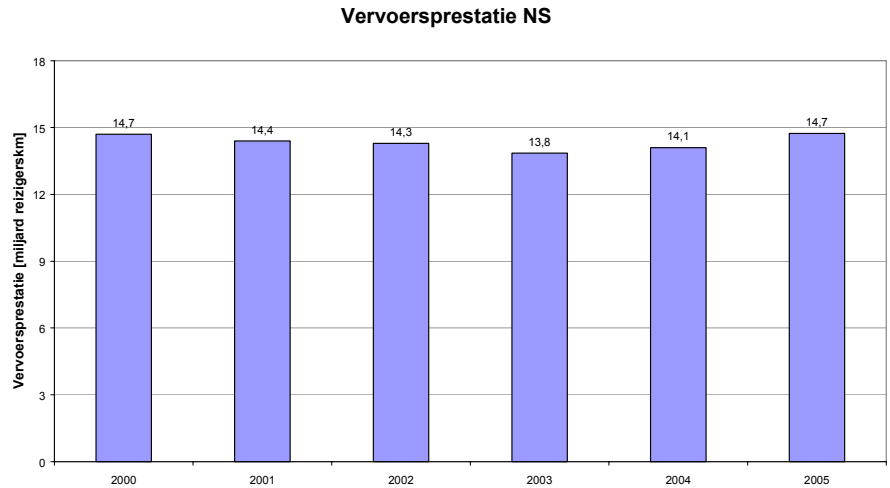
** Voor de gegevens m.b.t. de reiziger is de vergelijkbaarheid tussen 2004/2005 en voorgaande jaren beperkt. Dit vanwege aanpassingen in de onderzoeksmethodiek en in het aantal vragen dat gesteld wordt over sociale veiligheid. Hierdoor wordt een betere weergave van de werkelijkheid bereikt. De cijfers 2001/2002/2003 zijn wel onderling vergelijkbaar.

*** vanaf 2007 zal de indicator klantpunctualiteit goederenvervoer per spoor worden opgenomen

- Vervoersprestatie openbaar vervoer

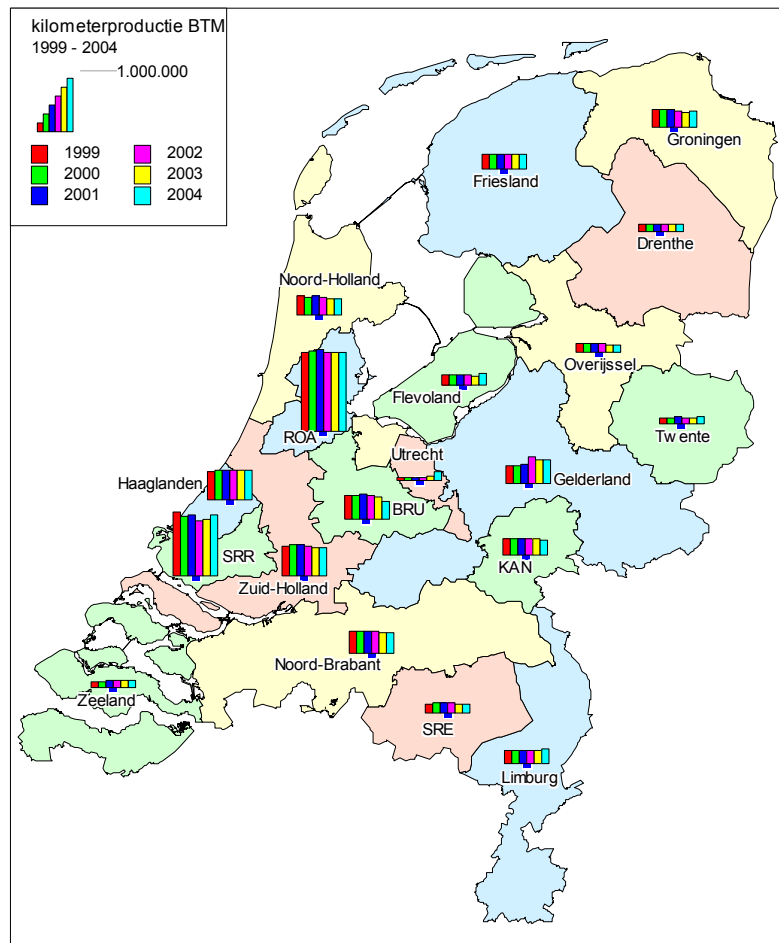
In 2005 is de vervoersprestatie van de NS met 4,5% gegroeid, de ontwikkeling van de vervoersprestatie van de NS is in figuur 2-4 gepresenteerd. De NS geeft aan dat deze groei deels te verklaren is door promotieacties, zoals de Lentetour, en combiregelingen bij bijvoorbeeld musicals.

.....
 figuur 2-4
 Vervoersprestatie NS
 Bron: Jaarverslag NS



In figuur 2-5 is de ontwikkeling van per bus, tram en metro afgelegde reizigerskilometers per regio gepresenteerd.

.....
 figuur 2-5
 Ontwikkeling reizigerskilometers met stads- en streekvervoer
 Bron: WROOV NEA

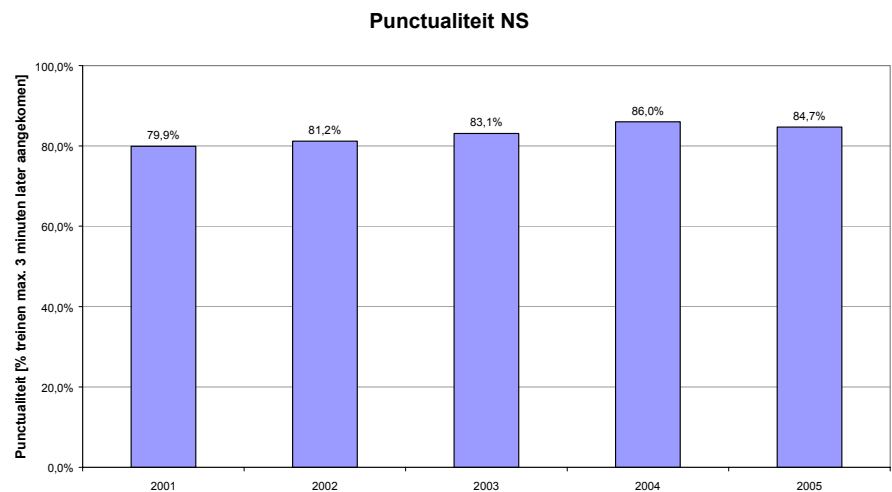


Het aantal reizigerskilometers met het stads- en streekvervoer is het hoogst in het Regionaal Orgaan Amsterdam (1,3 miljard km in 2004). Ook in de Stadsregio Rotterdam worden bijna 1 miljard reizigerskilometers per jaar afgelegd. Het verschil in de omvang van het gebruik van stads- en streekvervoer tussen de regio's is groot.

- Punctualiteit NS

Voor 2005 betrof de NS-punctualiteitsdoelstelling 85%, in de Nota Mobiliteit is het doel 89-91% in 2010 en 2020. NS heeft in 2005 een punctualiteit gerealiseerd van 84,7% (zie figuur 2-6). De belangrijkste oorzaken van de achteruitgang betroffen een om veiligheidsredenen gewijzigde vertrekprocedure en meer dagen met slecht weer en grote verstoringen.

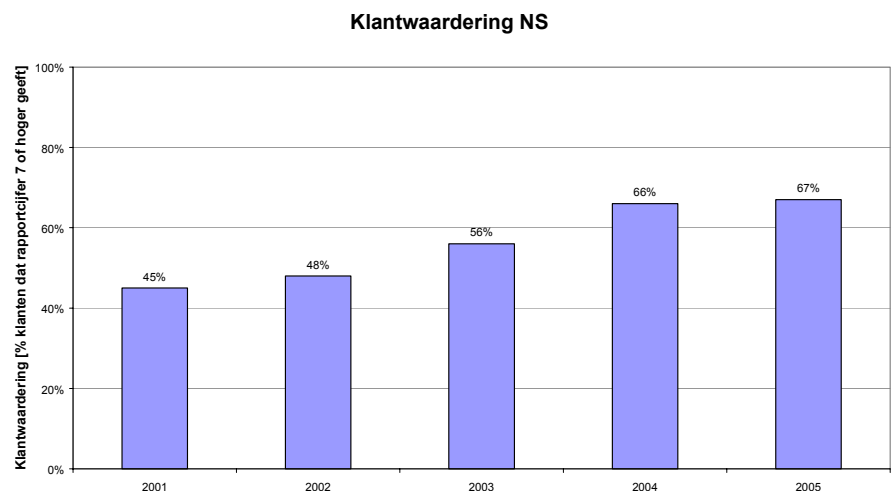
.....
figuur 2-6
Punctualiteit Nederlandse Spoorwegen
Bron: Jaarverslag NS



- Klanttevredenheid openbaar vervoer

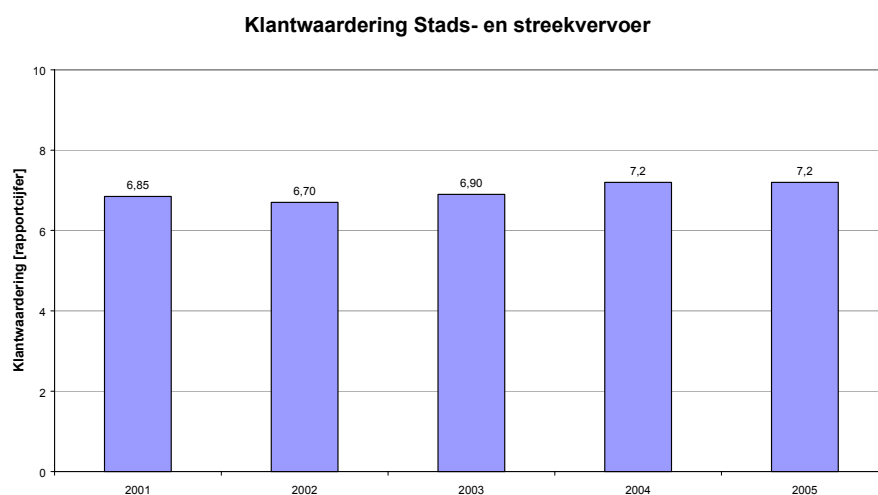
De waardering van treinreizigers over de dienstverlening van NS is in 2005 gestegen (zie figuur 2-7). Van de klanten gaf 67% een 7 of hoger tegenover 66% in 2004.

.....
figuur 2-7
Klantwaardering NS
% klanten dat rapportcijfer 7 of hoger geeft
Bron: NS

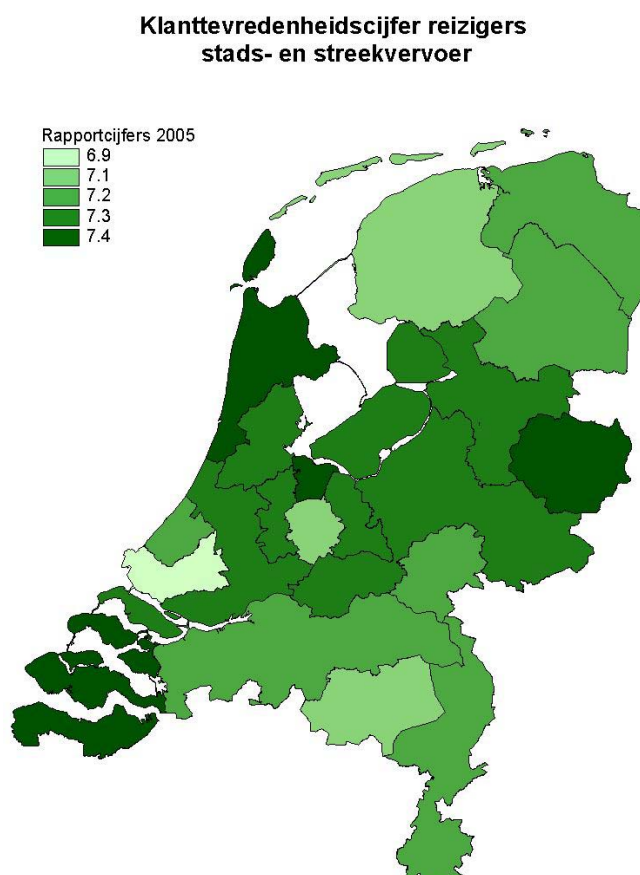


De klanttevredenheid van de reiziger in het regionaal openbaar vervoer heeft zich in 2005 gestabiliseerd (figuur 2-8). Na de stijging van de klanttevredenheid in 2003 (van 6,7 naar 6,9) en 2004 (naar 7,2) is deze stabilisatie in lijn met de verwachtingen. Het algemene reizigers oordeel wijkt op regionaal niveau nauwelijks af van het landelijk gemiddelde (zie figuur 2-9). Het laagste cijfer wordt gegeven binnen de Stadsregio Rotterdam (6,9). Het hoogst scoren Zeeland, Noord-Holland en Regio Twente. De achterliggende cijfers zijn opgenomen in het Achtergronddocument Nationale Mobiliteitsmonitor.

.....
 figuur 2-8
 Ontwikkeling klantwaardering stads- en
 streekvervoer
 Bron: Klantenbarometer [KPVV]



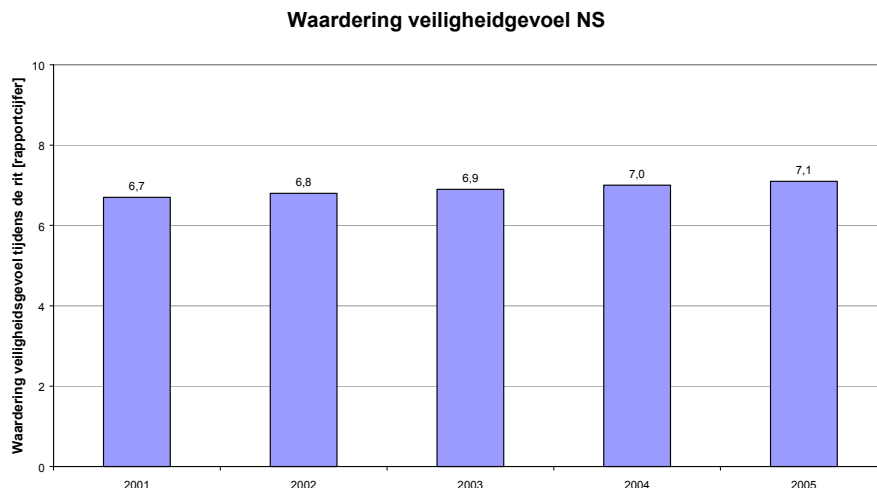
.....
 figuur 2-9
 Klanttevredenheidscijfer stads- en
 streekvervoer 2005
 Bron: Klantenbarometer [KPVV]



- Gevoel van sociale veiligheid van de reiziger in het openbaar vervoer

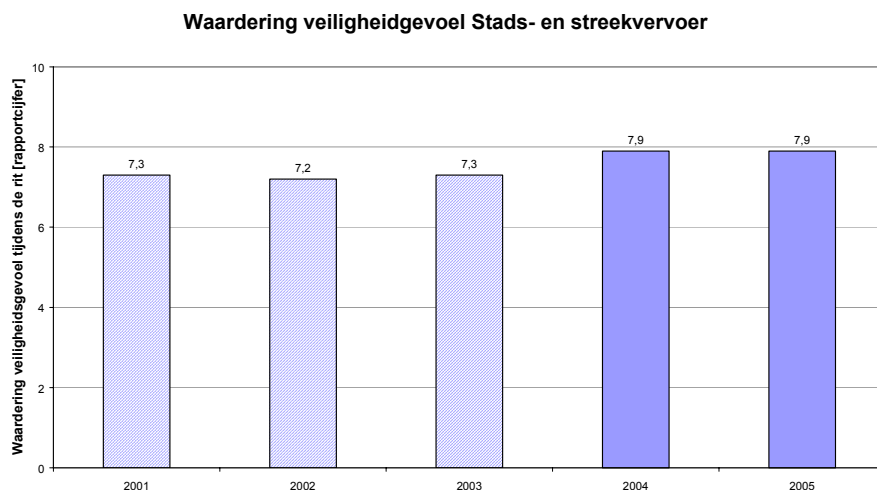
De waardering van het veiligheidsgevoel van de NS-reiziger tijdens de rit vertoont een licht stijgende lijn (zie figuur 2-10). Het cijfer (7,1) over het jaar 2005 is het gewogen gemiddelde van de waardering van het veiligheidsgevoel overdag (7,5) en de waardering van het veiligheidsgevoel 's avonds (6,6).

.....
 figuur 2-10
 Waardering veiligheidsgevoel reiziger
 NS tijdens de rit
 Bron: Reizigersmonitor [RWS AVV]



Voor het stads- en streekvervoer hebben provincies en stadsregio's, zoals opgenomen in de Nota Mobiliteit, gezamenlijk een streefcijfer opgesteld voor de verbetering van de waardering van het veiligheidsgevoel van de reiziger in het voertuig. Voor 2008 en verder is dit minimaal een 7,5. Het landelijke rapportcijfer voor sociale veiligheid in stads- en streekvervoer is een 7,9 (zie figuur 2-11).

.....
 figuur 2-11
 Waardering veiligheidsgevoel reizigers
 stads- en streekvervoer tijdens de rit¹
 Bron: Klantenbarometer [KPVV]



¹ Voor de gegevens m.b.t. de reiziger is de vergelijkbaarheid tussen 2004/2005 en voorgaande jaren beperkt. Dit vanwege aanpassingen in de onderzoeksmethodiek en in het aantal vragen dat gesteld wordt over sociale veiligheid. Hierdoor wordt een betere weergave van de werkelijkheid bereikt. De cijfers 2001/2002/2003 zijn wel onderling vergelijkbaar.

- **Zwartrijden**

In 2004 is voor het eerst middels een landelijke uniforme methode het zwartrijden in het stads- en streekvervoer gemeten, de resultaten uit dit onderzoek zijn in tabel 2-4 weergegeven.

tabel 2-4
Zwartrijpercentage

Zwartrijpercentage	aantal concessies
Tot en met 1%	17
Tussen 1 en 3%	30
Tussen 3 en 10%	16
Meer dan 10%	1

- **Toegankelijke OV-haltes**

Anno 2005 voldoet circa 2% van de (bus)haltes volledig aan basiscriteria voor toegankelijkheid. Het doel voor 2010 is 46% volledig en 20% partieel toegankelijk (bron: Respons uitvraag VenW plannen en ambities toegankelijkheid haltes OV-autoriteiten d.d. 1 juni 2005)

- **Toegankelijk OV-materieel**

Begin 2005 is circa 55% van het busmaterieel in het stads- en streekvervoer toegankelijk. De planning van de inzet van toegankelijk busmaterieel in de periode t/m 2010 is 98%. (bron: Respons uitvraag VenW plannen en ambities toegankelijkheid haltes OV-autoriteiten d.d. 1 juni 2005)

- **Klantpunctualiteit goederenvervoer per spoor**

De indicator Klantpunctualiteit goederenvervoer wordt in 2006 geoperationaliseerd.

Proces

- **OV-Chipkaart**

De introductie van de OV-Chipkaart op nationale schaal maakt het mogelijk voor de reiziger om met één kaart door de OV-keten te reizen. Daarnaast worden decentrale overheden in staat gesteld om concessies aan te besteden op grond van betrouwbare vervoergegevens en om eigen tariefbeleid te voeren.

In 2005 is in de regio Rotterdam de proef gestart met de OV-Chipkaart in de metro en in de bus. Het systeem functioneert naar behoren. Naar verwachting kan VenW in het tweede kwartaal 2006 een go/no go beslissing nemen over landelijke invoering.

In 2005 hebben 11 van de 19 decentrale overheden zich uitgesproken dat ze de OV-Chipkaart vóór 1 januari 2008 zullen invoeren.

2.3 Langzaam verkeer

Essentiële onderdelen van beleid

- Alle overheden stimuleren het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel en als schakel in de ketenverplaatsing van deur-tot-deur.
- Voor de realisering van het fietsnetwerk nemen zij in de PVVP's, RVVP's en het gemeentelijk beleid een doel voor 2010 en 2020 op. Provincies, stadsregio's en gemeenten stimuleren het fietsaandeel bij verplaatsingen korter dan 7½ kilometer.
- Alle overheden werken aan het terugdringen van fietsdiefstal, waarbij de inzet is om het aantal fietsdiefstallen in 2010 te halveren ten opzichte van 1999 (Politie-monitor 1999: 6,4 fietsdiefstallen per 100 fietsen).

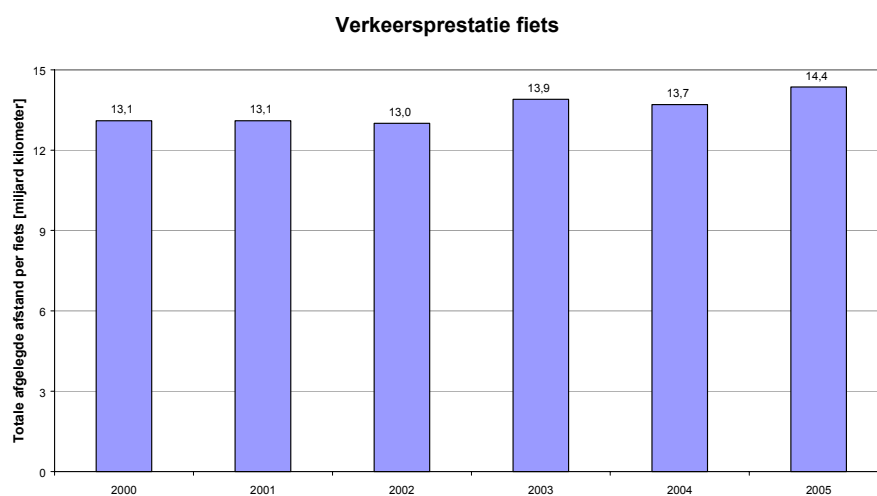
Ontwikkeling indicatoren

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	doel
Fietsgebruik [miljard fietskilometers]	13,1	13,1	13,0	13,9	13,7	14,4	stimuleren
Aandeel fiets in ritten tot 7,5 km [%]	33,3%	33,3%	33,0%	34,1%	34,3%	34,7%	stimuleren
Aantal fietsdiefstallen per 100 fietsen	-	5,5	5,7	5,2	5,0	-	minder dan 3,2 in 2010

- Totaal aantal afgelegde fietskilometers

Het aantal afgelegde kilometers fiets in korte ritten is een lange periode stabiel geweest (circa 13 miljard km). Mede door het goede weer is dit in 2003 gestegen tot 13,9 miljard km. Na een lichte daling van het aantal fietskilometers in 2004, is het in 2005 gestegen tot 14,4 miljard km (zie figuur 2-12).

.....
 figuur 2-12
 Totaal aantal afgelegde fietskilometers
 in Nederland
 Bron: MON/OVG [RWS AVV/CBS]

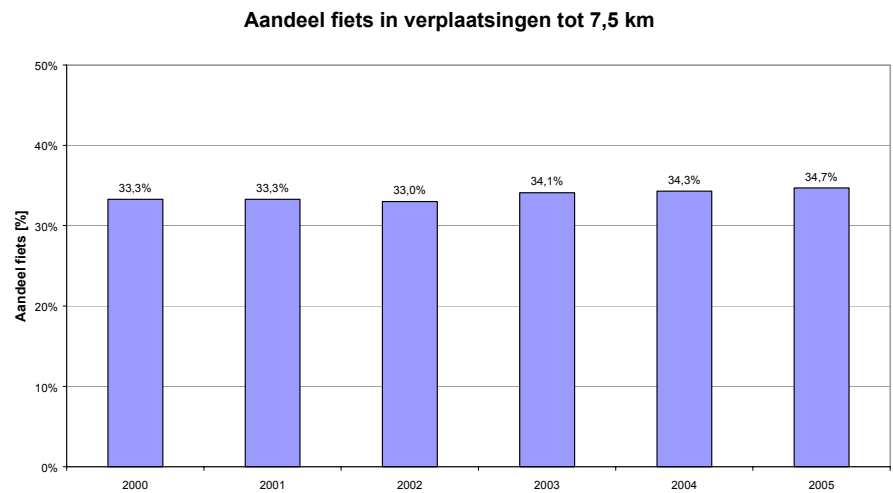


- Aandeel fiets in korte ritten (tot 7,5 km)

Het fietsaandeel in ritten tot 7,5 km neemt sinds 2002, na jaren waarin het aandeel stabiel was (circa 33%), toe. In 2005 was het fietsaandeel 34,7%, zie figuur 2-13. In figuur 2-14 is het fietsaandeel in korte ritten in 2004 per regio gepresenteerd.

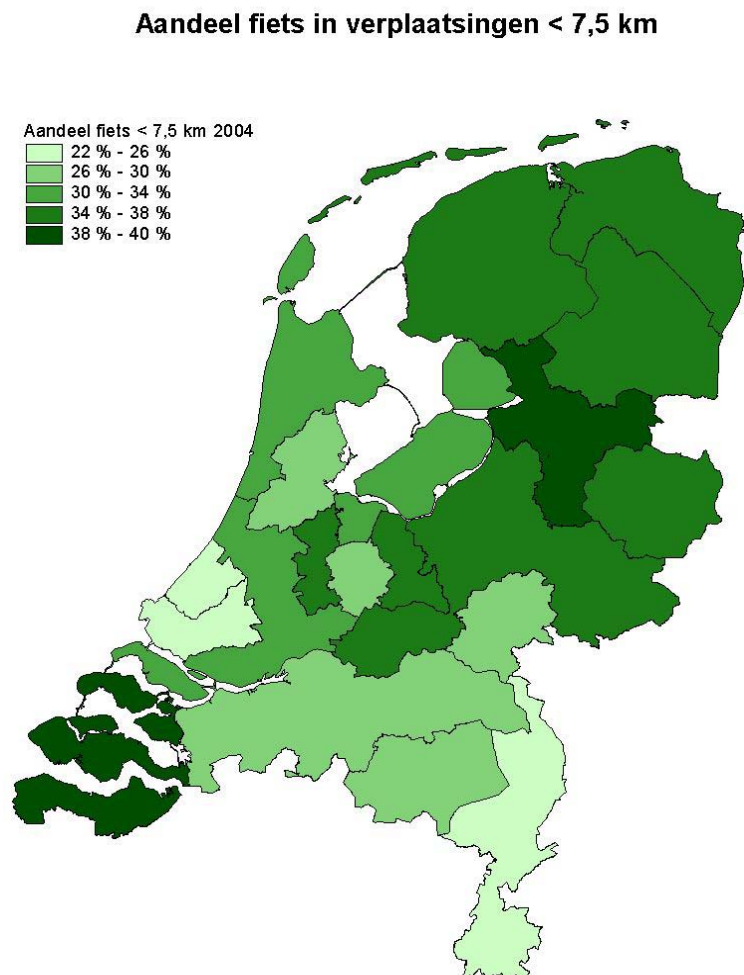
figuur 2-13

Ontwikkeling van het aandeel fiets in alle verplaatsingen tot 7,5 kilometer
Bron: MON/OVG [RWS AVV/CBS]



figuur 2-14

Aandeel fiets in alle verplaatsingen tot 7,5 kilometer in 2004 per regio
Bron: MON/OVG [RWS AVV/CBS]

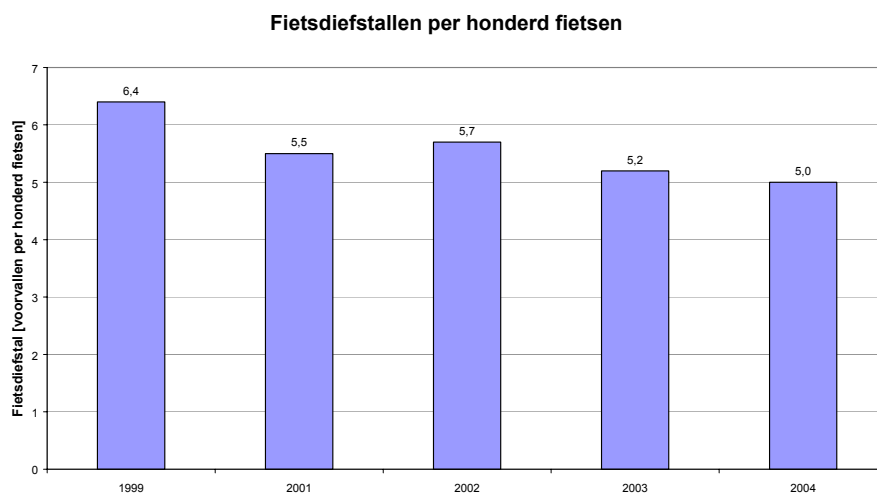


In het Achtergronddocument Nationale Mobiliteitsmonitor is de achterliggende tabel opgenomen, met de gegevens over fietsaandeel per gemeente per jaar.

- Aantal fietsdiefstallen per 100 fietsen

In figuur 2-15 is de ontwikkeling van het aantal fietsdiefstallen per 100 fietsen weergegeven.

figuur 2-15
Aantal fietsdiefstallen per honderd
fietsen
Bron: *Politiemonitor*



Na een stijging tot het jaar 1999 is aantal fietsdiefstallen per 100 fietsen, duidelijk afgenomen. De absolute uitschieter van het aantal diefstallen is de politieregio Amsterdam-Amstelland met 12,7 diefstallen per 100 fietsen (2004). Dat is 65% meer dan Rotterdam-Rijnmond die in 2004 op de 2^e plaats stond (7,7). In Drenthe is het aantal fietsdiefstallen het laagst, met 2 diefstallen per 100 fietsen.

- Capaciteit fietsenstallingen bij bestemmingen stedelijke centra
Deze maatregelindicator wordt in 2006 nader uitgewerkt.

2.4 Binnenvaart

Essentiële onderdelen van beleid

- De ambitie is het realiseren van betrouwbare reistijden voor de binnenvaart in 2020 met prioriteit voor de hoofdverbindingssassen.
- Het streefbeeld voor 2020 is dat hoofdvaarwegen die de belangrijkste zeehavens met het achterland verbinden (hoofdtransportassen), ten minste geschikt zijn voor klasse VIb-schepen en vierlaagscontainervaart, de doorgaande nationale hoofdvaarwegen ten minste voor klasse Va-schepen en vierlaagscontainervaart en de overige hoofdvaarwegen ten minste geschikt zijn voor klasse IV en drielaagscontainervaart. Op de hoofdvaarwegen wordt gestreefd naar een gemiddelde totale wachttijd van maximaal dertig minuten in de maatgevende maand. Verder moeten er op de hoofdvaarwegen - ook voor schepen met gevaarlijke stoffen - voldoende ligplaatsen zijn en de bediening van de kunstwerken moet zo veel mogelijk afgestemd worden op de wensen vanuit de markt en - waar van toepassing - op de netwerkanalyses.

Ontwikkeling indicator

- Klantpunctualiteit binnenvaart

De indicator Klantpunctualiteit binnenvaart wordt in 2006 geoperationaliseerd.

Wat het achterlandvervoer van de haven van Rotterdam betreft, is de binnenvaart goed voor een aandeel van 85% in de droge bulk, 40% van de vloeibare lading en eveneens 40% van het containervervoer. De binnenvaart speelt in Nederland een belangrijke rol in het goederenvervoer: in de Europese modal-split komt deze modaliteit niet verder dan 7% tegen de 35% hier ten lande. Ter illustratie is in tabel 2-5 eenmalig de groei van het containervervoer op zeven corridors weergegeven.

.....
tabel 2-5
Groei containervervoer op corridors

nr.	Corridor	aantal TEU ² 2004	groei 2002 → 2004
1	Rotterdam - Duitsland	1.500.000	24 %
2	Amsterdam - Rijn (Rotterdam)	340.000	9 %
3	Westerschelde – Rijn	1.500.000	30 %
4	Westerschelde	58.000	36 %
5	Amsterdam – Noord-Nederland	160.000	45 %
6	Rijn - Oost-Nederland	41.000	41 %
7	Maasroute	100.000	25 %

- Opgeloste capaciteitsknelpunten

Gedurende 2005 is achterstallig onderhoudsbaggerwerk uitgevoerd, waardoor een aantal restricties op diepgang opgeheven kon worden. April 2005 werd een nieuwe spoorbrug over het Twentekanaal bij Eefde in gebruik genomen. Bij normale waterstanden van de IJssel is het Twentekanaal nu met 3 lagen containers bereikbaar. In de loop van het jaar 2005 zijn de bruggen te Echt en Roosteren verhoogd, waardoor vierlaags containervaart naar Born mogelijk is geworden.

² TEU is de aanduiding voor de afmetingen van containers. De afkorting staat voor Twenty feet Equivalent Unit.

2.5 Zeescheepvaart

Essentiële onderdelen van beleid

- De ambitie is het versterken van de concurrentiepositie van de zeescheepvaart en het short sea-vervoer. Tevens is het intra-Europees containervervoer vanuit Nederland door short sea in 2010 toegenomen tot 40 miljoen ton.

Ontwikkeling indicatoren

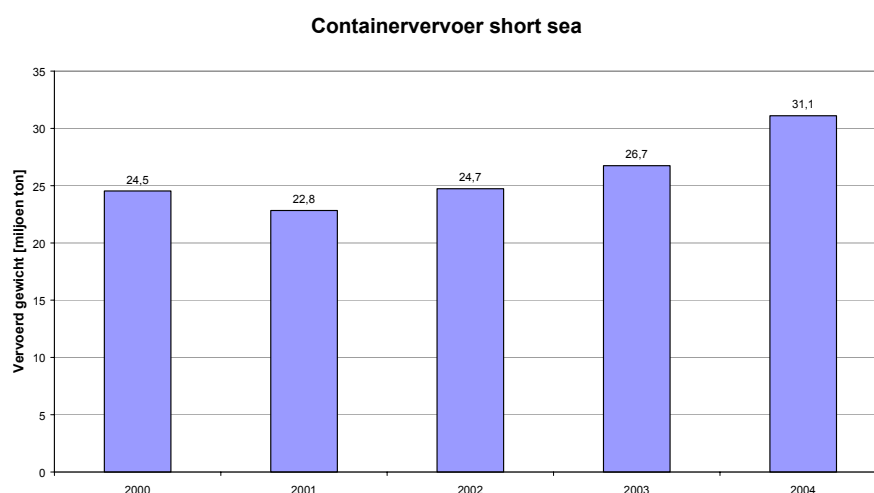
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	doel
Vanuit Nederland vervoerd intra-Europees containervervoer short-sea [miljoen ton]	24,5	22,8	24,7	26,7	31,1	-	40 in 2010

- Vanuit Nederland vervoerde tonnage intra-Europees containervervoer short sea

In figuur 2-16 is de ontwikkeling van het vanuit Nederland vervoerd tonnage short sea gepresenteerd. In de figuur is te zien dat het Europese short-sea-containervervoer sinds 2001 een stijgende ontwikkeling laat zien. In 2004 is sprake van een groei van maar liefst 16,5%. De geschetste ontwikkeling heeft betrekking op het totaal van containervervoer binnen Europa, dus zowel lo/lo, ro/ro als feedervervoer.

Modaliteitskeuze is in principe een zaak van private marktpartijen (verladers, vervoerders en andere logistieke dienstverleners). De belangrijkste rol die de overheid in het benutten van de potentie van het short-sea-vervoer kan vervullen is met name gelegen in het wegnemen van knelpunten of belemmeringen, bijvoorbeeld van organisatorische dan wel administratieve aard. De toekomstige ontwikkeling van het short-sea-vervoer zal ook worden bepaald door de kosten- en kwaliteitsontwikkelingen van concurrerende vervoerswijzen en de ontwikkelingen op het gebied van de concurrentieposities van havens.

.....
figuur 2-16
Vanuit Nederland vervoerde tonnage
intra-Europees containervervoer
short-sea
Bron: Informatiemap shortsea



2.6 Mainport Rotterdam en overige zeehavens

Essentiële onderdelen van beleid

- Het rijk wil de maatschappelijke meerwaarde van de Nederlandse zeehavens als vervoersknooppunten en als vestigingsplaats voor industrie en dienstverlening voor Nederland optimaliseren.

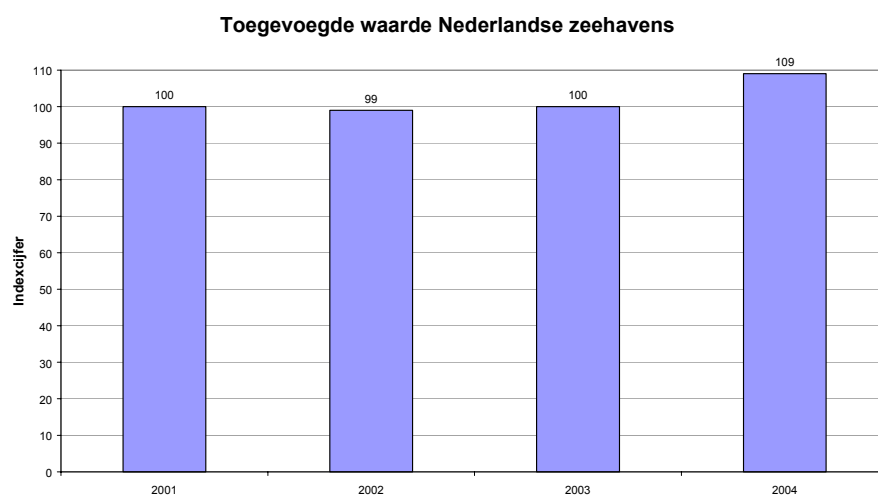
Ontwikkeling indicatoren

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	doel
Toegevoegde waarde Nederlandse zeehavens [indexcijfer]	-	100	99	100	109	-	stijgende lijn vasthouden
Marktaandeel Nederlandse zeehavens in Hamburg/Le Havre-range [% van totale overslag]	46%	46%	46%	44%	45%	45%	handhaven marktaandeel

- Toegevoegde waarde Nederlandse zeehavens

Om de versterking van het netwerk van de Mainport Rotterdam en de overige zeehavens te monitoren wordt de toegevoegde waarde samenhangend met het haven- en industriële complex als indicator gehanteerd. De doelstelling is de stijgende lijn van de toegevoegde waarde vast te houden. De ontwikkeling van de toegevoegde waarde is in figuur 2-17 gepresenteerd.

.....
 figuur 2-17
 Ontwikkeling toegevoegde waarde
 Nederlandse zeehavens³
 Bron: RebelGroup Advisory en Buck
 Consultants International o.b.v. CBS
 data 2004



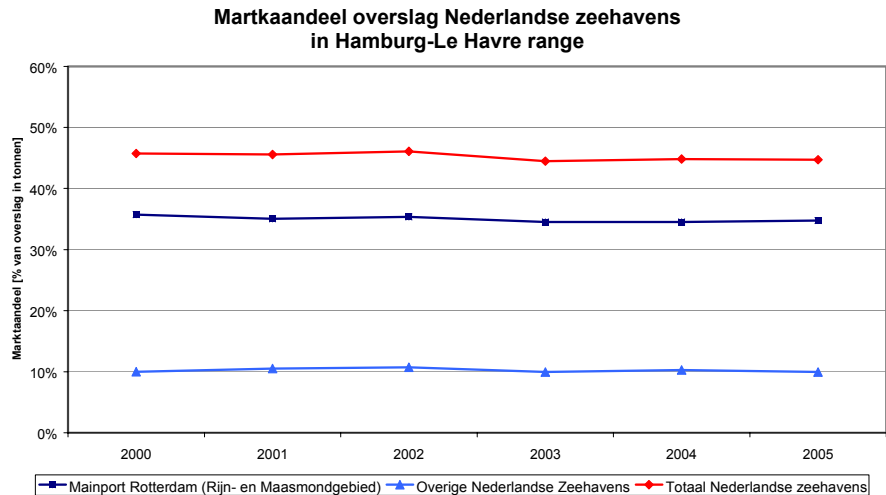
- Marktaandeel van Nederlandse havengebieden in de Hamburg-Le Havre havenrange

Tevens wordt de positie van de Nederlandse zeehavens in de Hamburg-Le Havre range als indicator gehanteerd. Het streven is om het marktaandeel van de Nederlandse havengebieden ten opzichte van de totale Noordwest Europese havenrange (de "Hamburg-Le Havre range") te handhaven.

³ In 2004 is door het CBS een periodieke revisie op haar methodieken doorgevoerd. Door het herzien van hun databronnen en berekeningsmethodieken kan het CBS vernieuwde bronnen en berekeningen incorporeren in haar methodiek. Omdat bovenstaande cijfers voor een groot deel zijn gebaseerd op CBS-cijfers, zijn de opgenomen resultaten dan ook moeilijk vergelijkbaar met de resultaten van voorgaande jaren.

Uit figuur 2-18 blijkt dat het marktaandeel van Rotterdam en de overige Nederlandse zeehavens sinds 2000 met respectievelijk circa 35% en 10% stabiel is.

.....
figuur 2-18
Marktaandeel overslag (in tonnen) van
Nederlandse havengebieden in
Hamburg – Le Havre range⁴
Bron: Fact & figures [Nationale
Havenraad]



In 2005 is een begin gemaakt met de uitwerking van de concrete beleidsacties die in de beleidsagenda van de nota Zeehavens 2005-2010 zijn opgenomen. Met de vertaling van het nieuwe beleidskader naar concrete acties wil het rijk de maatschappelijke betekenis van zeehavens versterken door goede voorwaarden te scheppen voor behoud en waar mogelijk verbetering van de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens.

In de nota Zeehavens (Kamerstuk 2004-2005, 29 962, nr.1) is geconstateerd dat de huidige prestatie-indicatoren slechts beperkt aangeven of het beleid succesvol is geweest. Derhalve is in 2005 een start gemaakt met het ontwikkelen van nieuwe indicatoren die het slagen van beleid nader in beeld kunnen brengen.

⁴ Het marktaandeel 2005 is gebaseerd op voorlopige cijfers

2.7 Luchtvaart

Essentiële onderdelen van beleid

- Het rijk houdt vast aan het uitgangspunt dat Schiphol zich tot 2030 op de huidige locatie verder moet kunnen ontwikkelen. Het beleid is gericht op een blijvende bijdrage van de luchthaven aan de internationale concurrentiepositie van de Randstad, binnen grenzen van veiligheid, milieu en leefomgeving en met inachtneming van een goede ruimtelijke inpassing in de omgeving.

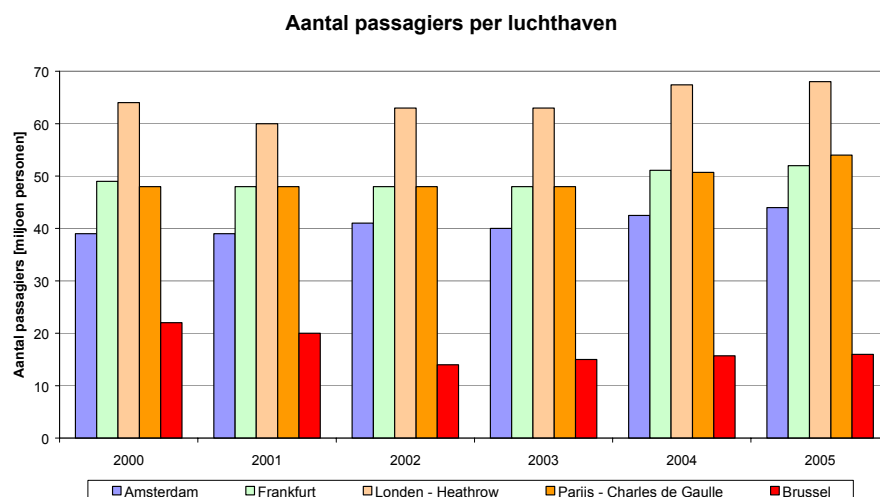
Ontwikkeling indicatoren

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	doel
Marktaandeel Schiphol in personenvervoer Europese hub's* [%]	18%	18%	19%	19%	19%	19%	-
Marktaandeel Schiphol in vrachtvervoer Europese hub's [%]	20%	21%	21%	21%	21%	20%	-

- Marktaandeel van Schiphol in vervoerde passagiers en vracht ten opzichte van overige Europese hub's

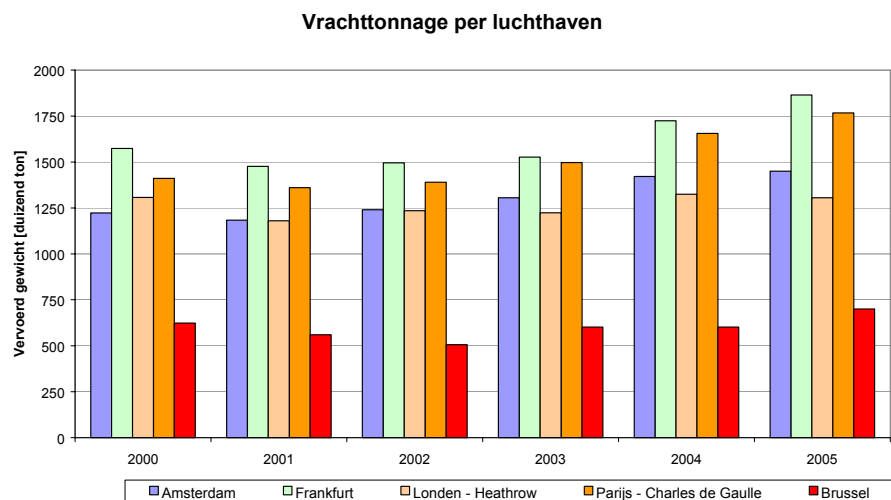
Na een stijging van 6,5% in 2004, zag Amsterdam Airport Schiphol het passagiersvervoer in 2005 met 3,8% toenemen tot ruim 44,2 miljoen passagiers (zie figuur 2-19). Amsterdam Airport Schiphol heeft in 2005 zijn positie als vierde passagiersluchthaven van Europa weten te handhaven. Londen Heathrow, de grootste in Europa, en Frankfurt (de nummer 3) bleven in hun groei iets achter bij Schiphol; Parijs Charles de Gaulle (nummer 2), Madrid (nummer 5) en ook München en Barcelona groeiden in 2005 procentueel meer dan Amsterdam Airport Schiphol.

figuur 2-19
Ontwikkeling vervoerde passagiers
Europese hub's
Bron: Statistical Annual Review 2005
[Amsterdam Airport Schiphol]



Het vrachtvolume groeide in 2005 met 2,0% tot 1,45 miljoen ton (zie figuur 2-20). De groei, die in 2004 vooral te danken was aan de sterke toename van vliegtuigen die alleen vracht vervoeren, was in 2005 meer gelijk verdeeld tussen deze full freighters en combi toestellen (vliegtuigen die zowel passagiers als vracht vervoeren). Amsterdam Airport Schiphol blijft voor vrachtvervoer de nummer drie van Europa, na Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle.

.....
figuur 2-20
Ontwikkeling vervoerde vracht
Europese hub's
Bron: Statistical Annual Review 2005
[Amsterdam Airport Schiphol]



3. Veiligheid

3.1 Veiligheid op de weg

Essentiële onderdelen van beleid

- Het nationale doel is een permanente verbetering van de verkeersveiligheid door reductie van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden. Het nationale doel voor 2010 en 2020 is (in opgehoogde aantallen):
 - Een reductie van het aantal verkeersdoden tot maximaal 900 doden in 2010 en maximaal 580 in 2020 (ten opzichte van 2002 is dat een daling van respectievelijk ruim 15% en 45%);
 - Een reductie van het aantal ziekenhuisgewonden tot maximaal 17.000 ziekenhuisgewonden in 2010 en maximaal 12.250 ziekenhuisgewonden in 2020 (ten opzichte van 2002 is dat een daling van respectievelijk 7,5% en 34%);
 - Behoud van een plaats in de top 4 van de Europese Unie in 2010 en 2020.
- Het nationale doel in 2020 hangt in grote mate af van een in Europees verband te realiseren verregaande verbetering van voertuigtechnologie. Indien dit niet lukt, zal het aantal verkeersdoden in 2020 maximaal 780 kunnen zijn en het aantal ziekenhuisgewonden maximaal 14.150. De effecten van het volledige scenario Nouwen zijn berekend op een extra reductie van 60 doden en 1.250 ziekenhuisgewonden in 2020.
- De nationale doelstelling werkt voor alle provincies en WGR-plusregio's in gelijke mate door in provinciale en regionale doelstellingen, zodat alle provincies en regio's de aantallen met eenzelfde percentage terugbrengen als het nationale doel voor 2010 en 2020. De provincies en WGR-plusregio's werken deze doelen met bestuurlijke en maatschappelijke partners uit in provinciale en regionale maatregelpakketten, die zowel maatregelen op het gebied van gedrag, voertuig als infrastructuur bevatten en waarbij in ieder geval aandacht wordt geschonken aan het goederenvervoer (vracht- en bestelwagens).
- Wegbeheerders brengen bij nieuwe aanleg en in het kader van beheer en onderhoud in de periode tot 2020 essentiële herkenbaarheidskenmerken aan op alle wegen.

Ontwikkeling indicatoren

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	doel
Aantal verkeersdoden	1.166	1.083	1.066	1.088	881	817	900 in 2010 en 580 in 2020
Aantal ziekenhuisgewonden	18.300	17.820	18.420	18.660	18.420	-	17.000 in 2010 en 12.500 in 2020
% dodelijke ongevallen waarbij vrachtauto betrokken is	15%	17%	12%	14%	16%	13%	-
% dodelijke ongevallen waarbij bestelauto betrokken is	11%	12%	12%	15%	11%	11%	-
Positie in top 5 EU van verkeersdoden per miljoen inwoners	4	3	3	4	2	-	top 5

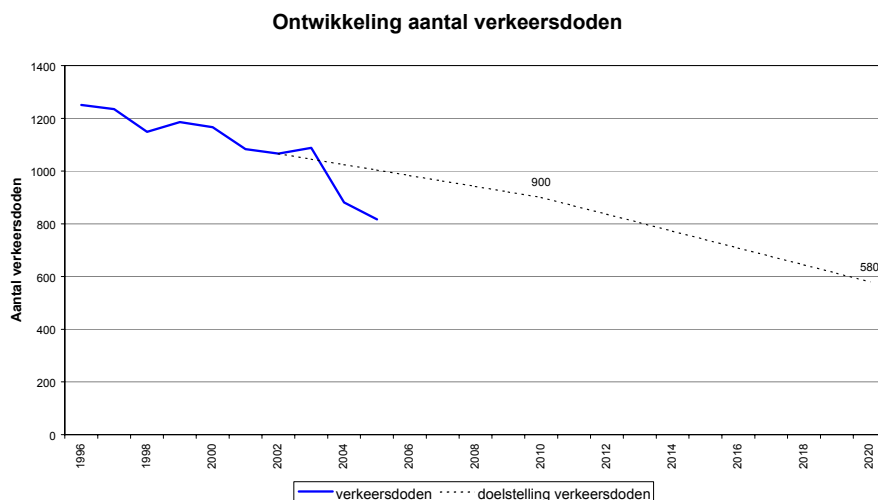
- Aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden ten gevolge van een wegverkeersongeval op de openbare weg

In 2005 zijn er in het verkeer ruim 7% minder doden gevallen dan in 2004, namelijk 817 ten opzichte van 881 in het jaar daarvoor. Dit na de daling van 19% in 2004 t.o.v. 2003.

Voor het aantal ziekenhuisgewonden was de daling in 2004 t.o.v. 2003 1,3% naar 18.420.

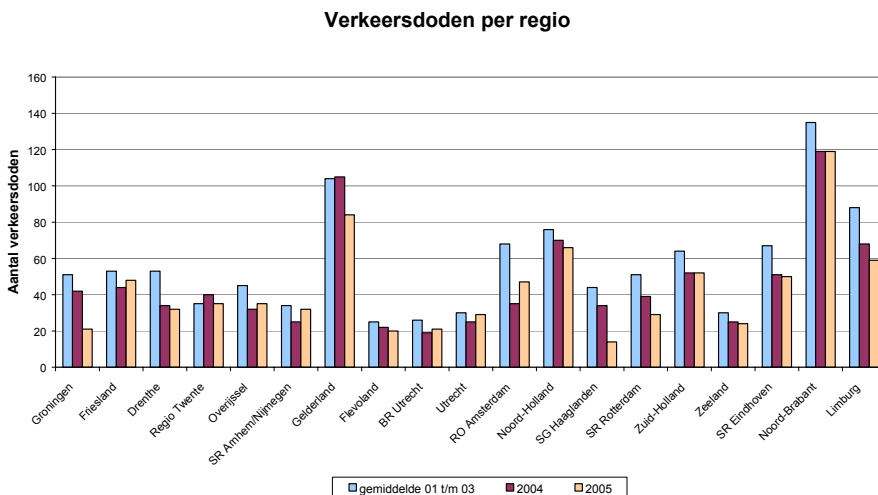
Het aantal verkeersdoden (zie figuur 3-1) ligt in 2004 en 2005 onder de doelstelling van 2010. Het is nog te vroeg om van een trendbreuk te spreken; daarvan is pas sprake bij een structureel sterke daling over meerdere jaren.

.....
figuur 3-1
 Ontwikkeling van de verkeersdoden in de periode 1996 t/m 2004 en doelstellingen 2010 en 2020
 Bron: RWS AVV



In figuur 3-2 staan verkeersdoden per decentrale overheid⁵ (provincies en stadsregio's). Uitgangspunt voor de regionale doelstelling is het gemiddelde over de periode 2001 – 2003.

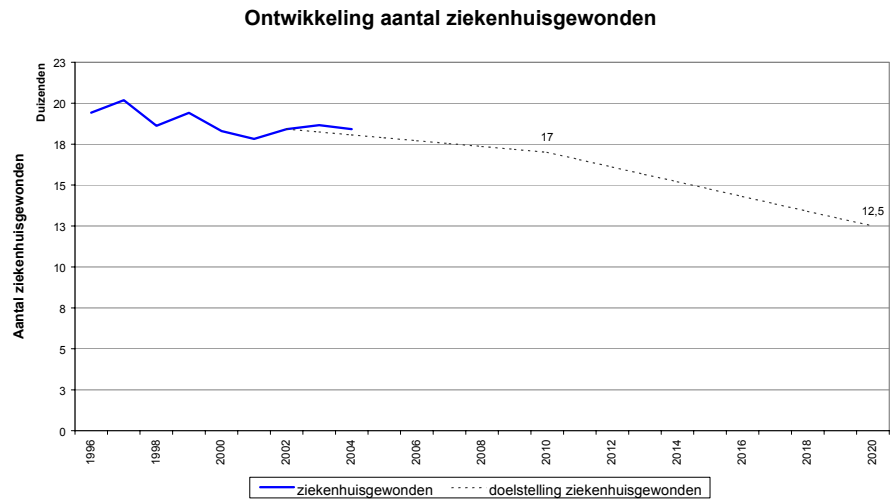
.....
figuur 3-2
 Verkeersdoden per decentrale overheid
 Bron: RWS AVV



⁵Door geografische herindelingen kan de tabel afwijken van voorgaande jaren, omdat voor de historische reeks steeds uitgegaan wordt van de meest actuele indeling

Het aantal ziekenhuisgewonden (zie figuur 3-3) zit nog boven de doellijn 2002- 2010.

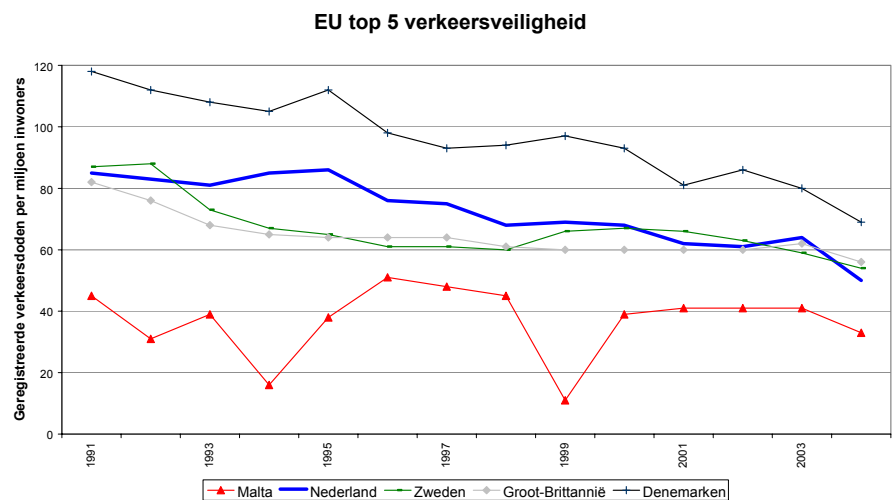
figuur 3-3
Ontwikkeling van het aantal ziekenhuisgewonden en de doelstellingen 2010 en 2020
Bron: RWS AVV



- Aantal verkeersdoden naar inwoners aantal voor alle EU landen

Uit figuur 3-4 blijkt dat Nederland met 50 geregistreerde doden per miljoen inwoners in 2004 op de tweede plaats staat. Malta (33) staat nog boven Nederland en Zweden (54), het Verenigd Koninkrijk (56) en Denemarken (69) volgen Nederland.

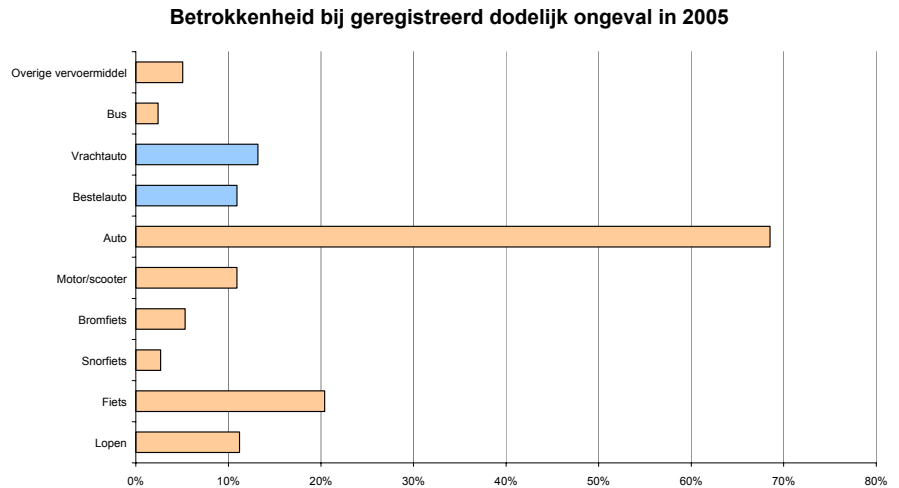
figuur 3-4
Top 5 van EU-landen met het minste aantal geregistreerde verkeersdoden per miljoen inwoners
Bron:
http://europa.eu.int/comm/transport/care/statistics/series/fatal1991_rate/ind ex_en.htm



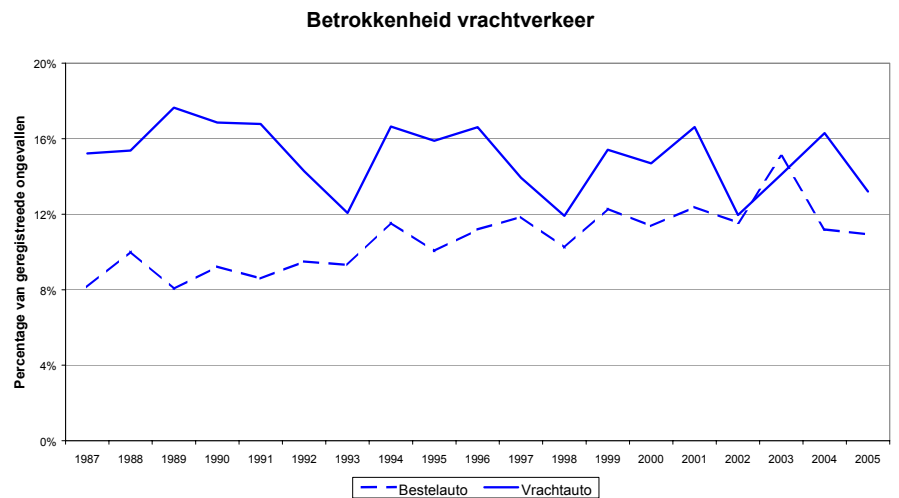
- Percentage van het totaal aantal geregistreerde ongevallen met dodelijke afloop waarbij een vracht- of bestelauto betrokken is

In figuur 3-5 is de betrokkenheid van de verschillende vervoerswijzen bij geregistreerde dodelijke ongevallen in 2005 gepresenteerd. In figuur 3-6 is specifiek de ontwikkeling van betrokkenheid van het vracht- en bestelauto's gepresenteerd. In het Achtergronddocument Nationale Mobiliteitsmonitor is een nadere toelichting opgenomen.

.....
 figuur 3-5
 Betrokkenheid vervoerswijzen bij
 geregistreerde dodelijke ongevallen in
 2005
 Bron: RWS AVV



.....
 figuur 3-6
 Ontwikkeling geregistreerde dodelijke
 ongevallen waarbij een vracht- of
 bestelauto betrokken is
 Bron: RWS AVV



Maatregelen

Veiliger voertuigen

- proef snelheidsbeperking bestelverkeer
Voor het bestelverkeer wordt gewerkt aan de invoering van een snelheidsbeperkend systeem passend bij de sector en de huidige technische mogelijkheden. Samen met de brancheorganisaties wordt gewerkt aan een systeem dat begrensd is op 100 of 120 km/uur en de chauffeur waarschuwt bij snelheidsovertredingen op het onderliggend wegennet; deze overtredingen worden geregistreerd voor de werkgever.
- proef detectie kwetsbare verkeersdeelnemers rondom vrachtauto
In 2005 is een onderzoek gestart waarin nieuwe technische voorzieningen voor de zichtveldproblematiek onderzocht worden. Dit als aanvulling op de bestaande dodehoekspiegels.
- internationaal
In internationale context wordt gewerkt aan de verdere ontwikkeling van Intelligente SnelheidsAdaptie (ISA) en snelheidsbeperking bij bestelverkeer.

Veiliger gedrag

- modernisering rijexamens
Naar mate nieuwe bestuurders beter zijn opgeleid, bijvoorbeeld door de risicoperceptie te versterken, is de kans op ongevallen kleiner. Tegen deze achtergrond heeft het CBR, in juni 2005 in opdracht van V&W, een voorstel gedaan voor een vernieuwend rijexamen geheten "Van Goed naar Beter". Naar aanleiding van dit voorstel worden de huidige examens inhoudelijk gemoderniseerd (zoals meer aandacht aan verkeersinzicht, gevaarherkenning, het kiezen van eigen routes en Het Nieuwe Rijden) zonder dat daarbij de structuur van de examentrajecten wordt gewijzigd. Het is de bedoeling om het nieuwe rijexamen eind 2007 in te voeren.
- nieuw rijbewijsdocument
Een aantal EU-lidstaten heeft reeds een plastic rijbewijs of bereidt de invoering daarvan voor. Nederland zal ook overstappen op een nieuw rijbewijsdocument in de vorm van een plastic kaart op creditcardformaat; deze dient ook als legitimatie. Streefdatum voor invoering is oktober 2006.
- puntenrijbewijs
Het kabinet heeft eind oktober 2005 ingestemd met het concept wetsvoorstel voor de invoering van een puntenrijbewijs; het wetsvoorstel ligt voor parlementaire behandeling bij de Tweede Kamer.
- rijbewijsplicht voor bromfietsen en brommobielen
Op dit moment wordt de invoering van het bromfietsrijbewijs voorbereid. Deze invoering zal plaatsvinden in twee fases: de eerste fase is de invoering van een rijbewijsplicht voor bestuurders van brom- en snorfietsen en brommobielen (streefdatum 1 oktober 2006). Een wetsvoorstel daartoe is in voorbereiding. De tweede fase behelst de aanpassing van het theorie-examen en de ontwikkeling van een praktijkexamen. Er wordt gestreefd de tweede fase in de tweede helft van 2007 in te voeren.
- bromfietskenteken
Vanaf 1 september 2005 is het kentekenen van alle nieuwe brom- en snorfietsen van start gegaan. Vanaf 1 januari 2007 moeten alle brom- en snorfietsen een kenteken hebben.

-
- medicijnen, drugs, alcohol en vermoeidheid
Op het gebied van medicijnen, alcohol, drugs en vermoeidheid wordt gewerkt aan voorlichtingscampagnes, drugstesten en het alcoholslot.
 - goederenvervoer
In internationaal verband wordt gewerkt aan de maatregel bijscholing beroepschauffeurs. Voor scholieren is een educatief programma opgezet inzake risicoherkenning. In 2004 is de safety scan voor het bedrijfsleven gereed gekomen; deze is in 2005 bij het bedrijfsleven geïmplementeerd.
 - bestuurlijke boete
In april 2005 heeft het kabinet ingestemd met het concept wetsvoorstel voor de invoering van een bestuurlijke boete voor het fout parkeren en stilstaan, alsmede voor enkele kleine verkeersovertredingen zoals het fietsen op de stoep. Het wetsvoorstel ligt nu voor parlementaire behandeling bij de Tweede Kamer.
 - handhaving
De invoering van regionale verkeershandhavingsteams heeft gezorgd voor intensivering van de verkeershandhaving, bovenop de basispolitiezorg. De teams richten zich op ernstige en veelvuldig voorkomende overtredingen die te maken hebben met alcohol, snelheid, gordels, door rood rijden en het niet dragen van de helm.
 - meerjarencampagnes
Bij het Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid heeft Verkeer en Waterstaat ook in 2005 weer intensief samengewerkt met decentrale overheden, politie, justitie en maatschappelijke organisaties. Op basis van een landelijke campagnkalender en de gemeenschappelijke stijl 'Daar kun je mee thuis komen' is landelijk en regionaal gecommuniceerd over gordels, alcohol, respectvol rijgedrag en fietsverlichting, in combinatie met gelijktijdige handhaving.

Veiliger infrastructuur

Alle wegbeheerders hebben afgesproken essentiële herkenbaarheidskenmerken aan te brengen in de vorm van markering en/of bebording. In 2020 zal dit gereed zijn. Er wordt nog gekeken naar mogelijkheden voor versnelling.

In 2005 is besloten om bij de belangrijkste viaducten bij het hoofdinfrastructuurnet voorzieningen aan te brengen die gooien van stenen van die viaducten onmogelijk maakt.

Analyse

Uit de monitoring van Duurzaam veilig (AVV⁶, 2005) blijkt dat het areaal 30 km/uur gebied tussen 1998 en 2003 met 19.000 km is uitgebreid. Daardoor geldt begin 2003 op bijna 50% van wegennet binnen de bebouwd kom een maximumsnelheid van 30 km/uur. Hierdoor vallen per jaar minstens 27 doden en 900 ziekenhuisgewonden minder.

Het areaal 60 km/uur gebied is in dezelfde periode met ca 10.000 km uitgebreid, wat heeft geleid tot een reductie van minstens 38 doden en 75 ziekenhuisgewonden.

Door de invoering in 1999 van Bromfiets op de rijbaan vallen jaarlijks 420 slachtoffers⁷ minder in het verkeer.

In Thuiskomen 2004 (AVV⁸, 2006) zijn de verkeersveiligheids campagnes in 2003 en 2004 gemonitord. De campagnes scoren hoog qua bereik en waardering. Onderzoeken over de periode 2003-2005 wijzen uit dat de geïntegreerde campagneactiviteiten wezenlijk bijdragen aan kennis-, houding- en gedragsverbetering. Op basis van effectschattingen wordt geconcludeerd dat de campagnes voor het dragen van autogordels (met als symbool Goochem het Gordeldier), tegen het rijden onder invloed van alcohol (de BOB-formule) en voor het gebruik van fietsverlichting gezamenlijk een reductie van 19 doden en 419 ziekenhuisgewonden in 2003 en 2004 hebben gerealiseerd.

In de eerste jaren (2001-2003) na de introductie van dode hoek systemen op vrachtauto's in Nederland is een daling opgetreden van het aantal verkeersdoden als gevolg van aanrijdingen met rechtsafslaande vrachtauto's. In 2004 is echter het aantal ongevallen als gevolg van aanrijdingen tussen rechtsafslaande vrachtauto's en andere verkeersdeelnemers ten opzichte van voorgaande jaren weer gestegen en vielen er als gevolg daarvan 24 verkeersdoden, waarvan 16 fietsers.

⁶ AVV, 2005; Veilig op weg; monitoring Startprogramma Duurzaam Veilig

⁷ 'slachtoffers' bevat de hele populatie van doden tot licht gewonden, een nadere uitsplitsing is niet gemaakt

⁸ AVV,2006; Thuiskomen in 2004, een overzicht van de monitoringresultaten van de verkeersveiligheids campagnes in 2003 en 2004

3.2 Veiligheid op en rond spoor

Essentiële onderdelen van beleid

- Voor het aantal reizigers dat in 2010 bij een treinongeval om het leven komt, bedraagt de risiconorm 1,5 doden per 10 miljard reizigerskilometers.
- Op overwegen vallen in 2010 maximaal 24 doden. Ten aanzien van risicotename bij gedecentraliseerde spoordiensten, bijvoorbeeld door frequentieverhoging, geldt dat de betreffende weg- en spoorbeheerders op basis van een risico-analyse tot mitigatie van de toegenomen onveiligheid komen. Deze mitigatie mag ook in het gebied rond de betreffende overweg worden gevonden.
- Het persoonlijk risico van baanwerkers en rangeerders is in 2010 maximaal 1 dode op 10.000 werknemers (fte) per jaar. Het collectief risico voor onbevoegden op het spoor bedraagt maximaal 1,5 doden per jaar. Voor conventioneel spoorvervoer dient per traject van A naar B een groepsrisiconorm te worden ontwikkeld. Voor personeel zoals machinisten, conducteurs, storingsmonteurs is het persoonlijk risico in 2010 0,5 doden op de 10.000 werknemers (fte) per beroepsgroep per jaar.

Ontwikkeling indicator

- Aantal dodelijke slachtoffers op het spoor, uitgesplitst naar reizigers, personeel en als gevolg van ongevallen op overwegen (excl. zelfdoding);

Reizigers

In 2005 zijn geen reizigers om het leven gekomen ten gevolge van een aan het spoorverkeer gerelateerd ongeval. Het vijf-jaarsgemiddelde van het aantal gedode reizigers is sinds 1995 permanent onder de streefwaarde van het maximaal aanvaardbare risico uit de kadernota. Het doel voor 2010 wordt op dit moment gehaald.

In 2005 zijn 126 reizigers gewond geraakt, waarvan zeven zwaar. Dit is nog steeds aanmerkelijk hoger dan de in de kadernota geformuleerde doelstelling van maximaal 51 per jaar in 2010. Het doel wordt nog niet gehaald.

Personeel

In 2005 zijn geen personeelsleden om het leven gekomen ten gevolge van ongevallen bij het uitvoeren hun werk. Het vijf-jaarsgemiddelde van het risico voor baanwerkers is gelijk gebleven, dat voor rangeerders is afgenomen. Voor beide beroepsgroepen geldt wel nog steeds dat het risico hoger is dan de streefwaarde van het maximaal aanvaardbare risico uit de kadernota. Het doel wordt nog niet gehaald.

In 2005 zijn 21 personeelsleden gewond geraakt, waarvan drie zwaar. Voor machinisten en conducteurs geldt dat het vijf-jaarsgemiddelde van het aantal gewonden aanmerkelijk lager ligt dan in de periode 1996 – 2000.

Overweggebruikers

In 2005 zijn in totaal 18 weggebruikers bij overwegongevallen om het leven gekomen. Het vijf-jaarsgemiddelde vertoont al sinds 1999 een voortdurend dalende trend en is vorig jaar duidelijk onder de streefwaarde voor 2010 gekomen. Het doel voor 2010 wordt op dit moment gehaald.

In 2005 is één gebruiker van een reizigeroverpad omgekomen. Het vijf-jaarsgemiddelde is ongeveer stabiel. De doelstelling van permanente verbetering wordt nog niet gehaald.

3.3 Veiligheid op zee en in de binnenvaart

Essentiële onderdelen van beleid

- Het aantal ongevallen met significante gevolgen op de Nederlandse zeewateren is in 2010 en 2020 door permanente verbetering verder verminderd onder de 25 per jaar en op de Nederlandse binnenwateren onder de 275 per jaar.

Ontwikkeling indicator

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	doel
Aantal ongevallen op het Nederlands continentaal plat	19	23	20	8	15	13	minder dan 25 in 2010
Aantal ongevallen op de binnenwateren	185	191	172	222	224	-	minder dan 275 in 2010

* Door een nieuwe meetmethode zijn deze waarden niet te vergelijken met waarden van voorgaande jaren.

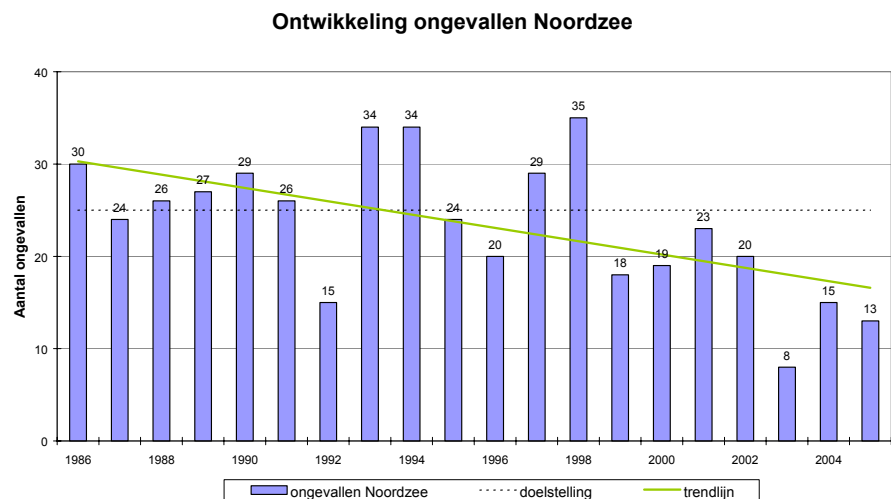
- Aantal ongevallen met significante gevolgen op Nederlandse zeewateren en op Nederlandse binnenwateren

Er is sprake van een dalende trendlijn in het aantal ongevallen op de Noordzee. Wederom lag het aantal beneden de streefwaarde van 25 voor de periode 2004 – 2009 (zie figuur 3-7).

figuur 3-7

Ontwikkeling van het aantal significante ongevallen op de Noordzee (Nederlands deel Continentaalplat)

Bron: Kustwachtcentrum



In 2004 hebben 224 scheepvaartongevallen op de Nederlandse binnenwateren plaatsgevonden, dit waren er twee meer dan in 2003.

In 2004 en 2005 is een verbeterslag gemaakt in het registreren van scheepvaartongevallen. Op basis hiervan zal in de loop van 2006 een verbeterde rapportage nautische veiligheid plaatsvinden.

Maatregelen

Herziening van de zogenaamde Monitor- en Havenstaatcontrole-Richtlijn in het kader van het door de Europese Commissie voorbereid nieuw pakket aan maatregelen in het kader van het Maritime Safety Package (Erika 3 pakket).

Het wijzigen van het nautisch deel van de Scheepvaartverkeerswet (differentiatie navigatieondersteunende dienstverlening) is vooralsnog opgeschort, hangende de invoering van de gewijzigde Loodsenwet in verband met het toezicht op het Loodswezen. In 2005 is ook uitvoering gegeven aan het memorandum van overeenstemming tussen Nederland en Vlaanderen (Den Haag, maart 2005) met (o.a.) de totstandkoming van het Verdrag inzake het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer van de Westerschelde. Met de beoogde samenwerking tussen de Vlaamse en de Nederlandse, respectievelijk de Duitse en de Nederlandse, loodsdienst is de goede voortgang geboekt.

Sinds 28 juli 2004 heeft Nederland de beschikking over een systeem waarmee in het Kustwachtcentrum centraal informatie van het automatische identificatie systeem (AIS) aan boord van schepen kan worden ontvangen en verstuurd. Het belangrijkste doel van AIS is het verbeteren van de identificatie van schepen onderling, om zo de kans op aanvaring te verkleinen. AIS speelt ook een belangrijke rol bij de handhaving van verkeers- en milieuregels, bij opsporing en redding en bij de afhandeling van incidenten.

In 2005 is fors ingezet op gezamenlijke handhavingsacties (vaar en rusttijden, alcohol, snelle motorboten, uitluisteren en melden bij verkeersposten). De uitvoering van een pakket van nautische maatregelen op de Westerschelde is voortgezet, als onderdeel daarvan is in 2005 een eerste versie van het WESP-systeem (Westerschelde Planner), een hulpmiddel voor verkeersleiders om ontmoetingen tussen schepen op risicovolle plaatsen te voorkomen. In 2006 wordt dit systeem operationeel ingezet.

In 2005 is de Europese richtlijn River Information Services (RIS) gepubliceerd en is de implementatie van RIS in Nederland in gang gezet.

Ook ten behoeve van de veiligheid wordt samen met provincies en gemeenten gewerkt aan richtlijnen en afspraken voor het handhaven van ruimte langs de vaarweg, bijv. ten behoeve van voldoende zicht.

Tenslotte zijn in 2005 voor passagiersschepen in het rijnvaartgebied nieuwe regels van kracht geworden ten aanzien van brandveiligheid, stabiliteit en reddingmiddelen.

3.4 Externe veiligheid

Ontwikkeling indicator

- Aantal kwetsbare bestemmingen binnen de 10^{-6} risicocontour

Dit jaar wordt in de monitor nog niet gerapporteerd over kwetsbare bestemmingen, maar over het ruimtebeslag langs transportroutes. Dit is het gebied waarbinnen de kans op een dodelijke situatie ten gevolge van een ernstig ongeval met vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor hoger is dan 1 op het miljoen per jaar.

.....
tabel 3-1
Effectgegevens ruimtebeslag in m² van
het gebied langs transportroutes binnen
de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6}
per jaar
Bron: Rijkswaterstaat/AVV 2005

<i>Modaliteiten</i>	<i>Ruimtebeslag in m² binnen de risico-contour 10^{-6} incl. breedte van infrastructuur</i>
Weg	9,0 km ²
Spoor	5,7 km ²
Water (excl. Westerschelde)	0,8 km ²

4. Kwaliteit leefomgeving

4.1 Verkeersemisseries

Essentiële onderdelen van beleid

- Het rijk zet zich in om het voor 2010 vastgestelde streefdoel (op basis van het Kyoto-verdrag) van 38 megaton CO₂ voor verkeer en vervoer te halen. De periode na 2010 (post-Kyoto) zal een nieuwe doelstelling brengen. De Europese Raad heeft dit jaar besloten om in vervolgonderhandelingen voor 2020 een reductiepercentage van de CO₂-uitstoot van 15% à 30% op te nemen en voor 2050 een maximale temperatuurverhoging van 2° C. Een toedeling naar sectoren moet nog plaatsvinden. Dit zal mede op basis van kosteneffectiviteit plaatsvinden. Het kabinet zal daarbij in Europees en nationaal verband inzetten op een vermindering van de CO₂-uitstoot via met name bronbeleid.

Ontwikkeling indicatoren

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	doel
Emissie CO ₂ * door verkeer en vervoer [in megaton]	37,6	38,1	38,9	39,2	38,7	-	38 megaton in 2010
Emissie CO ₂ ** door verkeer en vervoer [in megaton]	35,2	35,6	36,3	36,5	36	-	38 megaton in 2010
Emissie NO _x door verkeer en vervoer [in kiloton]	259	254	246	239	229	-	150 kiloton in 2010
Emissie VOS door verkeer en vervoer [in kiloton]	110	104	98	94	89	-	49 kiloton in 2010
Emissie SO ₂ door verkeer en vervoer [in kiloton]	18	17	16	17	17	-	13 kiloton in 2010

* actuele emissies op basis van brandstofverbruik binnen Nederland, gecorrigeerd voor grensoverschrijdend verkeer (CBS)

** IPCC emissies op basis van alle binnen Nederland afgezette motorbrandstoffen, excl. bunkering

- Emissie NO_x, VOS en SO₂ door verkeer en vervoer

Bij verkeersemisseries gaat het om het verminderen van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen. VROM geeft, in samenspraak met V&W, het luchtkwaliteitsbeleid vorm. In 2004 heeft dit onder meer geresulteerd in de Nota verkeersemisseries. In 2010 moet Nederland voldoen aan de NEC-richtlijn (National Emission Ceilings) van de EU, waarbij voor verkeer deeldoelstellingen zijn geformuleerd. Hoewel veel verbetering te verwachten is en de prognoses laten zien dat aan de doelstellingen voor SO₂ en VOS wordt voldaan, kan aan de doelstellingen voor NO_x alleen worden voldaan met verdergaande maatregelen, zoals voorgesteld in de Nota verkeersemisseries.

- Emissie CO₂ door verkeer en vervoer

De streefwaarde voor 2010 is 38 Mton. Deze waarde heeft niet de status van beleidsdoelstelling maar kan wel als referentiewaarde voor 2010 gebruikt worden.

Maatregelen

In 2005 is besloten over een groot aantal maatregelen ter beperking van schadelijke verkeersemissies. Deze maatregelen zullen, aangevuld met nog te nemen maatregelen, worden samengebracht in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit NSL zal ook maatregelen van decentrale overheden bevatten en zal eind 2006 worden opgeleverd.

- 80 km/uur maatregelen

Aanvullend op de 80km/u maatregelen bij Overschie is in 2005 besloten op nog vier andere locaties op het hoofdwegennet besloten tot snelheidsbeperkingen. In 2006 zal het onderzoek worden afgerond naar de mogelijke invoering van "compact rijden" in combinatie met snelheidsverlaging op het hoofdwegennet rond de 4 grote steden

- Het Nieuwe Rijden

In het kader van het programma Het Nieuwe Rijden (HNR) is in 2005 een communicatiecampagne gevoerd gericht op de radio en de televisie. Het resultaat is dat 2/3^e deel van het publiek bekend is met de inhoud van HNR en dat 1/5^e deel de nieuwe rijstijl ook daadwerkelijk toepast.

In 2004 heeft HNR voor een reductie van de CO₂-uitstoot van 0,2 Mton gezorgd. Voor 2005 loopt het evaluatie- en monitoringonderzoek nog.

- Transitie

Bij de complexe opgave om de CO₂-uitstoot op lange termijn drastisch te verminderen en tegelijkertijd ook de korte termijn problematiek op het gebied van schone lucht met innovaties te bestrijken, past de transitie duurzame energiehuishouding, inclusief mobiliteit. De transitie duurzame mobiliteit wordt getrokken in interdepartementaal verband. De ministers van V&W, VROM en EZ zijn in 2005 gezamenlijk opdrachtgever van het Platform Duurzame Mobiliteit. In dit platform werken de ministeries samen met het bedrijfsleven en NGO's aan de versnelling van de ontwikkeling en introductie van nieuwe schone technologieën in Nederland.

4.2 Luchtkwaliteit

Essentiële onderdelen van beleid

- Het rijk realiseert de - op basis van Europese richtlijnen (NEC) - geformuleerde plafonds voor verkeer en vervoer in 2010 en zet zich primair in Europees verband in om de uitstoot van luchtverontreinigende emissies bij alle modaliteiten, inclusief luchtvaart en zeescheepvaart, te reduceren door ondermeer actief bronbeleid. Het rijk zet zich er daarnaast voor in de Europese normering opgenomen grenswaarden voor NO₂ in 2010 op zoveel mogelijk plaatsen te halen. Naar het zich nu laat aanzien, zullen niet alle bestaande knelpunten vóór 2010 kunnen worden opgelost. Het rijk zet zich daarom nu alvast internationaal in voor een verschuiving van de termijn waarop in de bestaande knelpuntsituaties aan de grenswaarde voor NO₂ moet worden voldaan naar 2015. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het realiseren van de Europese grenswaarden voor de lokale luchtkwaliteit voor NO₂, bij besluiten die lokaal te beïnvloeden zijn.

Ontwikkeling indicatoren

- Aantal woningen waar de plaatselijke concentratie de grenswaarde NO₂ overschrijdt
- Aantal woningen waar de plaatselijke concentratie de grenswaarde PM₁₀ overschrijdt

Ter implementatie van de Europese richtlijnen voor lokale luchtkwaliteit zijn in het Besluit luchtkwaliteit immissienormen vastgelegd. Nederland kan aan het merendeel van die normen goed voldoen, maar de normen voor PM₁₀ (per 2005) en NO₂ (per 2010) vormen een probleem.

Voor het daggemiddelde PM₁₀ is het voldoen aan die normen een landelijk probleem, waarbij maatregelen op lokaal niveau niet of nauwelijks kunnen bijdragen aan het oplossen ervan.

Proces

Voor NO₂ is de problematiek meer lokaal van aard, en kunnen in bepaalde gevallen lokale maatregelen (waaronder bij verkeer) soelaas bieden. Onderzoek naar kosteneffectieve maatregelen die lokaal aan oplossingen kunnen bijdragen is vormgegeven middels het Innovatieprogramma lucht (IPL), dat loopt tot en met 2008.

Uit een quickscan van de VNG blijkt dat 90 gemeenten met in totaal 9 miljoen inwoners inmiddels maatregelen treffen of op dit moment in voorbereiding hebben om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Het aantal gemeenten met een luchtkwaliteitsplan blijft toenemen. Een groeiend aantal van deze plannen gaat verder dan de wettelijk verplichting en gaan zowel in op maatregelen voor NO₂ als voor fijn stof.

Gemeenten investeren vooral in het verminderen van het gebruik van auto voor kleine ritten door actief fietsbeleid en vervoersmanagementmaatregelen. Daarnaast investeren gemeenten in schoon openbaar vervoer en schoon eigen wagenpark. In oktober 2005 hebben de gemeenten in Kennemerland (Noord-Holland/regio Haarlem) collectief besloten voor hun regio schone aardgasbussen aan te schaffen.

In Nijmegen vervangt de 'tram op banden' (bus met een tramachtig geleidingssysteem) deels de stadsbussen. De huidige stadsbussen vormen vooral in het centrum een flinke milieubelasting door de uitstoot van fijn stof.

Een groeiend aantal gemeenten stimuleert via milieuzonering het gebruik van schone vrachtwagens in de stad. In de gemeenten Tilburg en Eindhoven starten pilots, waarbij gebruik gemaakt wordt van de ervaring in andere steden (o.a. Amsterdam). Rotterdam heeft in haar luchtkwaliteitplan aangegeven ook 'vuile' (vracht)wagens uit de binnenstad te willen weren via milieuzonering.

In de Nota Mobiliteit is het belang verwoord om te komen tot een verdere aanscherping van nationaal en Europees bronbeleid. Dit is een absolute voorwaarde om op termijn aan de in Europese richtlijnen aangegeven luchtkwaliteitsnormen te voldoen. Aangescherpt bronbeleid zal er echter nog niet toe leiden dat op korte termijn overal aan de normen voldaan zal worden. Daarom wordt bij de herziening van de EU-luchtkwaliteitsrichtlijn o.a. gepleit voor voldoende lange uitsteltermijnen voor landen die, ondanks een maximaal redelijke inspanning, niet tijdig aan de normen kunnen voldoen.

4.3 Verkeersgeluid

Essentiële onderdelen van beleid

- Het rijk zet zich verder in Europees verband in om de EU-regelgeving op het gebied van bronbeleid ter vermindering van geluid aan te scherpen. Naast de reguliere uitvoering van de Wet geluidhinder pakt het rijk voor het jaar 2020 de geluidsknelpunten aan van boven de 65 respectievelijk 70 dB L_{DEN} voor weg en spoor die door de verkeersgroei binnen de kaders van de Wet Geluidhinder langs rijksinfrastructuur zijn ontstaan. Vanaf 2006/2007 wordt op het hoofdwegennet in gebieden met woonbebouwing en mogelijk ook in gebieden in de ecologische hoofdstructuur waar kosteneffectief stil wegdek (met de akoestische kwaliteit van tweelaags zoab) toegepast.

Ontwikkeling indicatoren

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	doel
Aantal woningen met een $L_{DEN} > 65$ dB t.g.v. rijkswegen	-	12.000	12.000	12.000	-	-	0 in 2020
Aantal woningen met een $L_{DEN} > 70$ dB t.g.v. spoorwegen	-	pm	pm	pm	-	-	0 in 2020

- Aantal woningen met een $L_{DEN} > 65$ dB t.g.v. rijkswegen
- Aantal woningen met een $L_{DEN} > 70$ dB t.g.v. spoorwegen

In de Nota Mobiliteit is als doelstelling opgenomen dat alle knelpunten boven de L_{DEN} 70 dB bij Spoor en L_{DEN} 65 dB bij Rijkswegen voor 2020 aangepakt zullen worden. Dit wordt in gang gezet vanaf 2011.

Maatregelen

- Wet- en regelgeving

Het hervormingstraject van de wet geluidhinder is in drie fasen neergezet. De eerste fase (implementatie Europese richtlijn) is afgerond. De tweede fase (stroomlijning) ligt in de vorm van een wetsvoorstel bij de Eerste Kamer. Over de laatste en lastigste fase is een globaal akkoord bereikt tussen VROM en V&W. Dat bestaat uit invoering van geluidproductieplafonds, verbreding en versterking van de actieplannen voor aanpak van geluidknelpunten en versterkte inzet op het bronbeleid.

- Spoedwetprojecten

Met de aanleg van de eerste projecten is gestart. Voor de spoedwet B projecten zijn door RWS richtlijnen vastgesteld voor de geluidplannen. Uit deze richtlijnen volgt dat ook nieuwe maatregelen zoals dubbellaags ZOAB en schermtoppen afgewogen worden op basis van kosten en effect.

- Innovatie programma's (demonstraties en pilots)

V&W is samen met VROM, bezig met de uitvoering van het innovatieprogramma Geluid voor spoor en weg. In het kader van het Innovatieprogramma worden verschillende nieuwe geluidmaatregelen uitgetest met de bedoeling ze geschikt te maken voor grootschalige toepassing op rijkswegen en hoofdspoorwegen. Nu, halverwege de looptijd, heeft het IPG succes geboekt met de vrijgave van vier nieuwe geluidmaatregelen. Dit zijn het tweelaags ZOAB, de raildemper, schermtoppen en het zogenaamde akoestische slijpen. Dit succes wordt onderstreept door het feit dat deze maatregelen direct al in voorbereiding zijn bij uitvoeringsprojecten en daar tot kostenbesparing en grotere maatschappelijke acceptatie leiden.

Voorbeelden daarvan zijn de inzet van de raildemper in Breda en op de Zeeuwse spoorlijn en de inzet van tweelaags ZOAB in de spoedwet B projecten. Het IPG is in staat gebleken om de laatste barrieres te nemen en te zorgen dat innovatieve geluidmaatregelen daadwerkelijk worden toegepast. De komende twee jaar ligt de focus op de reducerende maatregelen aan weg- en railvoertuigen en op nog stillere en nog meer kosteneffectieve wegdekken.

Op het gebied van geluidhinder door goederenwagons worden dit jaar en volgend jaar op grote schaal pilots uitgevoerd m.b.t. de toepassing van nieuwe typen remblokken. Nederland loopt internationaal gezien hiermee voorop om deze systemen in Europees verband vrij te geven

- **Uitvoering en handhaving**

Juridische procedures bij wegen kunnen tot nu toe gepareerd worden met gebruik van de wet geluidhinder. Maatschappelijke druk om bij knelpunten iets te doen wordt echter steeds groter. De komende wetwijziging zal hier een oplossing voor moeten vinden.

Voor spoor treedt er inmiddels een escalatie op door handhavingsverzoeken in situaties met groei van verkeer. In twee situaties ligt er nu een voornemen tot een dwangsom.

Voor emplacementen zijn nog niet overal vergunningen verkregen en op een aantal emplacementen worden de vergunde normen overschreden bij het huidige gebruik. Voor alle emplacementen zijn inmiddels vergunningaanvragen ingediend of in procedure en is door Prorail een plan voor een uitvoeringsprogramma opgesteld, onder andere gebaseerd op de circulaire Piekgeluid van VROM.

4.4 Natuur

Essentiële onderdelen van beleid

- Het rijk streeft ernaar de rijksinfrastructurele barrières in het ecologische hoofdstructuur (EHS, inclusief de robuuste verbindingen) op te heffen. Het rijk zal in 2018 de belangrijkste barrières voor de ecologische hoofdstructuur bij rijkswegen, waterwegen en nationale spoorwegen opgeheven hebben. Samen met het rijk zijn de provincies en waterschappen verantwoordelijk voor de realisatie van de EHS.

Ontwikkeling indicator

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	doel
Aantal rijks-infrastructurele knelpunten uit Meerjarenprogramma	-	-	-	-	-	208	0 in 2018
Ontsnippering in ecologische hoofdstructuur	-	-	-	-	-	208	0 in 2018

- Aantal nog bestaande rijks-infrastructurele knelpunten uit Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) in de ecologische hoofdstructuur

Ontsnippering is het wegnemen van de doorsnijdingen van de Ecologische Hoofdstructuur door rijksinfrastructuur. Doel is om in 2018 de huidige 208 knelpunten weg te nemen. Het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) geeft per provincie aan welke knelpunten er zijn en beschrijft het beleidskader. De Tweede Kamer heeft dit programma geaccordeerd in maart 2005. Vanaf dat moment zijn onder de regie van de provincie met VenW (RWS en ProRail) en LNV (DLG) provinciale MJPO-overleggen opgestart waar via een gebiedsgerichte aanpak tot een oplossing van de knelpunten wordt gekomen.

Vaarwegenprojecten zijn nog nauwelijks opgestart. In het voorjaar van 2006 wordt de programmering voor natte projecten opgestart. Van de 15 knelpunten zijn er twee in voorbereiding.

Spoorprojecten worden vooral vanaf 2008 opgepakt omdat vanaf dan geld beschikbaar is.

Projecten in de robuuste verbindingen worden opgenomen in de procedure van LNV (ILG). Vanaf 2007 is daarvoor geld beschikbaar. Van de 43 knelpunten zijn er vier gereed, één in uitvoering en 13 in voorbereiding.

Rijkswegenprojecten kennen een langere historie vanwege het vroegere ontsnipperingsprogramma van RWS. De eerste programmering in de nieuwe MJPO-setting is gereed gekomen in september 2005. Van de 147 projecten zijn 11 gereed, acht in uitvoering, 22 in voorbereiding en twee zijn niet gestart. Extra vermelding verdienen: het ecoduct 't Groene Woudt over de A2 bij de Mortelen nabij Boxtel en het ecoduct Leusderheide bij Leusden onder Amersfoort A28. Deze ecoducten bieden een oplossing voor veel diersoorten die de oversteek van een snelweg niet aandurven en daardoor op dezelfde plaats blijven. Omdat er op die plekken niet genoeg diversiteit kan ontstaan wordt een aantal van die diersoorten vervolgens met uitsterven bedreigd. Via een begroeid ecoduct durven ze de oversteek wel aan. De beplanting geeft ze een vertrouwd gevoel. Voor het ecoduct 't Groene Woudt is ook de waterhuishouding aangepast.