

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



# MobiliteitsAanpak

Vlot en veilig van deur tot deur





# MobiliteitsAanpak

Vlot en veilig van deur tot deur

# Voorwoord

Vlot en veilig van deur tot deur. Dat is wat wij met deze MobiliteitsAanpak willen bereiken. In de Nota Mobiliteit uit 2004 staat beschreven hoe Nederland mobiel kan blijven. De doelen uit deze nota blijven gelden, maar de prognoses waarop de maatregelen in die nota zijn gebaseerd, worden eerder dan verwacht door de werkelijkheid ingehaald: de files groeien harder dan gedacht, en ook wordt er steeds meer met de trein gereisd. De groeiende fileproblematiek en het grotere gebruik van het openbaar vervoer vragen om aanscherping van het beleid.

Met de MobiliteitsAanpak wil het kabinet een antwoord bieden op de groeiende verkeersproblemen én een ambitie neerzetten voor 2028 en de tijd erna. Daartoe worden maatregelen genomen die een uitwerking zijn van de Nota Mobiliteit en het coalitieakkoord, maar daarnaast worden extra maatregelen ingezet. Onder meer gekoppeld aan de Structuurvisie Randstad 2040 geeft de MobiliteitsAanpak bovendien een visie op de doorontwikkeling van het mobiliteitssysteem. Ons doel is immers Nederland mobiel te houden, op de korte, maar ook op de langere termijn.

De komende jaren werken wij aan een mobiliteitsstelsel dat gebruikersvriendelijk is en dat reizigers en vervoerders de mogelijkheid biedt om voor een aantrekkelijke vervoerswijze te kiezen. Een mobiliteitssysteem dat tegen een stootje kan, zodat er weinig vertraging optreedt als zich onverhoopt ergens een ongeval of een storing voordoet. We werken, met andere woorden, aan een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem van olympische kwaliteit met sterke verbindingen en sterke modaliteiten. Een systeem dat duurzaam is en de Nederlandse economie verder helpt. Om dat te bereiken moeten we niet alleen 'brandjes blussen', maar ook doen aan 'brandpreventie': niet alleen de ergste knelpunten

oplossen, maar ook voorkomen dat er nieuwe knelpunten ontstaan.

Het accent van de MobiliteitsAanpak ligt op maatregelen die de bereikbaarheid concreet moeten verbeteren, zonder dat het een nieuwe Nota Mobiliteit wordt.<sup>1</sup> Deze maatregelen worden gezien in de context van ontwikkelingen op demografisch, ruimtelijk, economisch en mobiliteitsvlak en passen uiteraard bij de doelstellingen van bijvoorbeeld het programma Schoon en Zuinig en de permanente verbetering van de verkeersveiligheid. De MobiliteitsAanpak is geen allesomvattend koepelverhaal over alle mobiliteitsonderwerpen en ook geen visiedocument in de traditionele zin van het woord. Het bevat vooral een pakket aan concrete maatregelen én er spreekt een duidelijke ambitie voor de toekomst uit.

De maatregelen op de korte termijn (tot en met 2012) zijn er vooral op gericht om het grootste (file)leed te beperken. Knelpunten en aansluitingen worden versneld aangepakt, en dankzij een spoedaanpak kunnen we op 30 trajecten versneld tot wegverbreding overgaan. Ook investeren we in woon-werkroutes voor de fiets, zodat het aantrekkelijker wordt om voor de korte afstanden de auto te laten staan, en in fietsenstallingen bij OV-locaties. Daarnaast wordt extra geïnvesteerd in het openbaar vervoer, zowel in het stads- en streekvervoer als op het spoor, om extra groei mogelijk te maken.

In de tijd tussen 2012 en 2020 investeren we vooral in de robuustheid van het totale systeem. De eerste contouren van de olympische kwaliteit worden dan hier en daar al zichtbaar. Er ontstaan parallelstructuren op de weg en met het openbaar vervoer, en de overstap van de auto op de trein, of van de trein op de fiets, bus, tram of metro, wordt makkelijker en aantrekkelijker. Dit

---

<sup>1</sup> De ontwikkeling van de lucht- en zeescheepvaart valt buiten de MobiliteitsAanpak. Eind 2008 wordt de luchtvaartnota gepresenteerd, die de ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart schetst.

komt door de verbetering van de aansluitingen, waar al in de komende jaren een begin mee wordt gemaakt, maar ook de invoering van de kilometerprijs voor alle voertuigen in deze jaren draagt bij aan het bewuster kunnen kiezen. Met de kilometerprijs wordt de prijs van een reis immers transparanter, en kunnen bijvoorbeeld auto en trein beter met elkaar worden vergeleken.

Al deze maatregelen passen in de ambitie voor de langere termijn en dragen bij aan het streven van het kabinet om van Nederland een economische topregio in Europa te maken. De vitale economie van Nederland kan door een optimale bereikbaarheid worden gestimuleerd. Het voorstel om de Olympische Spelen in 2028 naar Nederland te halen kan daarbij helpen, als extra stok achter de deur om de belangrijkste verbeteringen op tijd afgerond te hebben. Maar los van het feit of de Spelen in 2028 daadwerkelijk in Nederland zullen plaatsvinden, streeft het kabinet naar een mobiliteitsstelsel van olympische kwaliteit. De eerste wezenlijke stappen daarvoor worden met deze MobiliteitsAanpak gezet.



*De Minister van Verkeer en Waterstaat  
Camiel Eurlings*



*De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat  
Tineke Huizinga-Heringa*

# Inhoudsopgave

<b>Voorwoord</b>	4
<b>Samenvatting</b>	8
<b>1 Ontwikkelingen: op weg naar de toekomst</b>	<b>13</b>
1.1 Demografische en ruimtelijke ontwikkelingen	14
1.2 Economische ambities van dit kabinet	15
1.3 Ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit	17
<b>2 Een robuust mobiliteitssysteem van olympische kwaliteit in 2028</b>	<b>23</b>
2.1 Mobiliteitssysteem niet af in 2020	24
2.2 Tien concepten voor een robuust mobiliteitssysteem in 2028	26
2.3 Sterke verbindingen	27
2.4 Sterke modaliteiten	29
2.5 Regionale verschillen	36
2.6 Externe effecten	37
<b>3 Periode tot en met 2012: Doen en Beslissen</b>	<b>39</b>
<b>Sterke verbindingen</b>	41
3.1 Versterken ketenmobiliteit en knooppunten	41
3.2 Reisinformatie	42
3.3 Mobiliteitsmanagement	43
<b>Sterke Modaliteiten</b>	44
3.4 Openbaar Vervoer en goederenvervoer over het spoor	44
3.5 Fiets	49
3.6 Weg	50
3.7 Vaarwegen	54
<b>4 Periode tot 2020: Doelen bereiken</b>	<b>57</b>
<b>Sterke Verbindingen</b>	59
4.1 Multimodale knooppunten voor personen en goederen	59
<b>Sterke modaliteiten</b>	59
4.2 Openbaar Vervoer en goederenvervoer over het spoor	59
4.3 Fiets	63
4.4 Wegen	63
4.5 Vaarwegen	65

<b>5</b>	<b>Mobiliteit in 2040: een doorkijk</b>	<b>67</b>
5.1	Mobiliteitssysteem niet af in 2028	68
5.2	Mobiliteitssysteem van de toekomst	68
5.3	Ruimtelijk-economische veranderingen	68
5.4	Inrichting en gebruik van het mobiliteitssysteem	69
5.5	Karakter van het goederenvervoer verandert	70
<b>6</b>	<b>Uitvoeringskaders</b>	<b>73</b>
6.1	Anders Betalen voor Mobiliteit	74
6.2	Integraal ruimtelijk beleid in het MIRT	75
6.3	Rijk en regio's trekken samen op	76
6.4	Samenwerking met marktpartijen	77
6.5	Betere en snellere besluitvorming	78
6.6	Duurzaamheid als uitgangspunt	79
6.7	De inzet van technologie en innovatie	82
<b>7</b>	<b>Investeringsoverzicht</b>	<b>85</b>
	<b>Bijlage: Referentiesituatie nu en in 2020</b>	<b>91</b>
	Samenhang met andere beleidsterreinen	95
	Lijst van gebruikte afkortingen	96
	Verantwoording	96
	Lijst van geraadpleegde rapporten	97
	Lijst van betrokken organisaties en personen	98

# Samenvatting

Nederlanders zijn steeds meer onderweg, zowel voor hun werk als in hun vrije tijd. Mobiliteit is onmisbaar voor de economie en in het sociale leven. Maar Nederland dreigt door de groei van zowel het reizigersvervoer als het goederenvervoer vast te lopen op de weg en in het openbaar vervoer. Dat zou de ontwikkeling van Nederland als sterke Europese regio belemmeren en het leven minder aangenaam maken.

Reizigers willen zich vlot en veilig verplaatsen van deur tot deur. Ze willen weten waar ze aan toe zijn en welke alternatieven ze hebben. Reizigers worden zich steeds meer bewust van hun mogelijkheden om keuzes te maken. De MobiliteitsAanpak is erop gericht:

- > dat de afzonderlijke modaliteiten (openbaar vervoer, weg, fiets en vaarwegen) ieder voldoende kwaliteit en capaciteit krijgen om de verwachte vervoersgroei op te kunnen vangen;
- > dat overstappunten voldoende kwaliteit en capaciteit krijgen om reizigers in staat te stellen makkelijk over te stappen tijdens hun reis: bijvoorbeeld met de auto naar een parkeerplaats bij een overstappunt aan de stadsrand, en vervolgens met het openbaar vervoer de stad in. Hetzelfde geldt voor goederenoverslagpunten en verladers;
- > dat reizigers goed geïnformeerd zijn over alternatieven, voor én tijdens hun reis, zodat slimme mobiliteitsplanning per dag vanzelfsprekend wordt.

De MobiliteitsAanpak moet ertoe leiden dat het totale mobiliteitssysteem tegen een stootje kan en dat reizigers en verladers vanzelfsprekend een bewuste mobiliteitskeuze gaan maken en ervaren dat ze écht iets te kiezen hebben. Bewust kiezen wordt gestimuleerd door Anders Betalen voor Mobiliteit en gefaciliteerd door real time informatie over de 'prijs van een reis' in termen van kosten, tijd en milieubelasting.

De MobiliteitsAanpak beantwoordt drie vragen:

- *Wat is de ambitie voor de periode na 2020?*  
Deze ambitie wordt uitgewerkt in tien concepten voor een robuust mobiliteitssysteem in 2028.
- *Zijn de doelen van de Nota Mobiliteit en de ambities van het kabinet haalbaar?*  
Zelfs met de uitvoering van de al geplande en de al in gang gezette maatregelen wordt het moeilijk om de bereikbaarheidsdoelstellingen van de Nota Mobiliteit te halen.
- *Welke extra maatregelen zijn nodig?*  
In totaal wordt met de MobiliteitsAanpak invulling gegeven aan een investeringspakket van ruim € 7 miljard (waarvan circa € 4 miljard aanvullend op de Nota Mobiliteit): € 5,5 miljard voor openbaar vervoer en verbeteringen in de keten; € 1,6 miljard voor wegen en € 62 miljoen voor de binnenvaart. Deze investeringen zijn de eerste stap naar een robuust mobiliteitssysteem van olympisch niveau.

## De ambitie: tien concepten voor een robuust mobiliteitssysteem in 2028

In 2028 moet het mobiliteitssysteem van olympische kwaliteit zijn. Dit is een robuust en samenhangend systeem met sterke verbindingen en sterke modaliteiten. Een systeem waarvan het totaal méér is dan de som der delen. Voor alle mensen en bedrijven die gebruik maken van het Nederlandse vervoersysteem, en daarmee voor de BV Nederland.



## Concepten gericht op sterke verbindingen

1. Alternatieven bieden door parallelle structuren binnen en tussen de modaliteiten in gebieden met grote reizigers- en/of goederenstromen.
2. Goede aansluitingen en multimodale knooppunten voor personen en goederen, en multimodale reisinformatie.
3. Sterke internationale verbindingen.

## Concepten gericht op sterke modaliteiten

### Openbaar vervoer

4. Hoogfrequent spoorvervoer: in de brede Randstad minimaal 6 intercity's en bij voorkeur 6 Sprinters per uur, en verhoging van frequenties op andere corridors met voldoende reizigers.
5. Samenhangende stedelijke OV-netwerken met een spinnenwebstructuur en hoge frequenties.

### Wegen

6. Ontvlechting van regionaal en doorgaand verkeer – of van personen- en goederenvervoer – waar dat voor de doorstroming zinvol is.
7. Een streefwaarde op de hoofdverbindingssassen van gemiddeld 80 km/h in de spits.
8. Minimaal 2 x 4 rijstroken op de belangrijkste verbindingen tussen de steden in de Randstad.
9. Inzetten van N-wegen in een robuust wegensysteem.

### Binnenvaart

10. Vrije doorvaart op de belangrijkste corridors in het vaarwegennet (met een scheepvaart die rekening houdt met klimaatverandering).

## Verlenging MIRT-periode

De MobiliteitsAanpak is voor de periode tot en met 2020 vertaald in concrete programma's en projecten en voorzien van financiële dekking. Voor de geschetste ambitie na 2020 is dat niet het geval. Daarom is in 2009 inzicht in de kosten en baten van de hier gepresenteerde maatregelpakketten nodig. Vervolgens zal in de periode daarna een analyse van maatschappelijke kosten en baten van de concrete projectvoorstellen worden opgesteld, rekening houdend met de (verdere) implicaties van Anders Betalen voor Mobiliteit. De budgettaire inpassing moet plaatsvinden binnen de MIRT-kaders.

Verkeer- en vervoerinvesteringen vergen naar hun aard altijd een lange voorbereidingstermijn. Vandaar dat de MIRT-periode in 2003 (ten tijde van de eerste PKB in het kader van de Nota Mobiliteit) op 2020 is gesteld. Om ook de komende jaren financieel solide en toekomstvaste investeringsbesluiten te kunnen nemen komt het kabinet in het kader van besluitvorming over de begroting 2010 met een voorstel voor verlenging van de MIRT-periode. Totdat nadere besluitvorming hierover heeft plaatsgevonden rust er een algemeen voorbehoud op de geschetste ambitie en de financiering ervan.

## Doelen van de Nota Mobiliteit en ambities van het kabinet vergen extra acties

Extra acties zijn nodig om de doelen van de Nota Mobiliteit voor 2020 te halen. Deze zijn gebaseerd op de situatie in 2004. Sindsdien is het treingebruik harder gegroeid dan was voorzien. Het kabinet wil deze groei vasthouden. Dat heeft ook gevolgen voor het gebruik van voor- en natransport met bijvoorbeeld het regionaal openbaar vervoer en de fiets. Daarnaast groeien de files harder dan gedacht. De Nota Mobiliteit hield al

### De olympische droom: meedoen is niet genoeg

De aloude olympische gedachte luidt dat meedoen belangrijker is dan winnen. In Nederland denken we daar anders over: alleen serieuze kandidaten met kans op hoge klasseringen mogen namens ons land meedoen aan de Olympische Spelen. Van die winnaarsmentaliteit is ook sprake in het denken over Nederland. Het kabinet heeft de ambitie om van ons land een economisch concurrerende en dynamische regio in Europa te maken. Voorwaarde daarvoor is een aangenaam woon- en werkklimaat. Bij deze ambitie hoort een mobiliteitssysteem van olympische kwaliteit: een uitmuntende, gegarandeerde bereikbaarheid draagt ertoe bij dat Nederland een positie in de internationale economische top kan behalen én behouden.

### Doelen Nota Mobiliteit:

*Openbaar vervoer per spoor:* faciliteren verwachte groei van 1 procent per jaar.

*Regionaal openbaar vervoer:* faciliteren van 2,1 procent groei per jaar.

*Wegen:* fileniveau in 2020 terug op het niveau van 1992.

### Ambities kabinet:

- 5 procent groei per jaar in deze kabinetsperiode van het openbaar vervoer per spoor.
- Verhoging frequentie van treinen in en om de grote steden om een goed alternatief te bieden voor de auto.
- Verbreding belangrijke wegcorridors voor het personen- en goederenvervoer en aanleg beperkt aantal schakels om de doorstroming op de weg te verbeteren.

rekening met een stijging van het aantal voertuigverliesuren als gevolg van files zolang Anders Betalen voor Mobiliteit niet is ingevoerd. Maar ondanks dat was het aantal voertuigverliesuren als gevolg van files in 2007 al hoger dan was voorzien voor 2010. Tot 2012 zullen de reistijdverliezen naar verwachting nog met 25 tot 41 procent toenemen.<sup>2</sup>

In de komende jaren is het daarom nodig alle zeilen bij te zetten om de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit in het zicht te houden, en om de ambities van het kabinet te halen. De bestaande capaciteit moet daarvoor optimaal worden benut en de samenhang tussen de vervoersystemen moet worden verbeterd.

### Extra maatregelen tot en met 2012<sup>3</sup>

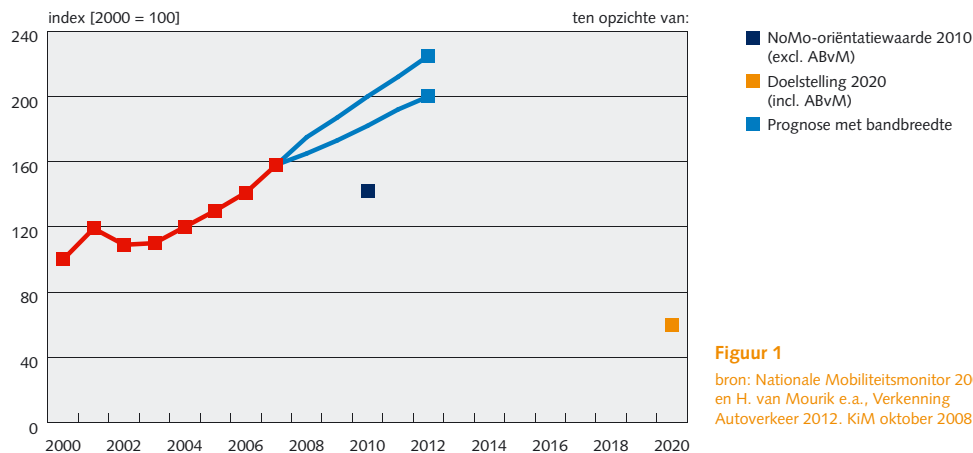
#### Sterke verbindingen; faciliteren bewuste mobiliteitskeuze

- > *Dynamische multimodale reisinformatie*: er wordt € 30 miljoen extra beschikbaar gesteld voor investeringen in een centrale OV-reisinformatie database en koppeling daarvan aan het Nationaal Databestand Wegen voor het wegverkeer.
- > *Taskforce Mobiliteitsmanagement (commissie-de Waal)*: voor de uitvoering van de adviezen is € 40 miljoen extra beschikbaar, in aanvulling op de € 100 miljoen voor mobiliteitsprojecten in het kader van de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit. Uitvoering van de adviezen draagt ertoe bij dat beschikbare alternatieven voor de reiziger zichtbaar worden en maximaal worden benut, met name in het woon-werkverkeer.
- > *Versterken fietsbeleid*: voor extra stallingscapaciteit bij OV-locaties en voor de verbetering van woon-werkroutes wordt € 30 miljoen beschikbaar gesteld.

#### Sterke modaliteiten

- > Het *actieplan Groei op het Spoor* (beschikbaar € 200 miljoen) gericht op de ambitie om een groei van 5 procent op het spoor per jaar te realiseren.
- > Een *pakket regionaal spoor* (€ 90 miljoen extra beschikbaar) dat capaciteits- en punctualiteitsknelpunten op decentrale treindiensten moet oplossen, vooral daar waar de trein als goed alternatief voor de auto kan dienen.
- > Het *actieprogramma Regionaal OV*, dat de groei van het regionale OV ondersteunt en versnelt, vooral in stedelijke gebieden. Het kabinet stelt maximaal € 500 miljoen beschikbaar (waarvan € 200 miljoen extra). Met regionale overheden worden afspraken gemaakt over cofinanciering van

### Ontwikkeling voertuigverliesuren 2000-2007 met prognose



**Figuur 1**  
 bron: Nationale Mobiliteitsmonitor 2008 en H. van Mourik e.a., Verkenning Autoverkeer 2012. KiM oktober 2008.

<sup>2</sup> H. van Mourik e.a., Verkenning Autoverkeer 2012. KIM oktober 2008.

<sup>3</sup> Vanuit diverse programma's worden meerdere beleidsdoelen gedekt. Voor een gedetailleerd overzicht zie hoofdstuk 7.

nog eens € 500 miljoen.

- > Het *actieprogramma Wegen* (beschikbaar € 200 miljoen) gericht op regionale maatregel-pakketten voor aansluitingen tussen het hoofd-wegennet en het onderliggende wegennet en op verbetering van de aansluitingen tussen wegen en openbaar vervoer.
- > Investeringen in *drie regionale wegnelpunten* (extra beschikbaar € 48 miljoen voor de N18, de N57 en de buitenring Parkstad).
- > De binnenhavens worden aangepakt met de *Quick Wins binnenhavens* (beschikbaar € 62 miljoen).

### Extra maatregelen tot 2020

- > Betere benutting, uitvoering van het MIRT-pakket en introductie van Anders Betalen voor Mobiliteit.
- > Uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoor (€ 4,5 miljard, waarvan € 2,8 miljard extra) dat 'spoorboekloos treinreizen' in de brede Randstad mogelijk maakt door frequenties te verhogen en de capaciteit op het spoor te vergroten. Onderdeel van dit programma is ook het accommoderen van het groeiende goederenvervoer over het spoor.
- > Het samen met decentrale overheden creëren van spinnenwebachtige OV-netwerken in stedelijke gebieden, passend bij de verstedelijkingsplannen van Rijk en regio. Binnen de bestaande financiële kaders worden de rijksinvesteringen (spoor) en regionale maatregelen zo goed mogelijk aan elkaar gekoppeld, zodat de investeringen synergie opleveren.
- > Een investeringsprogramma voor de vergroting van de capaciteit en de 'robuustheid' van het totale wegennetwerk. Het gaat om € 830 miljoen bovenop het MIRT en om nieuwe concrete



projectvoorstellen uit het MIRT-budget ter waarde van € 543 miljoen. Het betreft regionale én rijksprojecten, die vragen om zowel regionale als rijksmiddelen. Over de inzet van middelen worden in de bestuurlijke MIRT-overleggen afspraken gemaakt op projectniveau.

### Uitwerking op projectniveau

In november 2008, na de bestuurlijke MIRT-overleggen, wordt van bovengenoemde maatregel-pakketten de gebiedsgerichte uitwerking op projectniveau gepresenteerd.

### Uitvoeringskaders

De MobiliteitsAanpak bevat niet alleen maatregelen, maar ook het kader waarbinnen die worden uitgevoerd. Belangrijke elementen zijn de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit, de voortgaande samenwerking tussen Rijk en regio met gebiedsagenda's als bindend instrument, en duurzaamheid als uitgangspunt.

### Leeswijzer

- In hoofdstuk 1 worden de ontwikkelingen op demografisch, ruimtelijk en economisch gebied beschreven en staat aangegeven welke effecten die op het mobiliteitssysteem hebben.
- Hoofdstuk 2 vormt de kern van de ambitie: wat wil het kabinet in 2028 bereiken? Hier krijgt het olympische niveau inhoud.
- De hoofdstukken 3 en 4 beschrijven de maatregelen in deze kabinetsperiode (hoofdstuk 3) en de periode daarna, tot 2020 (hoofdstuk 4).
- Hoofdstuk 5 biedt een doorkijk richting 2040: hoe ziet de doorontwikkeling van het mobiliteits-systeem eruit als het gebruik ervan gaat veranderen?
- Hoofdstuk 6 bevat de kaders voor de uitvoering.
- Hoofdstuk 7 bevat het investeringsoverzicht van de MobiliteitsAanpak.



# 1

## Ontwikkelingen: op weg naar de toekomst

# Doelbewuste keuzes nodig voor economische groei

De Nota Mobiliteit bevat maatregelen die Nederland tot 2020 mobiel moeten houden. Doordat de files in ons land harder groeien en het gebruik van het openbaar vervoer ook harder groeit dan in die nota voorzien, zijn extra maatregelen op de korte termijn nodig. Deze zijn in de MobiliteitsAanpak uitgewerkt. Dit hoofdstuk beschrijft demografische en ruimtelijke ontwikkelingen, de economische ambitie van het kabinet en ontwikkelingen op het gebied van de mobiliteit zelf, die alle van invloed zijn op het mobiliteitssysteem.

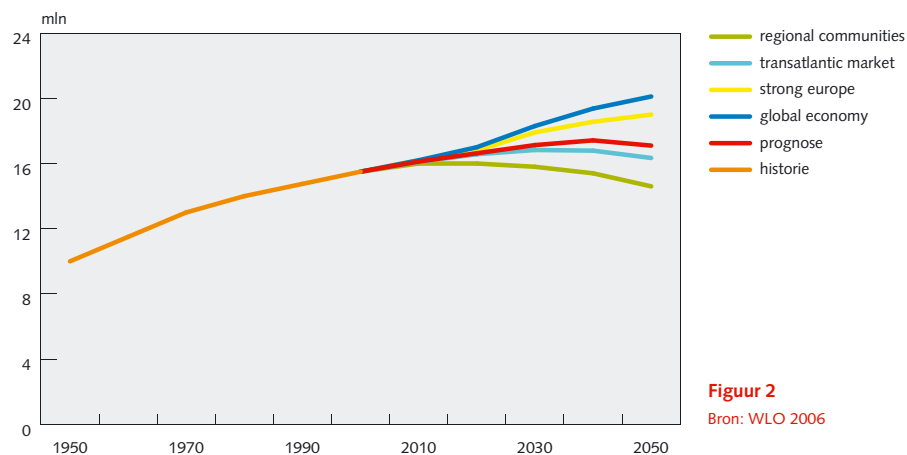
culturele achtergrond.<sup>4</sup> De regionale verschillen in de bevolkingsgroei zijn groot. De grootste groei wordt verwacht in de Randstad en in andere stedelijke netwerken, zoals Arnhem-Nijmegen, Brabantstad, Groningen-Assen, de Stedendriehoek en Twente. Op ruimtelijk gebied kiest het kabinet tot 2040 voor verdichting van de stedelijke gebieden.<sup>5</sup> Dat betekent wellicht dat het autoverkeer in deze gebieden minder ruimte krijgt. Tegelijkertijd biedt dit meer mogelijkheden voor de uitbouw van een fijnmazig stedelijk OV-netwerk.

## 1.1 Demografische en ruimtelijke ontwikkelingen

Nederland verwacht de komende decennia een verdere groei van de bevolking. Tegelijkertijd verandert de samenstelling van onze bevolking: meer senioren, minder jongeren en meer mensen met een andere

Sommige gebieden, vooral buiten de stedelijke netwerken, gaan een krimp tegemoet.<sup>6</sup> Ook in direct omliggende gemeenten van sommige steden zal het inwonertal dalen. In dunbevolkte gebieden waar de bevolking krimpt, is het van belang dat er voor mensen die niet zelf in hun mobiliteit kunnen voorzien, een vorm van collectief vervoer beschikbaar blijft die de bereikbaarheid waarborgt van voorzieningen die alleen in gemeenten met een centrumfunctie voorhanden zijn.<sup>7</sup>

### Ontwikkeling bevolkingsomvang



Figuur 2  
Bron: WLO 2006

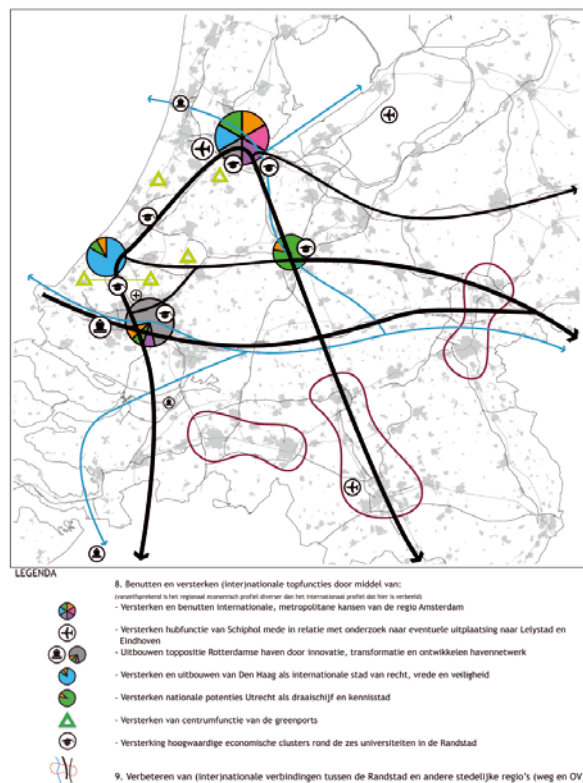
4 CBS Bevolkingsprognose (www.cbs.nl).  
5 Zie Structuurvisie Randstad 2040, ministerie VROM, 2008.  
6 Nederland later. Tweede Duurzaamheidsverkenning. Milieu en natuur planbureau 2007 (www.mnp.nl).  
7 Over mobiliteit op het platteland zie L. Harms, Mobiliteit in Thuis op het Platteland. De leefsituatie van platteland en stad vergeleken. SCP 2006.

In de structuurvisie Randstad 2040 is aangegeven dat er in de Randstad tot 2040 minstens 500.000 woningen bij zullen moeten komen; 40 procent daarvan moet in de steden worden gebouwd. Het kabinet kiest voor de versterking van de twee met elkaar samenhangende, sterke vleugels (Noordelijke Randstad: Amsterdam-Almere-Utrecht en Zuidelijke Randstad: Rotterdam-Den Haag). Ook in de overige nationale stedelijke netwerken zal naar verwachting bijgebouwd moeten worden, en mogelijk ook in andere steden. Voor de periode tot 2020 worden in de loop van 2009 verstedelijkingsafspraken gemaakt tussen de regio's en het Rijk. Uiteraard zal daarbij rekening worden gehouden met de consequenties die de afspraken zullen hebben voor het regionale en nationale mobiliteitssysteem. Omgekeerd zullen verkenningen voor het regionale OV (stads- en streekvervoer) de verstedelijkingsafspraken als uitgangspunt nemen.

## 1.2 Economische ambities van dit kabinet

Het kabinet heeft de doelstelling om van Nederland blijvend een concurrerende en dynamische economische regio in de wereld te maken<sup>8</sup>: concurrerend op economisch gebied, op het gebied van leefbaarheid en op het gebied van bereikbaarheid. Keuzes maken is daarvoor cruciaal.

Het ligt voor de hand om te kiezen voor de dingen waar Nederland al goed in is. Dat is ook het adagium van Randstad 2040, de Nota Ruimte en Pieken in de Delta: het versterken van onze sterke kanten. Dat betekent dat het kabinet zich richt op de nationale stedelijke



**Figuur 3: benutten en versterken (inter)nationale topfuncties (Structuurvisie Randstad 2040)**

netwerken, mainports, brainports en greenports met hun specifieke kwaliteiten en bereikbaarheidseisen. Deze zijn belangrijke knooppunten in de mondiale stromen van (zakelijke) passagiers en goederen. Deze knooppunten vormen, samen met het uitgebreide logistieke netwerk van Nederland, voor een belangrijk deel de basis voor het succes van andere economische sectoren.<sup>9</sup> De Amsterdamse regio is cruciaal voor de internationale concurrentie positie van Nederland. De veelzijdigheid van de Amsterdamse economie (dienstensector, kennisinstellingen, havenbedrijven, toerisme) en de internationale uitstraling van de hoofdstad vragen om een gerichte benadering. In Randstad 2040 kiest het kabinet bewust voor zo'n benadering. De positie van Den Haag als internationale stad van recht, vrede en veiligheid, die van Rotterdam als centrum voor slimme logistiek en die van Utrecht als regio voor zakelijke dienstverlening en draaischijf voor Nederland worden eveneens in Randstad 2040 benadrukt.

### Specialiseren om te excelleren

Meedoen om de winst in een Olympische discipline betekent tegenwoordig de noodzaak tot specialiseren. Alleen de allerbesten kunnen het zich veroorloven te allrounden, of in meerdere disciplines om de medailles te strijden. Specialiseren om te excelleren is vaak het motto in aanloop naar de Olympische Spelen. Door zich te concentreren op één discipline, op één afstand, wordt de kans op Olympisch eremetaal vergroot. Doelbewuste keuzes dus, ook al doet dat soms pijn. Een keuze vóór iets betekent immers ook bijna altijd de beslissing om iets anders niet te doen. Maar wie aan de top wil komen en blijven kan tegenwoordig niet anders. Natuurlijk kiezen de sporters dan voor de discipline waarin ze de het beste zijn: ze investeren in hun talent.

<sup>8</sup> Pieken in de Delta. Ministerie EZ 2006. Zie voor een uitvoerige analyse Randstad 2040.

<sup>9</sup> zie Beleidsbrief Logistiek en Supply Chains, VenW 2008.

**Figuur 4: nationale ruimtelijke hoofdstructuur: economie, infrastructuur, verstedelijking (Nota Ruimte, VROM)**



Legenda	
<b>economie</b>	
	economisch kerngebied
	economisch kerngebied buitenland (illustratief)
	mainport
	brainport
	greenport
<b>infrastructuur</b>	
	hoofdverbindingssas water
	hoofdverbindingssas spoor
	Zuiderzeelijn / ontbrekende schakel IJzeren Rijn
	hoofdverbindingssas weg
	ontbrekende schakel hoofdverbindingssas weg
	scheepvaartroute

<b>verstedelijking</b>	
	nationaal stedelijk netwerk
	stedelijk netwerk buitenland (illustratief)
	nieuw sleutelproject
<b>ondergrond</b>	
	vereenvoudigde topografie
	grens Exclusieve Economische Zone (EEZ) en 12-mijlszone

De nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur omvat gebieden en netwerken, die voor de ruimtelijke structuur en het functioneren van Nederland van grote betekenis zijn. Voor deze elementen draagt het rijk dan ook in het algemeen een grotere verantwoordelijkheid dan voor andere. Ze staan voor complexe en/of kostbare opgaven die rijksbemoedigen noodzakelijk maken. Het gaat in de stedelijke sfeer om elementen en opgaven, die voortkomen uit ontwikkelingen met betrekking tot de economie, de infrastructuur en de verstedelijking en uit het onderlinge verband tussen deze drie ruimte vragende functies.

De keuze van het kabinet om van de Randstad een internationale topregio te maken vereist een hoge kwaliteit van bereikbaarheid van de steden binnen de Randstad, zowel via de weg als via het openbaar vervoer. De keuzes op ruimtelijk gebied, vooral de keuze om binnen de bestaande steden te verdichten, bieden kansen voor hoogwaardig openbaar vervoer binnen en tussen de stedelijke netwerken. De internationalisering van de Nederlandse economie, zowel in de Randstad als in de grensgebieden, zorgt er bovendien voor dat aansluitingen op de internationale netwerken steeds belangrijker worden. Dit geldt zowel voor onze nationale topgebieden (geconcentreerd in de Randstad) als voor de grensoverschrijdende economieën van regio's als Twente, de Stadsregio Arnhem-Nijmegen, Eindhoven, Venlo en Zuid Limburg. Kortom, ook voor de toekomst blijven investeringen in het mobiliteitsstelsel noodzakelijk.

Maar Nederland bestaat uit meer dan de Randstad. Het gebied tussen de mainport Rotterdam en Antwerpen en tussen Rotterdam en de Duitse grens behoort tot de gebieden met enkele van de sterkste logistieke stromen in Europa. Bovendien maakt bijvoorbeeld in West-Brabant de logistieke bedrijvigheid een sterke ontwikkeling door, bijvoorbeeld bij Moerdijk. In oostelijke richting vanuit mainport Rotterdam is Venlo naast Greenport een steeds belangrijker logistiek knooppunt. Daarnaast vraagt de ontwikkeling van een aantal innovatiekernen buiten de Randstad om goede ontsluiting. Dat geldt voor de zogeheten 'innovatie-driehoek' in Oost Nederland (Twente, Wageningen en Arnhem/Nijmegen) en voor de brainport Eindhoven. In de stedelijke netwerken en economische kerngebieden zijn daarnaast ook andere sterke sectoren vertegenwoordigd, zoals maakindustrie, ICT en zakelijke dienstverlening.

<sup>10</sup> Zie Nationale Mobiliteitsmonitor 2008 [RWS-DVS] en Mobiliteitsbalans 2008 [KiM].

<sup>11</sup> Zie onder andere Lucas Harms, Overwegend onderweg. Blz 281-282 (Sociaal en Cultureel Planbureau, juli 2008).

<sup>12</sup> Op basis van de studie Verkeersinfrastructuur-Benchmarking Europa (IFMO, 2007) concludeert Capgemini: "Waar andere landen hebben getracht de infrastructuur met de aanleg van additionele wegen beter af te stemmen op de bevolkingsspreiding, zien we dat Nederland de minste investeringen per hoofd van de bevolking heeft gedaan" (Trends in Mobiliteit 2008. Blz 22).



# Internationale topregio Randstad vereist hoge kwaliteit bereikbaarheid

## 1.3 Ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit

### Groei van de mobiliteit in de afgelopen jaren

In de afgelopen decennia is de mobiliteit sterk gegroeid. Zowel het personen- als het goederenvervoer nam toe.<sup>10</sup> Behalve de economische en de demografische groei zijn ook ruimtelijke, sociale en culturele ontwikkelingen belangrijke oorzaken voor de groei van de mobiliteit: het onderliggende wegennet is verder uitgebreid en woon- en werklocaties zijn steeds verder uit elkaar komen te liggen, vaak doordat ze aan de randen van de steden zijn gesitueerd. Dit betekent dat verplaatsingen niet meer dominant gericht zijn op de stedelijke centra. Boven op het traditionele woon-werkverkeer zijn steeds meer andere verplaatsingen op een dag gekomen, gericht op diverse activiteiten: werk, huishouden, onderwijs en vrijetijdsactiviteiten. Andere

oorzaken van de mobiliteitsgroei zijn welvaartsstijging (autobezit), individualisering, ICT-toepassingen die mobiliteit genereren (goederenvervoer door handel via internet) en internationalisering.<sup>11</sup>

De groei van de mobiliteit is vooral opgevangen op de bestaande infrastructuur en door op bepaalde locaties bij te bouwen. Het gemeentelijk wegennet en het lokale openbaar vervoer is weliswaar meegegroeid met de ruimtelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld bij Vinex-locaties), maar dat geldt in veel mindere mate voor de landelijke netwerken. Daardoor is een structureel capaciteitskort ontstaan, vooral rond stedelijke netwerken. Het mobiliteitssysteem is bovendien niet flexibel genoeg om de wisselende vraag over de dag aan te kunnen en om te kunnen reageren op incidenten.<sup>12</sup> Door gebrek aan capaciteit en flexibiliteit is er sprake van een systeem met een hoge kwetsbaarheid.

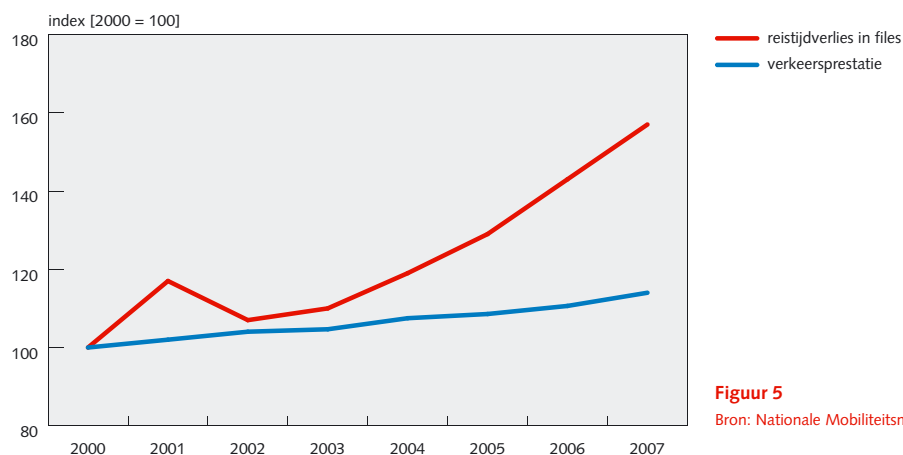
De grenzen van de capaciteit in de spits zijn op grote delen van het wegennet in de Randstad en daarbuiten

### Studie KiM: hoge bevolkingsdichtheid in de Randstad zorgt voor overbelast wegennet

Uit de Mobiliteitsbalans blijkt dat de toegankelijkheid en daarmee het gebruik van het wegennet in de Randstad hoger is dan in vergelijkbare buitenlandse gebieden. Per vierkante kilometer zijn er meer op- en afritten beschikbaar. Verder beschikt de Randstad over een minder uitgebreid onderliggend wegennet. Anders dan de Rhein Ruhr regio en de Vlaamse Ruit heeft men dus vaak geen alternatieve verbindingen voorhanden, waardoor al voor relatief kleine afstanden gebruik moet worden gemaakt van het hoofdwegennet. Dit vormt een belangrijke verklaring voor de extra druk op het netwerk van autosnelwegen, waardoor uiteindelijk de capaciteit te klein is.

Een verdere verdichting van de Randstad, zoals voor de toekomst voorzien, zal het hoofdwegennet nog verder belasten.

### Ontwikkeling verkeer en reistijdverlies op hoofdwegennet

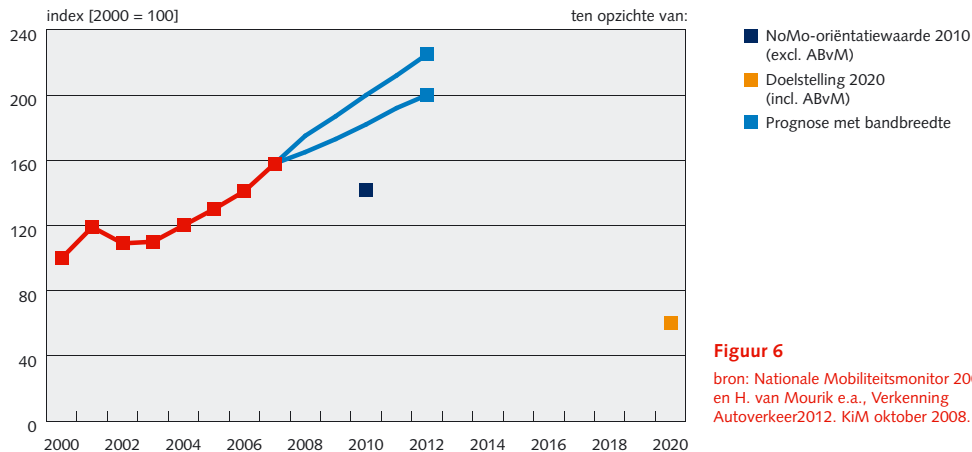


Figuur 5

Bron: Nationale Mobiliteitsmonitor 2008 (bewerking RWS-DVS)

# Files groeien harder dan gedacht

## Ontwikkeling voertuigverliesuren 2000-2007 met prognose



**Figuur 6**  
bron: Nationale Mobiliteitsmonitor 2008 en H. van Mourik e.a., Verkenning Autoverkeer2012. KiM oktober 2008.

bereikt. Verdere groei van het verkeer zorgt hier voor een relatief sterkere toename van congestie (zie figuur 5). Die was de afgelopen vijf jaar al zichtbaar: het verkeer op het hoofdwegennet is in de periode 2000 tot en met 2007 met 14 procent toegenomen. Deze groei werd verwacht in de Nota Mobiliteit. In dezelfde periode is het reistijdverlies in files echter harder gegroeid (57 procent) dan in de Nota Mobiliteit voorzien.<sup>13</sup> Buiten de Randstad groeit het verkeer sterker dan in de Randstad, vooral op de wegen in Gelderland en Noord-Brabant die op de Randstad zijn gericht.<sup>14</sup>

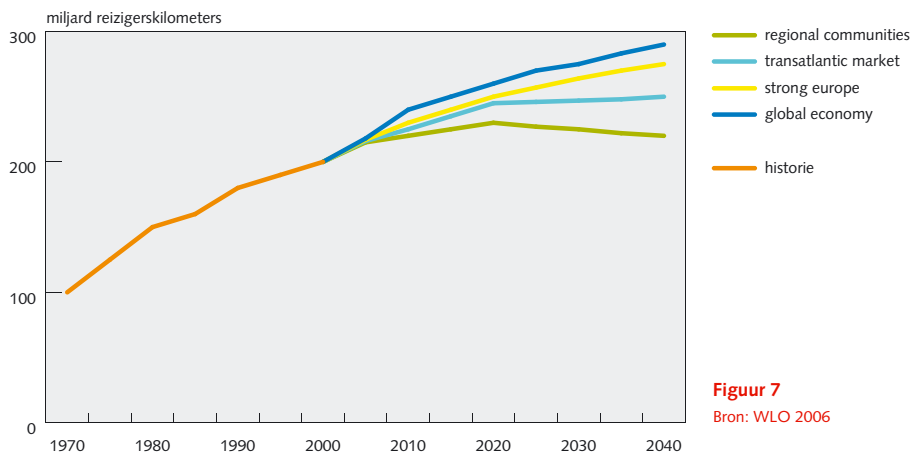
## Voertuigverliesuren

Met de groei van de mobiliteit is ook het aantal voertuigverliesuren toegenomen. In de laatste vijf jaar is dat aantal harder gegroeid dan de mobiliteit. Zonder aanvullende acties op korte termijn zal het tot 2012 nog verder toenemen (zie figuur 6). De groei van de reistijdverliezen is enigszins gedempt door de hoge brandstofprijzen (-7 procent) en de aanleg van extra rijstroken op de hoofdwegen (-10 procent). Maar de komende vijf jaar zullen de reistijdverliezen naar verwachting met 25 tot 41 procent toenemen.<sup>15</sup> Zonder de geplande aanleg van wegen uit het MIRT - inclusief spits- en plusstroken - tussen 2008 en 2012 zullen de reistijdverliezen met 38 tot 60 procent toenemen.<sup>16</sup> Daarbij is rekening gehouden met de verwachte ontwikkeling van de brandstofprijzen.

Dit alles betekent dat de doelstellingen op het gebied van reistijdverlies uit de Nota Mobiliteit<sup>17</sup> onder druk staan.

Een van de oorzaken van de hoog oplopende reistijdverliezen is de al genoemde kwetsbaarheid van het mobiliteitssysteem. Bij incidenten op de weg zijn er vaak geen alternatieve routes, waardoor lange files kunnen ontstaan. In opdracht van de Raad voor Verkeer

## Ontwikkeling personenmobiliteit

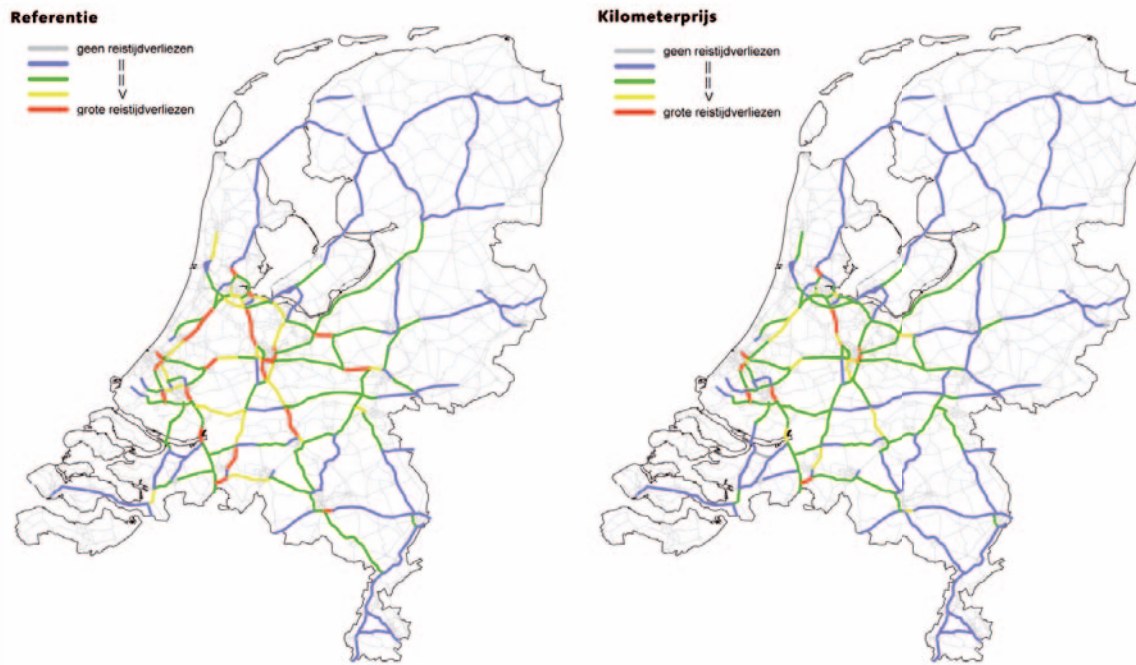


**Figuur 7**  
Bron: WLO 2006

<sup>13</sup> H. van Mourik e.a., Verkenning Autoverkeer 2012. KIM oktober 2008.

<sup>14</sup> KiM, nieuwsbrief juni 2008.

<sup>15</sup> Hierbij wordt ervan uitgegaan dat 100% van de wegbreedingen die gepland zijn voor 2012, ook daadwerkelijk gerealiseerd zullen worden in deze periode. Als 70% van de wegbreedingen wordt gerealiseerd, zullen de voertuigverliesuren stijgen met 29 tot 46 procent.



Figuur 8: structurele reistijdverliezen hoofdwegennet op werkdagen (2020)<sup>22</sup>

en Waterstaat heeft TNO onderzoek gedaan naar de kosten van de kwetsbaarheid van het wegsysteem. TNO heeft gerekend met een gemiddelde tijdwaardering van € 15 per uur en 5 incidenten per dag.<sup>18</sup> Deze kosten blijken alleen voor de Randstad al op te lopen van € 1,2 miljard nu naar € 4,1 miljard in 2030.<sup>19</sup> Deze berekeningen tonen aan dat het loont om te investeren in de robuustheid van het systeem.

Ook voor de minder nabije toekomst laten de prognoses in de meeste scenario's een flinke groei zien, die niet met het huidige systeem kan worden opgevangen.

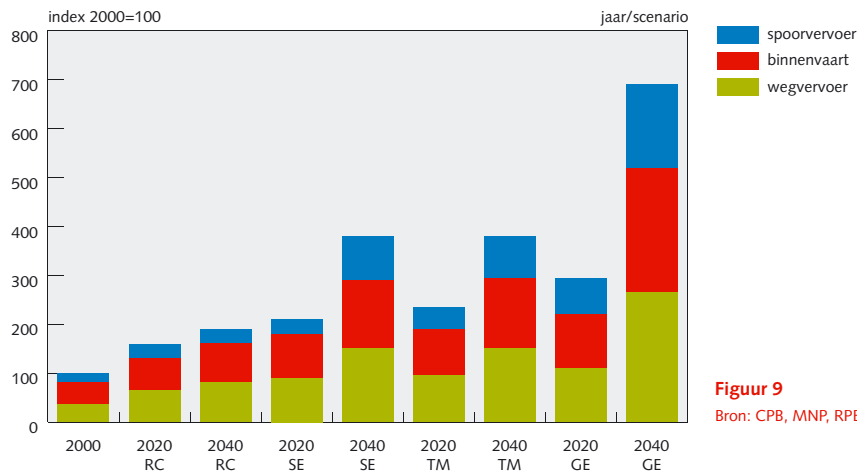
### Anders Betalen voor Mobiliteit

De invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) zal naar verwachting een remmend effect op de mobiliteitsgroei hebben, maar het zal de groei niet stoppen. Onderzoek laat zien dat afhankelijk van het groeiscenario het aantal kilometers dat in 2020 met de auto wordt gereisd als gevolg van de invoering van ABvM een kleine 15% minder is dan in een situatie zonder ABvM.<sup>20</sup> Dit betekent dat hierdoor een grotere CO<sub>2</sub>-reductie wordt bereikt dan eerder was aangenomen.

Door de kilometerprijs neemt het aantal voertuigverliesuren door files af. Verwacht wordt dat weggebruikers door de invoering van de kilometerprijs bewuster omgaan met automobiliteit.<sup>21</sup> Sommige weggebruikers zullen kiezen voor andere routes of andere vertrektijden, voor een andere vervoerwijze (fiets, openbaar vervoer, carpoolen) of voor een ander activiteitenpatroon (de frequentie of bestemming aanpassen). Op de langere termijn heeft de kilometerprijs invloed op de keuze van woon- en werklocatie van huishoudens en op de vestigingslocatie van bedrijven. Het spitsstarief levert een relatief grote bijdrage aan de afname van de files, doordat het gericht ingrijpt op knelpunten. De invoering van ABvM zal daarnaast een positief effect hebben op de milieudoelstellingen, omdat milieukenmerken van het voertuig een belangrijk element in de vaststelling van het tarief vormen. Maar ook met ABvM blijft de mobiliteit naar verwachting groeien en is investeren in capaciteit en robuustheid van belang om de oplopende reistijdverliezen tegen te gaan.

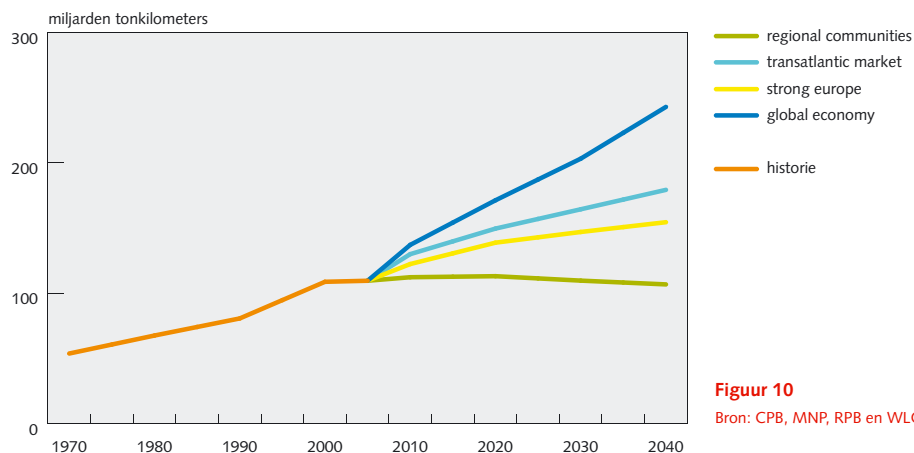
- 16 H. van Mourik e.a., Verkenning Autoverkeer 2012. KIM oktober 2008.
- 17 In 2020 moet het niveau zijn teruggebracht naar dat van 1992.
- 18 Bij huidige beleid, inclusief invoering van ABvM. Extra kosten voor het milieu zijn niet meegenomen. TNO, De kosten van de kwetsbaarheid van het wegennet in de Randstad in 2008 en 2030 (september 2008).
- 19 Hierbij is uitgegaan van 100% afbouw van de vaste belastingen conform de brief van de staatssecretaris van Financiën over de fiscale aspecten Anders Betalen voor Mobiliteit, 30 mei 2008. Kamerstukken II, 2007 - 2008, 31 305, nr. 35. Het effect is gebaseerd op de onderzoeken in het kader van de Joint Fact Finding met de maatschappelijke partijen in 2006 en 2007. Joint Fact Finding. Verkeerskundige effecten 2020 vastgesteld met het LMS, 4Cast, december 2006. Bijlage bij Kamerstukken II, 2007-2008, 31305, nr. 1. Naar de effecten van 100% afbouw van de BPM loopt nog nader onderzoek. Daarin worden de effecten op het gebruik van de netwerken bestudeerd, in relatie tot de hoogte van de heffingen.
- 20 Beprizen van het wegverkeer – De effecten op doorstroming, bereikbaarheid en economie, Ruimtelijk Planbureau, 2007, blz. 13-14.
- 22 Bron: Joint Fact Finding. Verkeerskundige effecten 2020 vastgesteld met het LMS, 4Cast, december 2006. Bijlage bij Kamerstukken II, 2007 - 2008, 31305, nr. 1. Situatie met kilometerprijs conform onderzoeksvariant 26 (variabilisatie MRB, BPM, Eurovignet en opcenten).

## Groei containervervoer per modaliteit



**Figuur 9**  
Bron: CPB, MNP, RPB en WLO (2006)

## Goederenmobiliteit op Nederlands grondgebied



**Figuur 10**  
Bron: CPB, MNP, RPB en WLO 2006

## Goederenvervoer

Bij het goederenvervoer is de groei meer nog dan bij de personenmobiliteit afhankelijk van de economische ontwikkeling. De goederenmobiliteit zal vooral toenemen door groei van de internationale handel en een verschuiving naar meer hoogwaardige productieactiviteiten. Dat leidt in Nederland tot een verschuiving van (overzeese) import van grondstoffen naar import van laagwaardige half- en eindfabrikaten. Omdat met name containervervoer hierin voorziet, groeit dit vervoer het hardst (zie figuur 9). Ook zal economische specialisatie, technologische innovatie en kennisontwikkeling zorgen voor een verandering in het verplaatsingskarakter. Maar zelfs als Nederland zoals verwacht en gewenst zich in hoogwaardige en duurzame logistieke dienstverlening specialiseert, moet het zich voorbereiden op een forse groei van het fysieke transport (zie figuur 10).

De ontwikkeling van de mondiale handel en de daarmee samenhangende groei van de mainports zorgen er mede voor dat de groei van het goederenvervoer groter kan zijn dan de groei van het personenvervoer. Dat vereist op een aantal punten specifieke aandacht voor het goederenvervoer, bijvoorbeeld voor de bereikbaarheid van de mainports, greenports en andere economische kerngebieden. De prognoses voor het goederenvervoer hebben niet alleen een grote bandbreedte, ze verschillen daarnaast aanzienlijk op het niveau van corridors. Sommige snelwegen, zoals de A15 en de A67, verwerken een hoog aandeel vrachtvervoer. Corridorgerichte analyses van de goederenstromen zijn daarom nodig.





**stelsysteem  
sische  
n 2028**

### De olympische droom: meedoen is niet genoeg

De aloude olympische gedachte luidt dat meedoen belangrijker is dan winnen. In Nederland denken we daar anders over: alleen serieuze kandidaten met kans op hoge klasseringen mogen namens ons land meedoen aan de Olympische Spelen. Van die winnaarsmentaliteit is ook sprake in het denken over Nederland. Het kabinet heeft de ambitie om van ons land een economisch concurrerende en dynamische regio in Europa te maken. Voorwaarde daarvoor is een aangenaam woon- en werkklimaat. Bij deze ambitie hoort een mobiliteitssysteem van olympische kwaliteit: een uitmuntende, gegarandeerde bereikbaarheid draagt ertoe bij dat Nederland een positie in de internationale economische top kan behalen én behouden.

## 2.1 Mobiliteitssysteem niet af in 2020

De Nota Mobiliteit heeft een looptijd tot 2020 en blijft het inhoudelijke uitgangspunt voor het mobiliteitsbeleid tot 2020. Maar in dat jaar is het mobiliteitssysteem niet af. Ons land staat dan nog steeds voor grote uitdagingen. Zoals in het voorgaande hoofdstuk is geschetst, zal de groei (demografisch en op het gebied van mobiliteit) in veel stedelijke gebieden nog volop doorgaan. De ambitie om Nederland duurzaam een plaats in de economische top van Europa te laten verwerven, versterkt bovendien de roep om een hogere kwaliteit van het mobiliteitssysteem. Een hoge kwaliteit van het mobiliteitssysteem zal namelijk een belangrijk voordeel betekenen ten opzichte van andere landen. Dit vraagt om inventief beleid en verstandige investeringen, want andere landen zitten immers ook niet stil. Investeren in het mobiliteitssysteem blijft nodig, zowel in de capaciteit als in de robuustheid van de netwerken. Alleen investeren in het vergroten van de capaciteit in een knelpunt gerichte benadering, zoals tot nu toe gebruikelijk, is niet voldoende. De urgentie van de problematiek toont aan dat er meer nodig is (zie hoofdstuk 1). De kwetsbaarheid van het systeem is inmiddels dusdanig groot, dat er ook geïnvesteerd moet worden in het vergroten van de robuustheid van het mobiliteitssysteem. De MobiliteitsAanpak kijkt om deze reden verder dan de horizon van de Nota Mobiliteit.

In dit hoofdstuk wordt een ambitie geschetst van een hoogwaardig mobiliteitssysteem in 2028. In de komende jaren zal dit verder moeten worden geconcretiseerd. Daarbij zal uiteraard naar financiële consequenties en haalbaarheid worden gekeken. In deze ambitie passen de

maatregelen die dit kabinet neemt om te voldoen aan de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit en de ambities uit het coalitieakkoord, zowel voor 2012 (zie hoofdstuk 3) als voor 2020 (zie hoofdstuk 4). Het investeringspakket van deze MobiliteitsAanpak is een eerste belangrijke stap naar het realiseren van de ambitie voor 2028.

### Ambitie MobiliteitsAanpak

De ambitie van deze MobiliteitsAanpak is om in 2028 te komen tot een bereikbaarheid van de stedelijke netwerken en economische kerngebieden van olympisch niveau. Dat houdt in dat het mobiliteitssysteem **samenhangend en robuust** is, en door zijn hoge kwaliteit **keuzemogelijkheden** biedt. Dit betekent een systeem met **sterke modaliteiten** die stuk voor stuk genoeg capaciteit hebben, zodat ze blijven functioneren bij incidenten en onderhoudswerkzaamheden, en met **sterke verbindingen** tussen die modaliteiten, zodat reizigers probleemloos kunnen overstappen en de overslag van goederen wordt vergemakkelijkt. Het gaat erom reizigers en vervoerders meer mogelijkheden te geven om voor optimale (combinaties van) vervoerswijzen te kiezen. Hiervoor is samenhang tussen ruimte en mobiliteit bij de gebiedsontwikkeling onmisbaar. Invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit maakt bovendien de werkelijke kosten van een reis transparanter, waardoor een rationelere keuze mogelijk wordt.

Robuustheid is van belang om ook bij incidenten een basiskwaliteit en alternatieven aan te kunnen bieden. In hoofdstuk 1 is ingegaan op de grote reistijdverliezen en hoge kosten door de kwetsbaarheid van het systeem: bij een ongeval of een flinke regenbui loopt vaak meteen een groot deel van het systeem vast, met grote reistijdverliezen tot gevolg. Investeringen in robuustheid, naast structurele vergroting van de capaciteit, zijn daarom lonend.



## Kosten en baten van robuustheid

Meer aandacht voor robuustheid van het mobiliteitsstelsel vraagt op projectniveau om een betere verankering van dit begrip in de maatschappelijke kosten- en batenanalyses (MKBA). Daarom zal worden bekeken op welke manier robuustheid kan worden opgenomen in de leidraad die het Rijk hanteert bij het onderzoek naar de economische effecten van infrastructuur (OEI-leidraad). MKBA's zijn een belangrijk beleidsinstrument ter ondersteuning van de besluitvorming. De MKBA zal als instrument constant in ontwikkeling blijven, om de bruikbaarheid te kunnen blijven garanderen. De waarde van MKBA's is gelegen in het optimaliseren van gewenste projecten en het ondersteunen van de politieke besluitvorming.

De ruimtelijk-economische hoofdstructuur van Nederland bepaalt de betekenis van het mobiliteitssysteem en daarmee de kwaliteitseisen die eraan worden gesteld. In de belangrijkste economische gebieden en rond de grootste stedelijke kernen wordt het mobiliteitssysteem het zwaarst belast en zijn samenhang en robuustheid dus het belangrijkste. Dat geldt zowel voor doorgaande verbindingen tussen stedelijke gebieden als voor de bereikbaarheid binnen die gebieden.<sup>23</sup>

## 2028 horizon van de ambitie

Om de volgende redenen is 2028 als horizon voor deze ambitie gekozen:

- 20 jaar is een termijn die nodig is voor toekomstvaste investeringsbeslissingen;
- 20 jaar is een overzichtelijke termijn voor het stellen van een concrete ambitie;
- 20 jaar is een termijn waarop die ambitie kan worden gerealiseerd;
- 2028 sluit goed aan bij een eventueel voorstel van Nederland om de Olympische Spelen te mogen organiseren.

## Verlenging MIRT-periode

De MobiliteitsAanpak is voor de periode tot en met 2020 vertaald in concrete programma's en projecten en voorzien van financiële dekking. Voor de geschetste ambitie na 2020 is dat niet het geval. Daarom is in 2009 inzicht in de kosten en baten van de hier gepresenteerde maatregelpakketten nodig. Vervolgens zal in de periode daarna een analyse van maatschappelijke kosten en baten van de concrete projectvoorstellen worden opgesteld, rekening houdend met de (verdere) implicaties van Anders Betalen voor Mobiliteit. De budgettaire inpassing moet plaatsvinden binnen de MIRT-kaders.

Verkeer- en vervoerinvesteringen vergen naar hun aard altijd een lange voorbereidingstermijn. Vandaar dat de MIRT-periode in 2003 (ten tijde van de eerste PKB in het kader van de Nota Mobiliteit) op 2020 is gesteld. Om ook de komende jaren financieel solide en toekomstvaste investeringsbesluiten te kunnen nemen komt het kabinet in het kader van besluitvorming over de begroting 2010 met een voorstel voor verlenging van de MIRT-periode. Totdat nadere besluitvorming hierover heeft plaatsgevonden rust er een algemeen voorbehoud op de geschetste ambitie en de financiering ervan.

<sup>23</sup> De OESO concludeert in zijn rapport over de Randstad dat de steden in de Randstad niet optimaal van elkaars nabijheid profiteren. Door een betere aansluiting van de steden op elkaar én toepassing van ketenregie op knooppunten/mainports kan het maatschappelijk rendement verhoogd worden en kan de economie van de Randstad worden versterkt.

# Olympische kwaliteit: sterke verbindingen en sterke modaliteiten

## 2.2 Tien concepten voor een robuust mobiliteitssysteem in 2028

Een robuust mobiliteitssysteem heeft samenhang en voldoende capaciteit om een stootje op te vangen. Samenhang betekent sterke verbindingen tussen de verschillende modaliteiten zodat reizigers probleemloos kunnen overstappen en de overslag van goederen wordt vergemakkelijkt. Voldoende capaciteit betekent dat de wegen, openbaar vervoer, fietsverkeer en vaarwegen stuk voor stuk sterk zijn en voldoende capaciteit bieden. Door middel van tien concepten geeft het kabinet vorm aan het robuuste mobiliteitssysteem van 2028:

5. Samenhangende stedelijke OV-netwerken met een spinnenwebstructuur en hoge frequenties.

### *Wegen*

6. Ontvlechting van regionaal en doorgaand verkeer – of van personen- en goederenvervoer – waar dat voor de doorstroming zinvol is.
7. Een streefwaarde op de hoofdverbindingssassen van gemiddeld 80 km/h in de spits.
8. Minimaal 2 x 4 rijstroken op de belangrijkste verbindingen tussen de steden in de Randstad.
9. Inzet van N-wegen in een robuust wegensysteem.

### *Vaarwegen*

10. Vrije doorvaart op de belangrijkste corridors op het vaarwegennet, met een scheepvaart die rekening houdt met klimaatverandering.

In de volgende paragrafen worden deze concepten in een context geplaatst en uitgewerkt.

### Concepten gericht op sterke verbindingen

1. Alternatieven bieden dankzij parallelle structuren binnen en tussen de modaliteiten in gebieden met belangrijke reizigers- en/of goederenstromen.
2. Goede aansluitingen en multimodale knooppunten voor personen en goederen, en multimodale reisinformatie.
3. Sterke internationale verbindingen.

### Concepten gericht op sterke modaliteiten

#### *Openbaar Vervoer*

4. Hoogfrequent spoorvervoer: in de brede Randstad minimaal 6 intercity's en bij voorkeur 6 Sprinters per uur, en verhoging van frequenties op andere corridors met voldoende reizigers.

## 2.3 Sterke verbindingen

### Concept 1

Alternatieven bieden door parallelle structuren



Figuur 11: parallelle structuren

Het bieden van keuzemogelijkheden staat centraal in het mobiliteitssysteem van olympisch niveau. Een robuust mobiliteitssysteem van hoge kwaliteit maakt het voor de reiziger of transporteur mogelijk om zich op een comfortabele en betrouwbare manier van deur tot deur te verplaatsen. Op de drukste verbindingen moet de reiziger of transporteur daarbij de keuze hebben tussen verschillende vervoerswijzen. Daar draagt paralleliteit in het wegsysteem aan bij, ofwel door parallel aan elkaar lopende hoofdwegen, ofwel door inzet van het onderliggend wegennet. Daarnaast is op de drukste

verbindingen paralleliteit tussen de modaliteiten met daarbij behorende overstappunten van belang. De fiets is daarin cruciaal, want die speelt een grote rol in het woon-werk verkeer en in het voor- en natransport. Fietsvoorzieningen, zoals kwalitatief goede routes en stallingen met voldoende capaciteit, horen bij een concept waarin alternatieven worden geboden.

### Concept 2

Goede aansluitingen en multimodale overstappunten



Figuur 12: multimodale overstappunten

Auto, trein, fiets, bus, tram of metro: de aansluiting binnen de modaliteiten (onderliggend wegennet-hoofd-wegennet, intercity's-sprinters-regionaal OV) en tussen de systemen moet goed en logisch zijn. Dat betekent goed op elkaar aansluitende dienstregelingen, goede fietsvoorzieningen en ook voor automobilisten goed bereikbare overstappunten. Voor de een betekent dit

# Keuzevrijheid door logische overstappunten en goede informatie

dat er aan de rand van de stad zal worden overgestapt, een ander besluit al op een eerder moment om de auto te parkeren en het OV te pakken. De bereikbaarheid van druk bezochte gebieden kan daardoor sterk verbeteren.

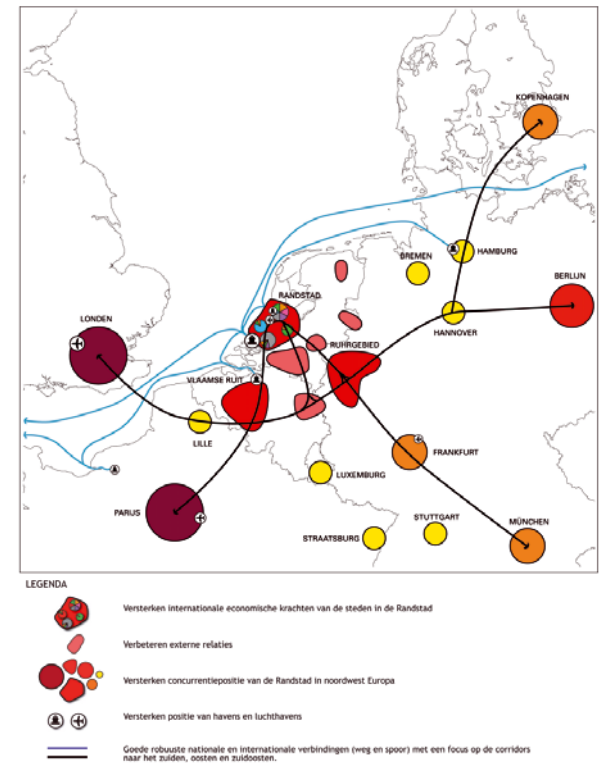
Ook bij onverwachte vertraging op de weg, bijvoorbeeld door een ongeval, zijn goede overstappunten tussen weg en OV van belang. Dan moet een automobilist snel kunnen kiezen voor bijvoorbeeld de trein, zowel voor als tijdens de reis. Het aansluiten van het wegensysteem op het OV-systeem is dus ook belangrijk voor de robuustheid van het totale mobiliteitssysteem. En gezien de hoge kosten die kwetsbaarheid van het systeem met zich meebrengt (zie hoofdstuk 1) zijn investeringen op dit terrein lonend. Daarom zijn verschillende soorten multimodale overstappunten nodig: kleinere transferia aan de randen van de steden met veel ruimte om over te stappen op lokaal openbaar vervoer, (elektrische) fietsen, scooters, Segway's, taxi's, watertaxi's of tuktuks, en grotere overstappunten buiten de ringen voor uitwisseling tussen de auto, de trein en metro/sneltram. Het belang van deze multimodale knooppunten wordt ook in de structuurvisie Randstad 2040 onderstreept, in combinatie met verdichting en centrumvorming. Goed toegankelijke, real time reisinformatie is een onmisbare voorwaarde om keuzes te kunnen maken. De reiziger moet op ieder moment van zijn reis de slimste keuzemogelijkheid voorgelegd krijgen, en weten wanneer en waar hij over zou kunnen stappen als hij dat wil. Ook Anders Betalen voor Mobiliteit helpt de reiziger in het maken van zijn keuze, omdat de 'prijs van een reis' transparanter wordt, in termen van kosten, tijd en milieubelasting.

Voor de hoogwaardige afwikkeling van het goederenvervoer is een goed functionerend netwerk van multimodale knooppunten en achterlandverbindingen van belang. Strategisch gelegen knooppunten, verbonden

met de zee- en luchthavens, vormen vestigingslocaties voor logistieke bedrijvigheid. Sommige van deze knooppunten kunnen ingericht worden als inland hubs: in het binnenland gelegen logistieke centra, waar bijvoorbeeld ook douanefaciliteiten aanwezig zijn. Op deze manier kunnen bijvoorbeeld de mainports ontlast en versterkt worden en kunnen regionale stromen gebundeld worden voor verder transport.

## Concept 3

Sterke internationale verbindingen



Bron: Structuurvisie Randstad 2040

Figuur 13: sterke internationale verbindingen

Omdat Europa steeds belangrijker voor Nederland wordt, moeten de internationale verbindingen in een robuust mobiliteitssysteem van olympische kwaliteit goed op orde zijn, zowel over de weg als over het spoor en via de vaarwegen. De structuurvisie Randstad 2040 wijst daar ook nadrukkelijk op.

Het doorgaande, (inter)nationale verkeer heeft veel last van de doorstromingsproblemen rond de stedelijke netwerken en de economische kerngebieden. Door deze aan te pakken wordt de kwaliteit van de internationale verbindingen ook verhoogd. Het (inter)nationaal verkeer in de corridorregio's, zoals Gelderland, Overijssel, Brabant en Limburg, zal naar verwachting zowel via de weg als over het spoor gaan groeien. Goede, robuuste verbindingen, met meerdere modaliteiten, ook internationaal, zijn van groot belang voor de nationale en regionale economie. De aandacht gaat daarbij vooral uit naar de corridors naar het zuiden, oosten en zuidoosten.<sup>24</sup> Dit sluit aan op de voor Nederland belangrijkste economische gebieden richting Oost-Europa, het Ruhrgebied en de Vlaamse Ruit.

Op het spoor draagt de HSL-Zuid bij aan een betere verbinding met België en Frankrijk. Op de verbinding met Duitsland wordt een vlotte doorstroming voor de ICE gerealiseerd, met reistijdwinst als gevolg. Het kabinet steunt waar nodig regionale overheden in de grensgebieden bij het uitbreiden van kansrijke grensoverschrijdende personentreindiensten. Dit is bijvoorbeeld het geval in de driehoek Eindhoven-Aken-Luik. De toekomst moet uitwijzen of een doorgaande verbinding vanuit de Randstad met deze internationale regio wenselijk en haalbaar is.

Voor de internationale bereikbaarheid van Nederland worden naast de mainports Rotterdam en Schiphol regionale luchthavens steeds belangrijker. In de

aankomende luchtvaartnota zet het kabinet in op behoud en versterking van het netwerk van internationale verbindingen door een duurzame en gespecialiseerde groei van de Nederlandse luchtvaart in balans met milieu, leefomgeving en veiligheid. Daarbij is er een rol voor verschillende luchthavens. Op Schiphol kan het mainport-gebonden verkeer een plek krijgen. Niet mainport-gebonden verkeer kan uitwijken naar gespecialiseerde regionale luchthavens van nationaal belang, zoals Lelystad en mogelijk Eindhoven. De aankomende luchtvaartnota maakt keuzes voor de verdere richting en omvang van de luchthavenontwikkeling. De consequenties voor de landzijdige bereikbaarheid zullen in de uitwerking daarvan worden geconcretiseerd. Eventuele knelpunten in de bereikbaarheid van de luchthavens zullen uit de vierjaarlijkse nationale markt- en capaciteitsanalyse blijken.<sup>25</sup>

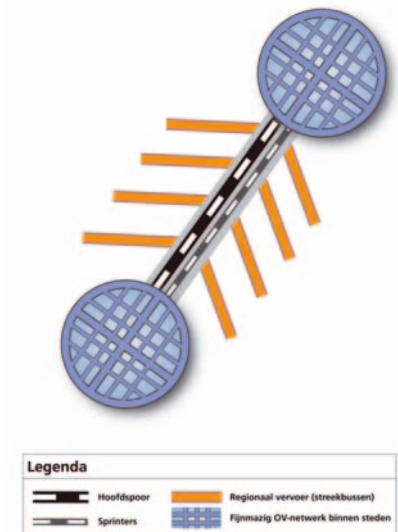
Ook het maritieme netwerk (vooral short sea) kan bijdragen aan het verminderen van de belasting van het wegennetwerk. Om short sea als modaliteit aantrekkelijker te maken is het reduceren van administratieve procedures een speerpunt.

## 2.4 Sterke modaliteiten

### 2.4.1. Samenhangend OV-systeem

Een samenhangend OV-systeem bestaat uit een aantal niveaus, die samen voor goede en snelle verbindingen op (inter)nationale, regionale en lokale schaal zorgen. Intercity's, sprinters, regionale spoorverbindingen en belangrijke metro- en hoogwaardige OV-lijnen zorgen voor goede en snelle verbindingen van, naar en tussen stedelijke netwerken en economische kerngebieden. Zij fungeren als ruggengraat van het OV-systeem.

Figuur 14: Samenhangend OV-netwerk.



<sup>24</sup> Goed verbonden met de internationale transportnetwerken (TEN's).

<sup>25</sup> Zie hoofdstuk 6 voor de opzet van de voorgestelde nationale markt- en capaciteitsanalyse.

Regionale buslijnen, lightrailverbindingen en stedelijk openbaar vervoer (bus, tram, metro) zorgen voor de fijnmazige bereikbaarheid. P+R terreinen en goede fietsvoorzieningen completeren het geheel. Rijk, provincies en gemeenten moeten de handen ineen slaan om tot een kwalitatief hoogwaardig, samenhangend systeem te komen.

#### Concept 4

Hoogfrequent spoorvervoer in de brede Randstad, minimaal 6 IC's en bij voorkeur 6 Sprinters per uur en verhoging frequenties op andere corridors met voldoende reizigers.

##### Legenda

Verhoging frequenties op belangrijkste corridors  
Reizigers Landsteden



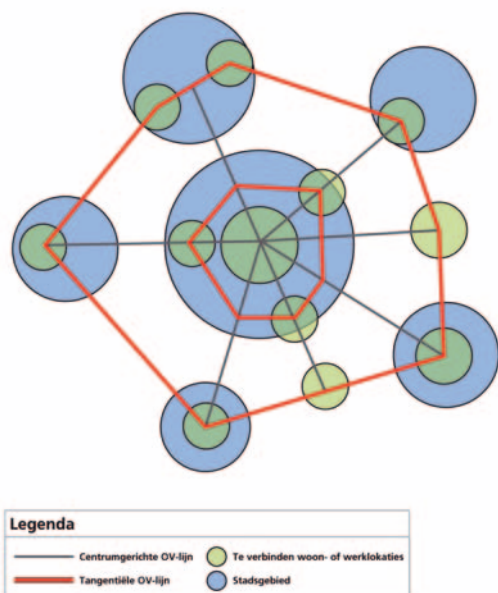
Figuur 15: hoogfrequent spoorvervoer in de brede Randstad

Op de drukste corridors op het hoofdspoor streeft het Rijk naar hoge frequenties. Daar wordt een start mee gemaakt in het Programma Hoogfrequent Spoor, dat in 2020 uitgevoerd zal zijn. In de periode van 2020 tot 2028 kunnen de frequenties verder opgevoerd worden. Bovendien kunnen dan ook andere corridors met voldoende reizigers aangepakt worden. Dit betekent dat er rond 2028 minimaal 6 intercity's en bij voorkeur 6 sprinters in de brede Randstad zullen rijden. De consequentie daarvan kan zijn dat er, naast maatregelen die ervoor moeten zorgen dat het bestaande netwerk zwaarder kan worden belast, op een aantal trajecten bijgebouwd moet worden. Ook moeten er mogelijk andere gerichte investeringen worden gedaan, bijvoorbeeld op het gebied van inpassing.

Daarnaast worden er maatregelen genomen om het groeiende goederenvervoer over het spoor, onder andere door de aanleg van de Tweede Maasvlakte, te kunnen verwerken. Die maatregelen moeten voorkomen dat het personenvervoer en het goederenvervoer op het spoor elkaar in de weg gaan zitten. Bij frequentieverhogingen op trajecten met spoorbruggen over belangrijke vaarwegen wordt rekening gehouden met het economisch belang en de potentie van de binnenvaart.

## Concept 5

Samenhangende stedelijke OV-netwerken met een spinnenwebstructuur en hoge frequenties



Figuur 16: samenhangende stedelijke OV-netwerken

Behalve maatregelen op het hoofdspoor, die ervoor zorgen dat de frequenties worden verhoogd, zijn goede aansluitingen van het spoor op het regionale openbaar vervoer (decentraal spoor, bus, tram en metro) nodig, zodat reistijden korter worden en het reisgemak verbetert. Het OV zal een belangrijke plaats krijgen in de gebiedsagenda's.<sup>26</sup> Door het openbaar vervoer in de gebiedsagenda's onder te brengen wordt de samenhang tussen de regionale en nationale concessies en de samenhang met ander modaliteiten bewaakt. Ook in het regionaal openbaar vervoer (inclusief decentraal spoor) uit de hoge kwaliteit zich in hoge frequenties, naast een goede doorstroming en een begrijpelijk

netwerk van verbindingen. Woon- en werklocaties aan de randen van de steden worden door middel van tangenten direct met elkaar verbonden. Zo ontstaat in en rond de steden een OV netwerk met een spinnenwebstructuur, waardoor locaties sneller onderling bereikbaar zijn. Belangrijke corridors vragen daarnaast om een hoogwaardige OV-kwaliteit (HOV) om de vraag op een efficiënte en klantvriendelijke manier aan te kunnen.

De ontwikkeling van verstedelijking en locatiekeuze van bedrijven en instellingen zal van grote invloed zijn op de mate en wijze waarop de OV-netwerken zich zullen vormen. Aansluiting op de ruimtelijke ontwikkelingen is dus cruciaal. Omdat het zwaartepunt van de verstedelijkingsopgave wordt gelegd bij de grote steden binnen de Randstad zal hier met nadruk moeten worden gestreefd naar spinnenwebstructuren. Daarnaast zijn een goed comfort, punctualiteit en sociale veiligheid in het OV vanzelfsprekend.

### 2.4.2. Samenhangend en robuust wegsysteem

Een samenhangend wegstelsel bestaat uit het hoofdwegennet, onderliggende (provinciale) wegen en de (belangrijkste) stedelijke wegen. Het hoofdwegennet vervult in een groot aantal gebieden meerdere functies: het bedient het doorgaande (lange afstands) verkeer, maar vervult ook vaak een rol in de regionale en zelfs lokale verplaatsingen, vooral rond de stedelijke netwerken en bij rivierovergangen. Om een betrouwbare reistijd te kunnen realiseren is robuustheid van het totale wegsysteem van groot belang. Investerings hierin zijn lonend, zoals in hoofdstuk 1 is aangetoond. Zowel de regionale bereikbaarheid als de betrouwbaarheid van nationale en internationale verplaatsingen profiteren van deze investeringen. Robuustheid

<sup>26</sup> In hoofdstuk 6 wordt verder op de gebiedsagenda's ingegaan.

# Binnen 10 minuten een trein in de brede Randstad

## Ontvlechten

- Door lokale en doorgaande verkeersstromen van elkaar te scheiden op het-zelfde wegvak
- Door parallelle verbindingen op het hoofdwegenet te creëren
- Door parallelle verbindingen te creëren met gebruik van het onderliggend wegennet

garandeert voldoende capaciteit voor de verwerking van structurele drukte en de inpassing van onderhoudswerkzaamheden. Robuustheid houdt daarnaast in dat er bij onderhoudswerkzaamheden, incidenten en calamiteiten voldoende alternatieve routes beschikbaar zijn. Zo krijgen reizigers meer keuzemogelijkheden.<sup>27</sup>

Nederland ligt voor een groot deel onder de zeespiegel, waardoor het kwetsbaar is voor overstromingen. Vanzelfsprekend staat het voorkomen daarvan voorop, maar 100 procent veiligheid bestaat niet. Daarom moeten de hoofdwegen en de belangrijkste N-wegen bij overstromingen bereikbaar worden gehouden om evacuatie en hulpverlening mogelijk te maken. Een robuust wegennetwerk is daarvoor een absolute voorwaarde. Op basis van het advies van de commissie Veerman zal in het Nationaal Waterplan voor de langere termijn worden opgenomen dat bij ontwerp en aanleg van wegen in kwetsbare gebieden rekening moet worden gehouden met de daar geldende risicoprofielen voor overstromingen.

Een samenhangend netwerk creëren vraagt om een sterke gezamenlijke aanpak, waarin Rijk, provincies, stadsregio's, waterschappen en gemeenten afspraken maken over onder meer een gezamenlijke sturingsfilosofie, een gezamenlijk uitvoeringsprogramma, incidentmanagement en omleidingsroutes bij calamiteiten. Dit krijgt een plaats in de al genoemde gebiedsagenda's.

## Concept 6

Ontvlechten van regionaal en doorgaand verkeer, of van personen- en goederenvervoer



Figuur 17: ontvlechten van regionaal en doorgaand verkeer

Het kabinet legt de nadruk op de bereikbaarheid van de stedelijke netwerken en economische kerngebieden. De bepaling van structuur en gewenste kwaliteit van het netwerk in en rond deze stedelijke netwerken en economische kerngebieden zal gezamenlijk met de decentrale overheden (provincies, gemeentes, stadsregio's) worden vormgegeven. Een van de leidende principes daarbij is het ontvlechten van verkeersstromen waar dat zinvol is. De verschillende soorten verkeer, (stads)regionaal en (inter)nationaal, personen en goederen, delen op

<sup>27</sup> Dat wordt extra belangrijk nu blijkt dat veel bruggen gevoelig zijn voor de belasting door groeiende verkeersstromen. Daarom zijn ingrepen met minimale hinder voor de weggebruiker de komende jaren nodig.



het grootste deel van het netwerk dezelfde weg. Dat is ook in de meeste gevallen geen enkel probleem. Maar daar waar ze elkaar in de weg zitten, kan het zinvol zijn om de stromen fysiek van elkaar te scheiden door ontvlechting. Dit is vooral het geval bij de grootstedelijke gebieden. Dat bevordert de doorstroming van het doorgaande (internationale en nationale) verkeer, maar verbetert ook de bereikbaarheid op lokaal en regionaal niveau. Vergroting van de flexibiliteit van de infrastructuur is daarbij van belang.

### Concept 7

Een streefwaarde op de hoofdverbindingssassen van gemiddeld 80 km/h in de spits



Figuur 18: streefwaarde HVA's gemiddeld 80 km/h in de spits, en 2x4 rijstroken op de belangrijkste verbindingen in de Randstad

Naast de gebiedsgerichte benadering die in de gebiedsagenda's uitgewerkt wordt, wil het kabinet in 2028 een hogere kwaliteit bieden op de hoofdverbindingssassen. Dit wordt vertaald in een rijnsnelheid van gemiddeld 80 km/h op de hoofdverbindingssassen in de spits. Dat betekent een verhoging ten opzichte van de ambitie in de Nota Mobiliteit (gemiddeld 66 km/h). Om deze ambitie te realiseren moeten de snelwegen voldoende capaciteit hebben. Hiermee worden ook de internationale aansluitingen verbeterd. Naar verwachting heeft een hogere gemiddelde snelheid door een betere doorstroming een (licht) positief effect op de CO<sub>2</sub> uitstoot op voertuigniveau. Een eerste quick scan van TNO bevestigt dit beeld. Een vervolgonderzoek is uitgezet. In de sterk verstedelijkte gebieden – met name op de ringwegen – is de streefwaarde van gemiddeld 80 km/h in de spits moeilijk te realiseren. Op deze ringwegen heeft het kabinet de ambitie om daar waar doorgaand en regionaal verkeer ontvlochten wordt, voor het doorgaande verkeer een gemiddelde rijnsnelheid van 80 km/h in de spits te realiseren. Voor het regionale verkeer blijft de ambitie op het niveau van de Nota Mobiliteit, namelijk gemiddeld 50 km/h in de spits. Maatregelen op het onderliggend wegennet (onder voorwaarde van de uitgangspunten van Duurzaam Veilig) of in het OV kunnen hier eveneens een bijdrage leveren aan de goede bereikbaarheid.

### Concept 8

Minimaal 2 x 4 rijstroken op de belangrijkste verbindingen tussen de steden in de Randstad

Om voldoende infrastructurele capaciteit te bieden om de streefwaarde van gemiddeld 80 km/h te halen is het onder meer nodig om op de belangrijkste verbindingen op het hoofdwegennet in de Randstad tenminste

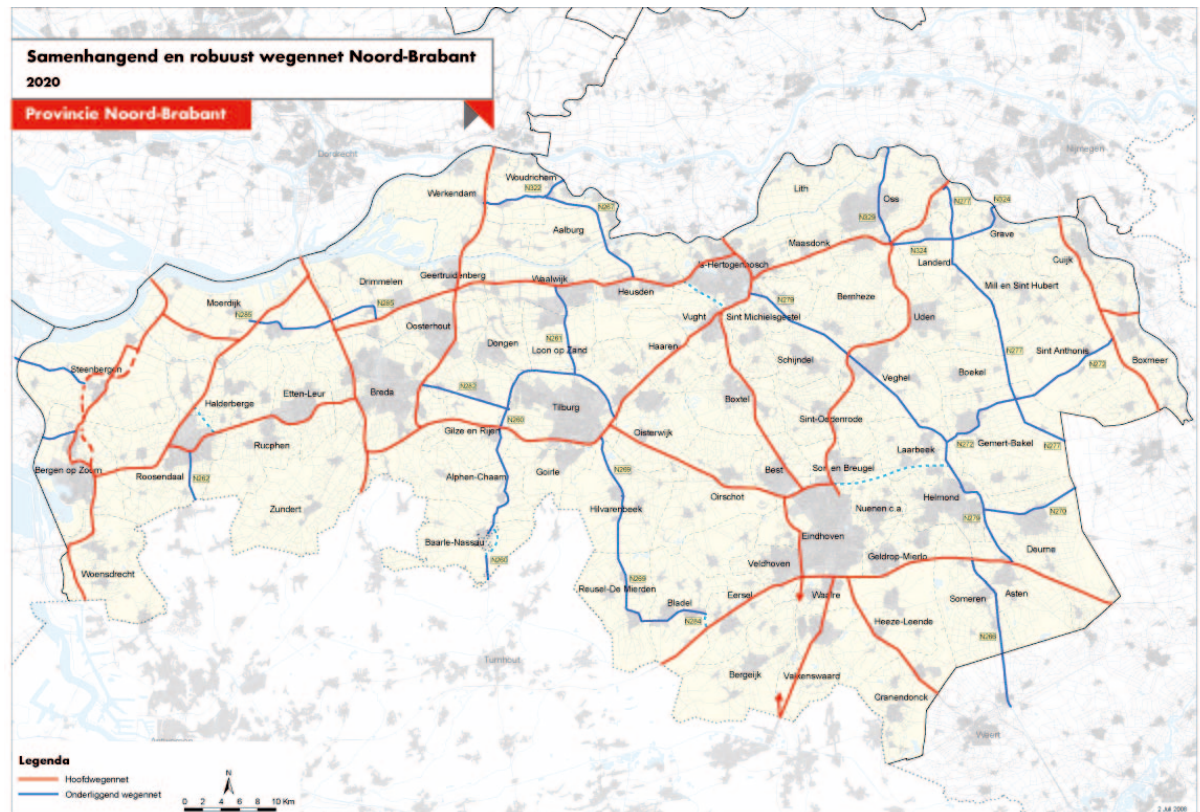
# 2 x 4 rijstroken op de belangrijkste corridors in de Randstad

2 x 4 rijstroken per corridor te realiseren. Op sommige corridors zal de capaciteit zelfs nog groter moeten zijn (bijvoorbeeld de A2 corridor tussen Amsterdam en Utrecht: 2 x 5 rijstroken). Met het oplossen van de knelpunten uit de LMCA wegen 2007 en met het daarbij horende MIRT-programma 2009 is dit beeld in 2020 voor een belangrijk deel gerealiseerd. Het beeld van 2 x 4 rijstroken is echter geen doel op zich, maar staat ten dienste van het halen van de genoemde gemiddelde rijksnelheid in de spits. Oplossingen op het onderliggend wegennet kunnen hier immers ook aan bijdragen en zullen op bepaalde plaatsen waarschijnlijk noodzakelijk

zijn. Verkenningen en planstudies moeten uitwijzen of op de overblijvende trajecten extra rijstroken daadwerkelijk nodig zijn om de streefwaarde van gemiddeld 80 km/h in de spits te halen. Ook voor de hoofdverbindingssassen buiten de Randstad moet bekeken worden welke capaciteit nodig is om de streefwaarde van gemiddeld 80 km/h in de spits te halen.

## Concept 9

Inzet van N-wegen in een robuust wegensysteem



Figuur 19: inzet van N-wegen in een robuust wegensysteem

In blauw zijn die delen van het onderliggend wegennet weergegeven die ook zijn opgenomen in het kwaliteitsnet goederenvervoer, en die een functie kunnen vervullen bij structurele drukte (files) en/of calamiteiten op het hoofdwegennet.

N-wegen van Rijk en decentrale overheden kunnen een belangrijke rol spelen in de bereikbaarheid van gebieden, maar ook in de robuustheid van het totale systeem, bijvoorbeeld doordat ze een parallelle structuur vormen. Daardoor kunnen ze in het geval van een ongeluk of bij onderhoudswerkzaamheden als uitwijkroute dienen. Onderdeel van de gebiedsagenda's is het samen met de provincies, gemeentes en stadsregio's bepalen welke wegen cruciaal zijn voor de bereikbaarheid in het gebied. Deze wegen worden onderdeel van een samenhangend en robuust wegennet. Samen met regio's wordt gekeken of en welke aanvullende maatregelen moeten worden getroffen. Als input voor de uitwerking van deze strategie in de gebiedsagenda's is in de Mobiliteitsaanpak bepaald welke rijks-N-wegen voor het kabinet belangrijke verbindingen in en tussen economische kerngebieden zijn en een parallelle structuur aan snelwegen met bereikbaarheidsproblemen vormen. Dit zijn de N3, de N7-Zuidelijke ringweg Groningen, de N11, de N14, de N15, de N18, de N31 Leeuwarden-Drachten, de N35, de N44, de N62 en de N65.

Het kabinet heeft de ambitie om de inrichting van deze wegen van zodanige kwaliteit te maken dat ze optimaal kunnen functioneren in een robuust netwerk in 2028. Dat betekent verbetering van de doorstroming en de veiligheid op deze wegen, die daarmee een beter alternatief worden in het wegennetwerk. Bovendien wordt de gevoeligheid van deze wegen voor ongelukken en andere verstoringen verminderd. Waar mogelijk kunnen de bovengenoemde rijks N-wegen zo worden ingericht dat de maximum snelheid omhoog kan naar 100 km/h, met bijpassend veiligheidsniveau. De precieze invulling van maatregelen en de haalbaarheid van een hogere ontwerpsnelheid moeten blijken uit gebiedsgerichte verkenningen, die samen met de regio's worden

gemaakt. Wat dit concreet betekent hangt onder andere af van het verkeersaanbod en de ligging van de weg (in of buiten de bebouwde kom). De N11, de N15, de N31, de N7 en de N62 hebben nu of na reeds geplande aanpassingen al een ontwerpsnelheid van 100 km/h.<sup>28</sup> De N3, de N18, de N35, de N44 en de N65 komen voor aanpassing in aanmerking. Voor de overige rijks N-wegen blijven de ambities uit de Nota Mobiliteit ook op langere termijn het uitgangspunt (de reistijd in de spits is maximaal 2 maal zo lang als de reistijd in de daluren).

Tenslotte behoeven bruggen en tunnels extra aandacht in een samenhangend en robuust wegennetwerk. De verkeerstoename is daar vaak onevenredig hoog omdat alternatieven voor de rivierovergangen slechts beperkt aanwezig zijn.<sup>29</sup> Zorgen voor robuustheid kan door verbetering van het incidentmanagement, of – als er ook sprake is van een bereikbaarheidsprobleem – door middel van het realiseren van parallelle verbindingen.

<sup>28</sup> Hetgeen overigens niet betekent dat op deze wegen overal een maximum snelheid van 100 km/h geldt.

<sup>29</sup> Dat wordt extra belangrijk nu blijkt dat veel bruggen gevoelig zijn voor de belasting door groeiende verkeersstromen. Daarom zijn ingrepen met minimale hinder voor de weggebruiker ook al in de komende jaren nodig.

### 2.4.3. Samenhangend vaarwegennetwerk

#### Concept 10

Vrije doorvaart op de belangrijkste corridors in het vaarwegennet, met een scheepvaart die rekening houdt met klimaatverandering.



Figuur 20. vrije doorvaart op hoofdvaarwegen

Voor de binnenvaart is de ambitie om in 2028 een robuust vaarwegennetwerk te realiseren. Sluizen en bruggen moeten 24 uur per dag worden bediend, waardoor de gemiddelde wachttijd daalt tot maximaal een half uur. Op bedrijventerreinen die langs vaarwegen liggen, heeft de vestiging van water-gerelateerde bedrijven prioriteit. De havens moeten voldoende ligplaatsen en overnachtingsplaatsen bieden. Een landelijke dekking van de technische begeleidingssystemen is gewenst.

De scheepvaart moet zich daarnaast instellen op de klimaatverandering. Dat betekent dat lichtgewicht schepen in de vaart moeten worden genomen. Door de kleinere diepgang kunnen deze schepen goed omgaan met de inmiddels steeds vaker voorkomende periodes van laagwater. Bij het oplossen van knelpunten op de vaarwegen wordt rekening gehouden met de gevolgen van klimaatverandering.

## 2.5 Regionale verschillen

Geen gebied is hetzelfde. De manier waarop de ambitie van de MobiliteitsAanpak te zijner tijd wordt uitgewerkt, verschilt dan ook per gebied. In overleg met andere overheden moet een nadere concretisering voor het presteren van het mobiliteitssysteem worden uitgewerkt. Ook dit is onderdeel van de al genoemde gebiedsagenda. De bestaande verkeer- en vervoerplannen van Rijk en regio (PVVP's en RVVP's) bieden hiervoor belangrijke input. Het gaat hierbij om een doorvertaling van de prestatie van het mobiliteitssysteem naar de specifieke karakteristieken van het gebied, maar wel met behoud van samenhang op bovenregionaal niveau. Voor de stedelijke gebieden, zoals de

# Voornemen tot verscherping CO<sub>2</sub>-doelstelling voor de lange termijn

Randstad, zal de groei van de mobiliteit het belangrijkste onderwerp zijn, in andere gebieden zal juist moeten worden gekeken hoe maatwerk kan worden geboden aan een krimpende bevolkingsomvang.

## 2.6 Externe effecten

Het mobiliteitssysteem van olympische kwaliteit moet voldoen aan de eisen die worden gesteld aan onze systemen het gebied van duurzaamheid en veiligheid. Vermeden moet worden dat de ongevalcijfers omhoog gaan, terwijl een permanente verbetering van de verkeersveiligheid het doel is. Of dat de problematiek rond luchtkwaliteit of CO<sub>2</sub>-uitstoot verergert, terwijl daar juist gestreefd wordt naar forse verbetering. Daarom zijn externe effecten een belangrijk ontwerp-principe bij iedere investeringsbeslissing die wordt genomen.

Voor verkeersveiligheid betekent dit dat bij het aanpassen en nieuw bouwen van infrastructuur de principes van Duurzaam Veilig uitgangspunt zijn. Uiteraard worden daarbij lokaal specifieke omstandigheden en kosteneffectiviteit van maatregelen meegewogen.

Op milieugebied is de verwachting dat een betere doorstroming op de weg en investeringen in het openbaar vervoer ook zullen leiden tot een verbetering van de luchtkwaliteit. Daarnaast zal de luchtkwaliteit tot 2028 sterk verbeteren door de grote effecten van verscherpt bronbeleid.

De uitgewerkte ambitie voor 2028 heeft door meer investeringen in het openbaar vervoer, meer fietsmogelijkheden en betere doorstroming in het wegsysteem

in potentie een positief effect op de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Een goede doorstroming zorgt voor meer gelijkmatige snelheden in de spits, met een lager gemiddeld brandstofverbruik tot gevolg. Dit heeft een positief effect op de CO<sub>2</sub>-uitstoot, zoals TNO in een quick scan heeft aangetoond.<sup>30</sup> Voor een maximaal effect lijkt 80 km/h een optimale snelheid. Aan TNO is opdracht verleend om de effecten preciezer in kaart te brengen.

Tot 2020 wordt het programma Schoon en Zuinig uitgevoerd. Daarnaast is het nu al noodzakelijk dat het kabinet voor de langere termijn (2040) een aangescherpte doelstelling voor CO<sub>2</sub>-reductie formuleert en maatregelen ontwikkelt (zie ook hoofdstuk 6). Een scherpere ambitie is technisch gezien haalbaar door middel van innovaties en toepassing van alternatieve energievormen. Om die daadwerkelijk tijdig op de markt te krijgen is internationale emissienormering onmisbaar. Om de beoogde effecten te bereiken, is het nodig nu al tot actie over te gaan. Dit kabinet zet zich daarom actief in voor ambitieuze internationale CO<sub>2</sub>-normering en wil daarnaast allianties aangaan met andere landen en de industrie om al in de periode tot 2020 de benodigde innovaties versneld naar de markt te brengen. Nederland kan en wil zich de komende jaren profileren als proeftuin en 'early market' voor kansrijke innovaties in duurzame mobiliteit.

---

<sup>30</sup> Quick Scan TNO, september 2008.



# 3

**Periode tot en met 2012:  
Doen en Beslissen**

### Medailleoogst vergt jarenlange voorbereiding

Succes komt niet uit de lucht vallen. Sporters moeten jarenlang trainen om op topniveau te komen. Sommige sporters richten hun vizier nu al op de Olympische Spelen van 2012, terwijl die van 2008 nog maar net voorbij zijn. 2012 moet voor hen het oogstjaar worden. De jaren daarvoor zijn daarop gericht, vaak al vanaf de vroege jeugd. Dat wil niet zeggen dat ze voor het olympische jaar niet al aan wedstrijden meedoen, die ze vaak winnen (talent laat zich niet miskennen). Het piek-moment, het moment van oogsten, wordt echter zorgvuldig gepland.

Deze kabinetsperiode staat vooral in het teken van **doen en beslissen**. Actie is immers geboden om de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit en het coalitieakkoord te halen, dan wel in ieder geval zicht te houden op het halen ervan. De stappen die in deze kabinetsperiode worden gezet sluiten aan op de ambitie van een robuust mobiliteitssysteem van olympisch niveau. De maatregelen in de periode tot en met 2012 dragen dan ook bij aan de robuustheid van de deelsystemen en van het mobiliteitssysteem als geheel, en aan de verhoging van de kwaliteit, waardoor keuzemogelijkheden voor de reiziger/transporteur worden vergroot.

Dit hoofdstuk beschrijft in hoofdlijnen de maatregelen die het Rijk neemt als verantwoordelijke voor de hoofdwegen- en spoornetwerken. Deze maatregelen zijn afgestemd met decentrale overheden. Ook wordt hier beschreven welke investeringen het kabinet samen met decentrale overheden extra doet op het gebied van het regionaal openbaar vervoer, fietsbeleid en de vaarwegen. De gebiedsgerichte aanpak moet vorm krijgen in de gebiedsagenda's, waar nog dit jaar mee gestart wordt.

Bij de afweging van de beslissingen is nadrukkelijk gekeken naar de samenhang tussen de verschillende modaliteiten. Dat betekent dat ieder actieprogramma weliswaar zijn eigen afweegkader heeft, maar dat daarnaast de maatregelen in samenhang met elkaar zijn gezien.

### 2012 Resultaten geboekt

In de periode tot en met 2012 worden de wapenfeiten van het kabinet zichtbaar. Deze kristalliseren zich uit in de vorm van concrete projecten en onomkeerbare besluiten.

#### *Realisatie van projecten*

Dit kabinet heeft in 2012 een flink aantal concrete projecten gerealiseerd. Er is een onomkeerbare start gemaakt met de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit: de wetgeving is afgerond, het proces van omzetting van de vaste autobelastingen is in volle gang en het technische systeem is getest. Vrachtwagens betalen al per kilometer. Er zijn zichtbare successen geboekt op het gebied van wegen en openbaar vervoer. Het totale systeem heeft aan robuustheid en keuzemogelijkheden gewonnen. Het merendeel van de spits- en plusstroken is aangelegd. Het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen is gereed met daarin een duurzame oplossing voor het spanningsveld tussen oprukkende bebouwing, het vervoer van gevaarlijke stoffen en veiligheid. Door benuttingsmaatregelen en door het aanpakken van aansluitingen tussen het hoofd- en het onderliggend wegennet is de doorstroming verbeterd. Het actieplan Groei op het spoor is uitgevoerd, waardoor de trein aantrekkelijker is geworden voor steeds meer mensen en allerlei kwaliteitsverbeteringen gericht op de reiziger zijn doorgevoerd, zoals extra fietsenstallingen en een verbetering van de informatievoorziening. Eind 2008 is de nieuwe Sloelijn in gebruik genomen, waardoor de spoorontsluiting van het Vlissingse haven- en industriegebied is geoptimaliseerd. Door de ingebruikname van de HSL is de bereikbaarheid tussen de noordelijke en zuidelijke Randstad en tussen Nederland en België/Frankrijk vergroot. Eind 2012 is de Hanzelijn in gebruik genomen die Lelystad en Zwolle met elkaar verbindt. Ook is er door het Rijk en door de decentrale overheden flink in het regionaal openbaar vervoer geïnvesteerd, vooral daar waar grote aantallen reizigers zijn. Het doel is om versneld tot een



kwalitatief beter OV te komen: sneller, vaker en op meer plaatsen. Frequenties zijn verhoogd, de capaciteit is toegenomen en er is een begin gemaakt met het invullen van ontbrekende schakels aan de randen van de grote steden. Verder hebben het rijk, de regio's en de vervoerders samen de aansluitingen tussen weg, OV en fiets fors verbeterd door het creëren van extra P+R terreinen en fietsenstallingen. Tot slot is een start gemaakt met de uitvoering van OV-SAAL.

#### Besluiten

Naast de realisatie van de bovenstaande projecten heeft dit kabinet in 2012 ook een aantal belangrijke besluiten genomen op weg naar 2020. Deze besluiten zijn genomen in lijn met de besluitvorming op het gebied van ruimtelijke ordening, de stedelijkingsopgaven en Pieken in de Delta. De besluitvorming is versneld, en dankzij een spoedaanpak is er voor 30 aanlegprojecten een besluit genomen over wegverbreding. Er is begonnen met de aanleg en een deel van de projecten zal ook voor 2012 worden opgeleverd. Daarnaast wordt er conform het MIRT voor een aantal grote projecten een tracébesluit genomen. Er is een knoop doorgehakt over de A4, voor Utrecht zijn twee integrale pakketstudies uitgevoerd die leiden tot de eerste *no regret*-maatregelen, en voor Rotterdam, Brabant en Haaglanden is een gebiedsgerichte MIRT-verkenning uitgevoerd. Daarmee is de besluitvorming over het merendeel van het planstudieprogramma uit het MIRT 2009 afgerond. Op het spoor is een investeringspakket samengesteld van € 4,5 miljard om in de periode tot 2020 spoorboekloos te kunnen treinreizen op de drukste trajecten en de groei van het goederenvervoer mogelijk te kunnen maken. In 2010 zijn hier politieke besluiten over genomen, op basis van de planstudies. Samen met de besluitvorming rond Utrecht en Rotterdam heeft het kabinet een toekomstvast en robuust pakket aan maatregelen samengesteld, dat de kwaliteit van de mobiliteit sterk verbetert.

## Sterke verbindingen

### 3.1 Versterken ketenmobiliteit en knooppunten

#### Aanleiding

Het versterken van ketenmobiliteit en knooppunten is nodig om het mobiliteitssysteem robuuster te maken en de reiziger en transporteur meer keuzes te bieden. Een groot deel van het dagelijkse woon-werk verkeer wordt met meerdere vervoerswijzen gedaan: bijvoorbeeld met de fiets of de auto naar het station en met de trein verder. Ook in het goederenvervoer zijn ketenverplaatsingen aan de orde van de dag.

#### Aanpak

Voor de versterking van de ketenmobiliteit voor zowel personen als goederen zet het kabinet specifiek naast al lopende trajecten in op een tweetal maatregelen:

#### Capaciteitsvergroting P+R terreinen

Het kabinet streeft er naar dat automobilisten hun auto bij OV-locaties beter kwijt kunnen, zowel aan het begin van de reis, dicht bij huis, als meer aan het einde, bijvoorbeeld aan de rand van grote steden. In overleg met de decentrale overheden en NS/ProRail is besloten tot uitbreiding van de capaciteit van P+R-terreinen bij OV-knooppunten met zo'n 7500 - 10.000 extra plaatsen tot 2012. Hiervoor is € 30 miljoen gereserveerd in het Actieplan 'Groei op het Spoor'.

#### Investerings

Voor de capaciteitsvergroting van P+R terreinen heeft het kabinet € 30 miljoen in het actieplan 'Groei op het spoor' gereserveerd.

**Totaal: € 30 miljoen**

### Investerings

Voor de verbetering van reisinformatie trekt het kabinet € 30 miljoen uit. De maatregelen richten zich op:

1. de kwaliteitsverbetering van de wegverkeersgegevens
2. kwaliteitsimpuls reisinformatie openbaar vervoer
3. aanvalsplan multimodale reisinformatie.

Via het beleidskader benutten is bovendien € 4,5 miljoen gereserveerd voor het operationeel maken van het NDW.

Via het actieplan 'Groeï op het spoor' is € 20 miljoen gereserveerd voor teams voor verbetering van de informatievoorzieningen op en rond 50 stations.

**Totaal: € 54,5 miljoen**

### Innovatieve logistiek

Voor het goederenvervoer zet het kabinet in op slimme logistiek. Het wil dat de markt de regie neemt in wereldwijde logistieke stromen. Dit leidt tot efficiëntievoordelen en voorkomt onnodige transportbewegingen, waardoor capaciteit gespaard en op den duur de Nederlandse concurrentiepositie van bedrijven verbeterd wordt. De markt wil hiervoor concepten uitwerken en realiseren. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat stimuleert deze ontwikkeling samen met onder meer het ministerie van Economische Zaken. Het denken in innovatieve ketens met toepassing van supply chain management (SCM) staat hierin centraal. Concrete voorbeelden zijn:

- Ketenregie in de markt waarbij een aantal grote verladers gezamenlijk meerdere supply chains coördineren en regisseren met behulp van de modernste technologie door middel van een zogenaamd cross chain control center;
- Ketenregie van knooppunten/mainports. Dit zorgt voor een grotere betrouwbaarheid van distributie en een vermindering van het aantal transporten, plus het verbeteren van de bereikbaarheid;
- Vernieuwing in de agro-logistiek, gericht op het leveren van een bijdrage aan het ontwikkelen van duurzame, vernieuwende en efficiënte logistieke systemen voor de agrofood sector.

Om bovengenoemde ontwikkelingen te stimuleren heeft het kabinet op 9 juli 2008 met de transportsector de afspraak gemaakt dat er budget ter beschikking wordt gesteld van circa € 25 miljoen. De financiering wordt buiten de MobiliteitsAanpak geregeld.

### Mijlpalen

2012: Realisatie vergroting capaciteit P+R terreinen

## 3.2 Reisinformatie

### Aanleiding

Om goed gebruik te kunnen maken van de samenhangende netwerken op de weg en in het openbaar vervoer is kwalitatief goede en makkelijk toegankelijke reisinformatie onmisbaar. In het najaar van 2008 zal een aanvalsplan worden gepresenteerd. Voor de uitvoering hiervan stelt het kabinet € 30 miljoen extra beschikbaar. Het aanvalsplan heeft als doelstelling dat in 2015 iedere reiziger overal en op elk moment van de dag over actuele en multimodale reisinformatie kan beschikken. Met deze informatie kan de reiziger een bewuste vervoerskeuze maken op basis van snelheid, actualiteit en prijs.

### Aanpak

Om dit te bereiken zet VenW in op drie pijlers: verbetering van de reisinformatie in het openbaar vervoer, verbetering van de reisinformatie op de weg, en de verbinding tussen die twee.

De nationale databank wegverkeersgegevens (NDW) bevat binnenkort de actuele informatie van 4500 kilometer van de belangrijkste wegen van Nederland. Er wordt een project gestart om de informatie naar de belangrijkste 25.000 kilometer wegen (inclusief N-wegen) uit te breiden, zodat navigatiesystemen van goede actuele informatie kunnen worden voorzien. In 2009 moet het complete NDW operationeel zijn.

Voor reisinformatie op het gebied van het openbaar vervoer werkt VenW samen met decentrale overheden, vervoerders en marktpartijen aan de Kwaliteitsimpuls Reisinformatie openbaar vervoer. Er wordt gewerkt aan de realisatie van één nationale databank openbaar

# Bewuste mobiliteitskeuze door aantrekkelijke alternatieven

vervoer (NDOV), die actuele informatie over de trein, bus, tram en metro bevat, op basis waarvan marktpartijen producten en diensten voor de reiziger kunnen ontwikkelen. Door deze nationale databank met reisinformatie van al het OV te koppelen aan de databank voor het wegverkeer, kan in de toekomst de reiziger optimaal voorzien worden van een integraal multimodaal reisadvies. Vooraf, maar ook onderweg.

## Mijlpalen

Najaar 2008: Aanvalsplan Kwaliteitsimpuls  
Reisinformatie openbaar vervoer  
Eind 2008: Convenanten met leveranciers over de NDW  
2009: NDW operationeel  
2011: NDOV landsdekkend operationeel  
2015: Koppeling NDW en NDOV gereed

## 3.3 Mobiliteitsmanagement

### Aanleiding

Kabinet, werkgevers, werknemers en decentrale overheden dragen ieder vanuit hun eigen rol en verantwoordelijkheid een steentje bij om de mobiliteit in goede banen te leiden en de bereikbaarheid en leefbaarheid te borgen. De Taskforce Mobiliteitsmanagement, onder leiding van de heer De Waal, heeft hiervoor concrete voorstellen gedaan, die erop zijn gericht om het aantal autokilometers in de spits te verminderen. De voorstellen van de commissie hebben betrekking op arbeidsvoorwaarden, fiscale maatregelen, regionale convenanten en communicatie.

### Aanpak

In het kader van Anders Betalen voor Mobiliteit is reeds € 100 miljoen beschikbaar gesteld voor de uitvoering

van mobiliteitsprojecten. Daarbovenop zijn als vervolg op de commissie-de Waal de volgende 4 actielijnen uitgewerkt (totaal beschikbaar € 52 miljoen):

### *Bevorderen gebruik openbaar vervoer*

Om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen is een bedrag van € 12 miljoen gereserveerd in het actieplan 'Groeï op het spoor'. Het gaat om het doorlichten van mobiliteitsbeleid bij ca. 1000 werkgevers, en het geven van individuele reisadviezen aan ca. 100.000 werknemers. Daarnaast worden er pilots gehouden met een andere dagindeling om de mobiliteit beter te spreiden.

### *Opzetten van communicatie en kennisloket*

Door actief en gericht informatie te verspreiden over mobiliteitsmanagement kunnen werkgevers en werknemers worden verleid om daarmee bewust aan de slag te gaan. Hierbij gaat het om best practices op het gebied van mobiliteitsmanagement, specifieke ondersteuning voor werkgevers- werknemersorganisaties ter voorbereiding op CAO onderhandelingen en bij de invoering van maatregelen en het samenstellen en verspreiden van algemeen communicatiemateriaal over het onderwerp. Een kennisloket zal hierbij ondersteunend zijn.

### *Innovatieprojecten*

In de komende periode worden verschillende pilots op het gebied van mobiliteitsmanagement uitgevoerd. Zij richten zich op verschillende vormen van een persoonlijk mobiliteitsbudget, het dichter bij elkaar brengen van wonen en werken en individuele reisadviezen aan inwoners van wijken. De pilots vinden plaats in overleg met decentrale overheden, koepels van werkgevers en werknemers en andere belanghebbenden.

## Investeringsen

Bovenop de € 100 miljoen aan mobiliteitsprojecten in het kader van ABvM trekt het kabinet € 40 miljoen uit voor de ondersteuning van de follow-up van de Taskforce mobiliteitsmanagement (commissie-de Waal). Deze worden besteed aan:

- mobiliteitsmanagementmaatregelen in regionale convenanten
- kennisloket, innovatieprojecten, mobiliteitsmakelaars, communicatie.

Daarnaast stelt het kabinet € 12 miljoen beschikbaar om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren in het kader van het Actieplan 'Groeï op het spoor'

**Totaal € 152 miljoen**



### *Uitrol regionale convenanten*

Regionale convenanten moeten leiden tot concrete afspraken tussen werkgevers en decentrale overheden om de bereikbaarheid en de leefbaarheid te verbeteren. Deze afspraken gaan bijvoorbeeld over het stimuleren van fiets- en OV gebruik door werkgevers en het zorg dragen voor goede fietsroutes en busverbindingen naar bedrijventerreinen door decentrale overheden, maar ook maatregelen zoals telewerken en flexibele werktijden kunnen deel uitmaken van de convenanten. Via een stimuleringsfonds voor maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement wordt de totstandkoming van dit soort afspraken bevorderd.

### **Mijlpalen**

Najaar 2008: Uitwerking van de besteding van het beschikbare budget op basis van het voorstel van de commissie-de Waal en de kabinetsreactie daarop.

## **Sterke Modaliteiten**

### **3.4 Openbaar Vervoer en goederenvervoer over het spoor**

De Dynamische Beleidsagenda laat zien dat met het huidige beleid van Rijk en regio de meeste doelstellingen op het gebied van het openbaar vervoer uit de Nota Mobiliteit haalbaar zijn in 2020. De hogere kabinetsambitie voor het personenvervoer per spoor en de groeipotentie die sprak uit de LMCA Regionaal OV, zijn echter aanleiding voor extra maatregelen. Het kabinet streeft naar een samenhangend OV systeem van hoge kwaliteit waardoor er voor weg- en OV-gebruikers meer

keuzemogelijkheden ontstaan.

In deze kabinetsperiode wordt het openbaar vervoer versterkt door:

- op belangrijke delen van het spoor de capaciteit te verhogen (eerste stap naar spoorboekloos reizen);
- hogere frequenties, snellere en nieuwe verbindingen in het OV binnen de stedelijke netwerken mogelijk te maken.

Door deze maatregelen ontstaat een beter samenhangend OV netwerk met verbeterde aansluiting van bus/tram/metro op de trein en kortere reistijden, dat de toenemende vraag naar OV beantwoordt, stedelijke gebieden vitaal en bereikbaar houdt en een aantrekkelijk alternatief voor de auto vormt. Bij de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit wordt zo een serieus alternatief geboden.

De maatregelen tot en met 2012 zijn ondergebracht in een aantal actieplannen en -programma's die deze kabinetsperiode gestart worden, maar ook op langere termijn doorwerken. Deze programma's geven tevens uitvoering aan de gemaakte afspraken in het coalitieakkoord en moties vanuit de Kamer. Daarnaast is er aandacht voor grensoverschrijdend spoorvervoer.

Per project zal in de hierna volgende subparagrafen beschreven worden wat de aanleiding en de aanpak is en wat de te verwachten mijlpalen zijn.

#### **3.4.1. Uitvoering Actieplan 'Groeï op het Spoor'**

##### **Aanleiding**

Het Actieplan 'Groeï op het Spoor' bevat 29 maatregelen om de trein voor meer mensen aantrekkelijk te maken. De maatregelen richten zich zowel op

bestaande als nieuwe treinreizigers en worden uitgevoerd in de periode 2008 – 2012 in samenwerking met andere partners in de spoorsector zoals NS, ProRail, de consumentenorganisaties, marktpartijen en decentrale overheden.

## Aanpak

In het kader van de uitvoering van het actieplan worden in 2008 de volgende maatregelen zichtbaar:

- 1. Vervolgaanbod ex-studenten:** het vervolgaanbod voor ex-studenten is bedoeld voor alle studenten die geen recht meer hebben op studiefinanciering en derhalve hun OV-jaarkaart moeten inleveren. Dat betreft ongeveer 190.000 ex-studenten per jaar. De doelgroep kan eenmalig en voor de periode van één jaar gebruik maken van het aanbod. In september 2008 is gestart met de eerste groep.
- 2. Uitbreiding treinaanbod:** in de dienstregeling 2009 wordt, aanvullend op de door NS reeds geplande extra treinen, het aanbod in het kader van het Actieplan verder vergroot (zie figuur 21). Vanaf december 2009 rijden er fors meer treinen, deels door uitbreidingen die de NS zelf al had geïnitieerd, en deels uit het actieplan. In de dienstregeling 2010 zal het treinaanbod verder vergroot worden.
- 3. Senioren kennis laten maken met de trein:** in het Actieplan is geld gereserveerd voor initiatieven om senioren kennis te laten maken met de trein. Doel is om in totaal tot en met 2012 voor circa 50.000 senioren de drempel te verlagen om van het OV gebruik te maken, door deelnemers vertrouwd te maken met alle aspecten die in de voorbereiding op en tijdens de treinreis aan bod komen.



Figuur 21: extra treinaanbod dienstregeling 2009.

- 4. Verbetering wachtruimtes op stations<sup>31</sup>:** bij reizen met de trein horen overstappunten. Deze maatregel richt zich op het veraangename van wachtruimtes op stations. ProRail heeft, als beheerder van de (niet-commerciële) wachtruimtes, een voorstel gedaan waarin een mix van zowel basis-, comfort- en gemaksvoorzieningen als belevingsvoorzieningen wordt voorgesteld. In 2008 worden de eerste wachtruimtes aangepakt.
- 5. Mobiliteitsmanagement, informatievoorziening, fietsenstallingen:** het doorlichten van mobiliteitsbeleid bij werkgevers, het verstrekken van persoonlijke reisadviezen, het houden van pilots op het gebied van dagindeling, informatievoorzieningen op stations en het verbeteren van stallingcapaciteit voor fietsen in de stationsomgeving worden vanuit het Actieplan Groei op het Spoor opgepakt.

Voor de acties in de periode 2009-2011 wordt verwezen naar de eerste voortgangsrapportage, die in september 2008 naar de Tweede Kamer is gestuurd.

## Mijlpalen

2008: Start eerste maatregelen  
2012: Actieplan uitgevoerd

## Investerings

Als uitvoering van de gemaakte afspraken in het regeerakkoord heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat het actieplan 'Groei op het spoor' gelanceerd.

Het actieplan is erop gericht om het gebruik van de trein aantrekkelijker te maken voor steeds meer mensen en daardoor het OV per spoor 5% per jaar in deze kabinetsperiode te laten groeien. Het actieplan bestaat uit de volgende clusters aan maatregelen:

- kaarten en kennismaking € 41 mln
- treinaanbod € 41 mln
- info voorziening € 27 mln
- voor en natransport € 77 mln
- spreiding mobiliteit € 17 mln

Deze worden gedekt uit de begroting 2009.

**Totaal: € 200 miljoen**

<sup>31</sup> Deze maatregel is begin 2008 niet als prioriteit vastgesteld, maar inmiddels wel gestart.



### 3.4.2. Start Programma Hoogfrequent Spoor, Hanzelijn en HSL-Zuid

#### Aanleiding

Voor de langere termijn is uit de LMCA-spoor gebleken dat de vervoersomvang van personen en goederen in 2020 groter is dan de Nota Mobiliteit voorzag.

Daarom is geconcludeerd<sup>32</sup> dat de Nota Mobiliteit op dit punt dient te worden aangevuld en er aanvullende investeringen nodig zijn om capaciteitsknelpunten, en daarmee robuustheidsproblemen op het spoor op te lossen. Hiervoor is het Programma Hoogfrequent Spoor gestart. In deze kabinetsperiode zullen daarvoor mede op basis van de planstudies besluiten over het investeringspakket van € 4,5 miljard worden genomen. Dit bedrag is inclusief geluidsmaatregelen, opstelcapaciteit en extra onderhoud.

Voor de realisatie van het Nieuwe Sleutelproject Utrecht is conform de motie van Geel daarnaast € 3,5 miljoen extra beschikbaar.

Als eerste wordt deze kabinetsperiode gestart met de realisatie van de maatregelen op de OV-SAAL corridor: Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Dit maakt meer treinen op deze drukke corridor mogelijk, wat de bereikbaarheid van deze regio ten goede komt.

Bovendien zullen met de opening van de Hanzelijn in 2012 het noorden en de regio rond Zwolle sneller verbonden zijn met de regio Amsterdam. Ook de opening van de HSL-Zuid (gepland eind 2008) zal het spoor aantrekkelijk maken voor nieuwe groepen reizigers. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor extra treinen: op de HSL, maar ook op het bestaande spoor.

#### Aanpak

Dit jaar is gestart met het eerste deel van de OV-SAAL-plannen. Dit voorjaar heeft het kabinet ingestemd met een investeringspakket van ca. € 600 miljoen aan no-regret-maatregelen. De planstudie voor het tweede deel OV-SAAL wordt meegenomen in het traject met de andere planstudies in het kader van Programma Hoogfrequent Spoor, later deze kabinetsperiode (zie hoofdstuk 4).

#### Mijlpalen

2008: Planstudie OV-SAAL ('no regret') gestart en eerste projectbesluiten genomen

Eind 2008: Geplande opening HSL-Zuid

2009: Start realisatie 'no-regret' maatregelen

2012: Opening Hanzelijn

2013/4: Reizigers profiteren van eerste verbeteringen op OV-SAAL-corridor.

### 3.4.3. Actieprogramma regionaal OV

#### Aanleiding

In de Nota Mobiliteit is aangegeven dat het kabinet groei van het regionaal OV mogelijk wil maken (generiek 2,1 procent per jaar). De LMCA regionaal OV heeft aangetoond dat voor potentiële extra groei van het OV in hoogstedelijke gebieden zowel geïnvesteerd moet worden in 'harde' maatregelen op het gebied van infrastructuur, als in 'zachte' maatregelen op het gebied van voertuig, gebruikersgemak en keten. Het actieprogramma regionaal OV geeft een impuls aan deze groeipotentie.

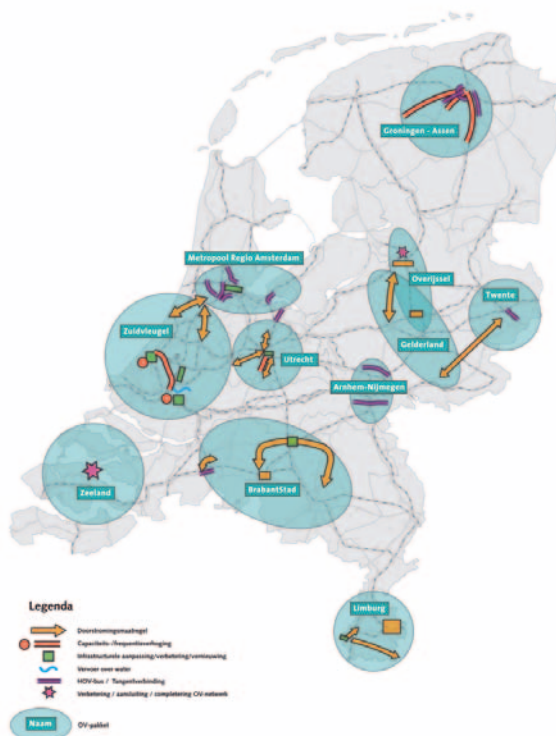
#### Investeringen

Het kabinet stelt in deze kabinetsperiode circa € 600 miljoen beschikbaar voor eerste no regret-maatregelen op de lijn Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV-SAAL). Deze € 600 miljoen zijn een onderdeel van het totale investeringspakket van € 4,5 miljard voor het programma hoogfrequent spoor tot 2020. Daarnaast is € 3,5 miljoen extra beschikbaar voor het NSP Utrecht (motie van Geel).

**Totaal: € 603,5 miljoen**

<sup>32</sup> In de beleidsbrief van november 2007.

# Regionaal OV: sneller, vaker en op meer plaatsen



Figuur 22: actieprogramma regionaal OV onder voorbehoud van bestuurlijke overleggen najaar 2008 (indicatief)

## Aanpak

Het programma bestaat uit 11 maatregelpakketten, waarbij ingezet wordt op:

- Het aanpakken van capaciteitsknelpunten in de grote steden in de brede Randstad, omdat die een rem op de groei betekenen.
- Het invullen van ontbrekende verbindingen in de brede Randstad, met name tangenten. Door de voortgaande ruimtelijke ontwikkeling aan de randen van de steden van zowel woon- als werklocaties zijn de bestaande OV-netwerken niet altijd toereikend.
- Snelheidsverbetering door frequentieverhoging, strekken van de lijnvoering en verbeteren van de doorstroming van/naar belangrijke economische

kerngebieden in Nederland. Reizigers vinden snelheid een van de belangrijkste kwaliteitseisen om te kiezen voor OV.

De maatregelpakketten zullen in de bestuurlijke overleggen in het najaar van 2008 per gebied worden vastgesteld.

## Mijlpalen

Najaar 2008: Bestuurlijke overeenkomsten tussen regio's en ministerie van Verkeer en Waterstaat  
2009-2012: Start van de uitvoering van maatregelen.  
2013: Evaluatie eerste effecten actieprogramma regionaal OV

### 3.4.4. Quick Scan gedecentraliseerde spoorlijnen

#### Aanleiding

De forse toename van het aantal reizigers op veel regionale spoorlijnen is voor een belangrijk deel te danken aan de frequentieverhogingen en betere samenhang met het overig OV-netwerk dat vervoerders en decentrale overheden hebben gerealiseerd. De treindiensten op deze spoorlijnen behoren niet tot de concessie van het hoofdrailnet, maar vallen onder de verantwoordelijkheid van provincies en stadsregio's. Ze vormen vaak de ruggengraat van het OV-netwerk in de regio – en het goed functioneren ervan is dus cruciaal voor de samenhang met de aansluitende busdiensten en de regionale bereikbaarheid. Ook vormen ze belangrijke feeders voor het hoofdrailnet.

Op verzoek van de Kamer is met de Quick Scan Regionaal Spoor een inventarisatie gemaakt van de groeipotentie van deze gedecentraliseerde treindiensten. Ook is gekeken welke capaciteitsknelpunten deze

## Investeringen

De totale financiële omvang van het actieprogramma regionaal OV ligt rond de € 1 miljard. Het Rijk stelt maximaal € 500 mln beschikbaar. Met de decentrale overheden worden afspraken gemaakt over cofinanciering van eveneens € 500 mln.

Rijk: max. € 500 miljoen  
DO's: € 500 miljoen

Totaal: € 1 miljard

## Investeringen

Prorail verwacht voor de nader uit te werken oplossingsrichting inzake Quick Wins € 30 miljoen nodig te hebben voor maatregelen die binnen één jaar te treffen zijn. Voor andere en meer ingrijpende korte termijn maatregelen (implementatietijd van drie jaar) zijn meer investeringen nodig.

Het kabinet stelt in deze kabinetsperiode € 90 miljoen beschikbaar voor de oplossing van de meest urgente knelpunten. Deze investering is een extra investering boven op de reguliere begroting en inclusief de € 10 miljoen van de amendement Cramer.

**Totaal: € 90 miljoen**

potentiële groei op korte en langere termijn oplevert. De Quick Scan heeft in kaart gebracht op welke lijnen zich de afgelopen jaren flinke groei heeft voorgedaan en waar momenteel capaciteitsknelpunten bestaan of de punctualiteit te wensen over laat. De Quick Scan schetst een beeld van de marktverwachtingen tot 2020 en of die tot knelpunten op bepaalde lijnen gaan leiden. Hieruit blijkt dat het vervoer op de 22 gedecentraliseerde spoorlijnen in de periode 2002-2006 in totaal met 11,5 procent is toegenomen, hetgeen neerkomt op een gemiddelde van 2,75 procent per jaar. Ook voor de periode van 2006 tot 2020 wordt op een aantal gedecentraliseerde lijnen met een verdere aanzienlijke groei van het spoorvervoer rekening gehouden. Op een aantal lijnen vormen capaciteit en punctualiteit nu al een knelpunt en is actie op korte termijn gewenst om verdere groei ook daadwerkelijk mogelijk maken.

## Aanpak

Uit de Quick Scan blijkt dat op een aantal lijnen de capaciteit en punctualiteit landelijke normen overschrijden. Daar wil het kabinet in deze periode de aandacht op richten.

Nader onderzoek moet uitwijzen hoe de problemen op efficiënte en effectieve wijze kunnen worden aangepakt. In een aantal gevallen is hier al onderzoek naar gaande. Voor deze meest urgente knelpunten wil het kabinet nu € 90 miljoen beschikbaar stellen. Daarbij wordt tevens gekeken naar locaties waar verbetering van de treindienst een effect op het autogebruik kan hebben. Het gaat dan om lijnen die parallel lopen met een druk bereden wegverbinding.

## Mijlpalen

2009: Eerste maatregelen door ProRail

2011: Realisatie ingrijpende korte termijn maatregelen

## 3.4.5. Goederenvervoer over het spoor

### Aanleiding

De uitwisseling van internationale spoorvervoersystemen moet verder verbeteren, met als doel reductie van internationale technische en marktbelemmeringen. Het streven is een vorm van corridorsamenwerking te realiseren voor de belangrijkste bestemmingen op afstanden van 300-1500 km. Op de belangrijke corridor Rotterdam-Genua hebben de infrastructuurmanagers in 2007 een businessplan opgesteld voor 2025 met doelstellingen op het gebied van aantal treinpaden, snelheid treinpaden (inclusief eventueel noodzakelijke stops) en punctualiteit. Op basis hiervan wordt een gecoördineerd verbeterprogramma ingevoerd. Ook op andere corridors richting bijvoorbeeld Frankrijk en Oost-Europa (Tsjechië en Polen) komt samenwerking op gang.

### Aanpak

Voor de optimale uitwisseling met internationale treinsystemen (interoperabiliteit) wordt de variëteit aan systemen (voltage en treinbeïnvloeding) op het gehele traject van en in aansluiting op de Betuweroute teruggebracht. Zo veel mogelijk geharmoniseerde Europese technieken worden geïnstalleerd, zoals ERTMS en 25 kV. Temeer omdat dit project onderdeel uitmaakt van de afspraak om per 2012/2015 ERTMS aan te leggen op de corridor Rotterdam-Genua. Bij de aanleg van de Betuweroute is hier al een belangrijke eerste stap gedaan.

### Mijlpalen

Najaar 2008: Implementatieplan internationale corridor  
2010-2012: Start realisatie

<sup>33</sup> Met de fiets minder file – nulmeting, pag 53, MuConsult, 2007.



### 3.4.6. Grensoverschrijdend personenvervoer over het spoor

De provincies Limburg en Noord Brabant hebben voor het grensoverschrijdend personenvervoer over het spoor projecten voorgesteld, die zij de komende jaren verder zullen uitwerken. De Minister heeft met de ondertekening van intentieovereenkomsten toegezegd vanuit zijn verantwoordelijkheden en mogelijkheden mee te werken aan de realisatie van deze projecten. In oktober 2008 ontvangt de Tweede Kamer een reactie op de motie Verdaas en op de initiatiefnota 'Grenzeloos Genoeg(en)? Visie op grensoverschrijdend regionaal personenvervoer' van de kamerleden Koopmans en Cramer.

## 3.5 Fiets

### Aanleiding

Ruim een derde van de mensen die een reis met het openbaar vervoer maken, gebruiken de fiets om van of naar het station of halte te komen. Vanwege dit grote aandeel in de ketenverplaatsingen moet een betere samenhang in het OV gepaard gaan met aandacht voor de fiets. Het verbinden van het hoogwaardige fietsroutenetwerk met het OV netwerk is hierin belangrijk, evenals het zorgen voor voldoende stallingsmogelijkheden.

Het vergroten van de keuzemogelijkheden voor de reiziger betekent dat daarnaast ook gekeken moet worden naar de fiets als zelfstandig vervoermiddel. Vanwege de afstanden liggen hier vooral kansen in het woon-werkverkeer. Recent onderzoek toont aan dat verbetering van fietsroutes een positief effect van 6 procent op de verkeersdruk op de weg kan hebben (uitgedrukt in aantal voertuigverliesuren)<sup>33</sup>.

Intensivering van het fietsbeleid is daarom noodzakelijk. Hiermee wordt eveneens een reductie van de uitstoot van CO<sub>2</sub> bereikt. Op dit moment loopt een onderzoek waar gekeken wordt op welke plaatsen de fiets bij kan dragen aan de ontlasting van het hoofdwegenet. Ook wordt een aantal van dit soort verbindingen in het kader van Fileproof aangepakt. In 2009 wordt een effectevaluatie van de maatregelen uitgevoerd. Mede op basis van de ervaringen van Fileproof en het onderzoek naar de ontlasting van het hoofdwegenet ontstaat een beeld van kansrijke routes waar op korte termijn een aanzienlijke verbetering mogelijk is. Een ontwikkeling die op dit gebied bovendien aandacht verdient, is de elektrische fiets. Dit vervoermiddel kan in toenemende mate in worden gezet in woon-werkverkeer, ook op de middellange afstanden (tot circa 15 km). Uit enquêtes blijkt dat 1 op de 10 werknemers interesse heeft in de elektrische fiets als alternatief voor het woon-werkverkeer. Samen met decentrale overheden moet daarom gekeken worden naar mogelijkheden om dit potentieel aan te boren.

### Aanpak

Het opruimen van weesfietsen en het realiseren en verbeteren van bestaande stallingen versterken elkaar. Daarom komt het kabinet dit najaar met een aanvalsplan 'weg met de weesfiets'. Dit aanvalsplan maakt onderdeel uit van het Actieplan 'Groeï op het Spoor'.

Om het geschatte tekort van 90.000 fietsparkeerplekken bij OV-locaties aan te pakken werkt het rijk samen met NS, ProRail en decentrale overheden aan het programma 'Ruimte voor de Fiets'. Voor dit programma wordt door het kabinet € 20 miljoen extra uitgetrokken via het programma Groei op het Spoor. Dit bedrag komt boven op de € 15 miljoen die nog in het programma 'Ruimte voor de Fiets' beschikbaar waren.



### Investeringsen

Voor fietsbeleid trekt het kabinet € 50 miljoen uit in deze kabinetsperiode (waarvan € 20 miljoen uit het actieplan 'Groeï op het spoor'). Dit bedrag komt bovenop de € 15 miljoen uit het programma Ruimte voor de Fiets. Het totale bedrag wordt besteed aan:

1. Uitbreiden van de stallingscapaciteit bij stations
2. Het opruimen van weesfietsen bij stations
3. Het verbeteren van woon-werkroutes

De investeringen komen uit de reguliere begroting.

**Totaal: € 50 miljoen**

In totaal kunnen daarvoor 35.000 stallingsplaatsen worden gecreëerd. Voor het resttekort zal worden gewerkt aan een vervolg op het programma 'Ruimte voor de Fiets', waarbij cofinanciering door decentrale overheden één van de oplossingen is. Het kabinet stelt € 30 miljoen extra beschikbaar voor dit programma en voor het verbeteren van woon-werkroutes.

### Mijlpalen

2008: Start realisatie extra stallingen

2009: Start opruimen weesfietsen

## 3.6 Weg

### Inleiding

Nederland komt op de weg steeds meer vast te staan. Ook met de voorgenomen maatregelen op het gebied van bouwen en beprijzen zal het een zware opgave zijn om de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit te halen. De landelijke markt en capaciteitsanalyse weg uit 2007 laat weliswaar zien dat dit nog steeds vrijwel overal mogelijk is, maar de grote stijging van het aantal voertuigverliesuren tot 2012 (zie hoofdstuk 1) baart zorgen.

### MIRT

In de periode tot en met 2012 wordt voor 30 wegenprojecten een besluit genomen (zie kaart in bijlage voor de spoedaanpak). Er is begonnen met de aanleg en een deel van de projecten zal ook voor 2012 worden opgeleverd. Daarnaast wordt er conform het MIRT voor een aantal grote projecten een tracébesluit genomen. Dit betekent capaciteitsvergroting op delen van het hoofdwegennet.

Na uitvoering van de planstudies uit het MIRT 2009 is voor het hoofdwegennet de Ruit Rotterdam het

meest urgent. Zoals in de Nota Mobiliteit aangegeven (en bevestigd in de LMCA wegen) is dit knelpunt niet binnen het budgettaire kader van de Nota Mobiliteit op te lossen. Voor de regio Rotterdam is een gebiedsgerichte MIRT-verkenning opgestart.

Daarnaast wordt er gewerkt aan een structurele vergroting van de capaciteit en is er aandacht voor specifieke maatregelen voor het goederenvervoer bij het oplossen van knelpunten op corridors met veel goederenvervoer.<sup>34</sup> Een voorbeeld hiervan is de optimalisering van de verkeersafwikkeling op de A67 door onder andere verbredingen van kunstwerken, verlengen van uitvoegstroken, aanpassen van de aansluitingen, verkeerssignalering en pechhavens.

### MobiliteitsAanpak

In deze kabinetsperiode wordt een viertal concrete en actiegerichte maatregelenpakketten uitgevoerd:

1. Verbetering regionale bereikbaarheid (€ 48 miljoen)
2. Actieprogramma Wegen (benutting) (€ 200 miljoen)
3. Reistijdendrips (€ 2 miljoen)
4. Proeven met nieuwe maatregelen (€ 73 miljoen)

Met deze MobiliteitsAanpak is bovendien circa € 1,37 miljard gereserveerd voor projecten die tot vergroting van de capaciteit en robuustheid van het wegennet leiden. Dit maatregelenpakket wordt in hoofdstuk 4 nader beschreven en zal na de bestuurlijke overlegronde in het kader van het MIRT (najaar 2008) met concrete projecten worden gevuld.

<sup>34</sup> Zie Dynamische beleidsagenda, pag. 18.

### 3.6.1. Oplossen regionale knelpunten

#### Aanleiding

De Nota Mobiliteit spreekt over een verbetering van de bereikbaarheid van deur-tot-deur. In de algemene politieke beschouwingen van 2008 heeft de Tweede Kamer een motie van de leden van Geel, Hamer en Slob aangenomen om een aantal van deze regionale knelpunten aan te pakken. Verkeersveiligheid is een prominent onderwerp bij deze knelpunten.

#### Aanpak

De regionale knelpunten die conform de motie van Geel c.s. worden aangepakt, zijn de N18 bij Varsseveld, de N57 Middelburg-Oosterschelde en de buitenring Parkstad. In totaal is hier een bedrag van € 48 miljoen mee gemoeid.

#### Mijlpalen

2009: Start aanpak regionale knelpunten

### 3.6.2. Actieprogramma Wegen

#### Aanleiding

Het actieprogramma wegen is gericht op de verbetering van de aansluitingen tussen het hoofdwegennet en regionale wegen, en verbetering van de aansluitingen tussen openbaar vervoer en weg. Dit past in de ambitie om de robuustheid van het netwerk te vergroten. De nadruk van de maatregelen ligt bij de bestrijding van de file top-50. Als vervolg op de netwerkaanpak is samen met de decentrale overheden een pakket met maatregelen van € 200 miljoen uitgewerkt als onderdeel van de acties uit het Beleidskader Benutten.

#### Aanpak

Het Actieprogramma Wegen voor de periode tot en met 2012 bevat regionale en generieke maatregelpakketten.

#### 1. Regionale pakketten

In het Actieprogramma Wegen zijn zeven categorieën van regionale maatregelpakketten ontwikkeld:

- Optimaliseren samenhangend netwerk
- Uitwisseling met de grote stad
- Optimaliseren aansluitingen HWN/OWN
- Bijschakelen OWN
- Optimaliseren corridor
- Optimaliseren knooppunten
- Verbeteren betrouwbaarheid

Elk pakket bestaat uit concrete maatregelen zoals versnelde verbredingen van regionale wegen, andere belijning, verbeterde afstelling van verkeerslichten en de ontwikkeling van regelscenario's. Deze pakketten zijn toegesneden op de regionale problematiek. Behalve kleine aanpassingen in de infrastructuur (zoals drips) en verkeersregelingen worden ook aanpassingen in de bestaande dienstregelingen en halteplaatsen van het OV doorgevoerd.

Daarnaast wordt er in het kader van de netwerkanalyses op regionaal niveau gewerkt aan verbetering van de bereikbaarheid voor het goederenvervoer. Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer is daarbij een belangrijk hulpmiddel. Dit netwerk geeft een overzicht van de voor het goederenvervoer belangrijke infrastructuur op nationaal, regionaal en lokaal niveau. Samen met regionale partners wordt bezien waar knelpunten liggen en worden oplossingsrichtingen uitgewerkt, die zich voornamelijk richten op het toepassen van (dynamisch) verkeersmanagement- en mobiliteitsmaatregelen. Voor de periode na 2012 wordt onder andere gedacht aan maatregelen zoals het werken met tijdvensters voor vrachtverkeer, toepassen van dynamische doelgroepstroken en specifieke maatregelen om colonnevorming tegen te gaan.

#### Investeringen

Conform de motie van Geel c.s. worden een drietal regionale knelpunten aangepakt:

- de N18 bij Varsseveld (€ 18 miljoen)
- de N57 Middelburg-Oosterschelde (€ 15 miljoen)
- de buitenring Parkstad (€ 15 miljoen)

**Totaal: € 48 miljoen**

#### Investeringen

In het actieprogramma Wegen zijn pakketten ontwikkeld, gericht op de verbetering van de aansluitingen tussen het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet, en verbetering van de aansluitingen tussen openbaar vervoer en weg.

Het kabinet trekt hiervoor € 200 miljoen uit in deze kabinetsperiode. Dit komt uit de reguliere begroting.

**Totaal: € 200 miljoen**



**Figuur 23: maatregelpakketten in het Actieprogramma Wegen (onder voorbehoud van bestuurlijke overleggen najaar 2008)**

## 2. Versterken netwerkbreed verkeersmanagement

De benuttingsmaatregelen op de weg die als onderdeel van de regionale pakketten van de MobiliteitsAanpak gerealiseerd worden, moeten op een goede wijze worden ingezet. Hiervoor is het noodzakelijk om regelscenario's op te stellen. Daarmee wordt vastgelegd welke combinaties van maatregelen bij specifieke (verkeers) situaties actief worden ingezet. Ook is het noodzakelijk dat kleinschalige aanpassingen aan het bestaande instrumentarium van de verkeerscentrale plaatsvinden. Daarnaast worden voor alle vijf verkeerscentrales regionale teams met verkeerskundige specialisten opgezet.

## 3. Versterken Incident Management

Vanuit het landelijke Incident Management Beraad is de ambitie geformuleerd om in 2015 incidenten 25 procent sneller af te handelen dan in 2008. Verwacht wordt dat het geheel aan incident management maatregelen een besparing zal kunnen opleveren van minimaal € 185 miljoen op jaarbasis ten gunste van de doorstroming in 2015. Bijkomend effect is een grotere veiligheid door deze maatregelen. Het pakket maatregelen richt zich in het bijzonder op:

- Bevordering van de verkeersveiligheid;
- Behartiging van de belangen van mogelijke slachtoffers;
- Bevordering van de verkeersdoorstroming;
- Beheersing van ontstane schade.

## Mijlpalen

Najaar 2008: Besluitvorming over de maatregelpakketten met decentrale overheden in de bestuurlijke overleggen

2010/2011: Evaluatie eerste effecten

2012: Afronding van het merendeel van de bovenstaande maatregelen

### 3.6.3. Dynamische Route Informatiepanelen (DRIPS)

#### Aanleiding

Momenteel worden de vertragingen op de weg getoond in kilometers file. De weggebruiker wil echter liever weten hoe lang hij of zij over een reis doet van punt A naar B, inclusief eventuele vertragingen. Daarom is het al vele jaren een wens om de weggebruiker te informeren op basis van reistijden. Deze toezegging is dan ook gedaan aan de Tweede Kamer tijdens het Algemeen Overleg verkeersmanagement 2008.<sup>35</sup>

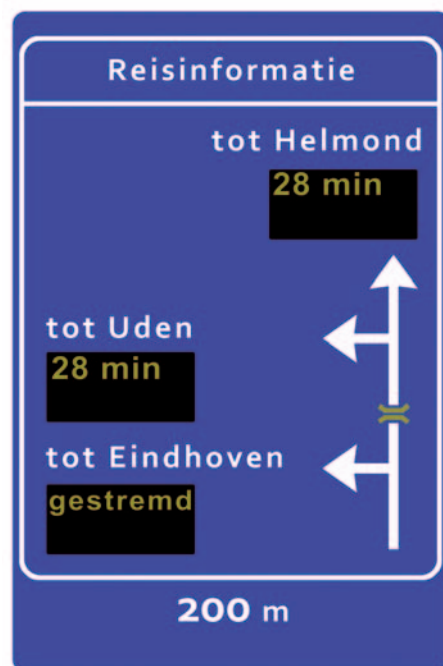
#### Aanpak

Er wordt gestart met de uitrol van reistijdinformatie in de regio Midden Nederland. Voor deze regio is gekozen omdat daar de benodigde techniek reeds aanwezig is. Deze fase wordt afgesloten met een evaluatie en houdt daarnaast rekening met de resultaten van Fileproof-projecten. Op basis van de evaluatie zal een besluit worden genomen over een uitrol in andere regio's.

#### Mijlpalen

2009: Realisatie van de maatregelen in Midden Nederland

Eind 2009: Evaluatie en besluit over uitrol in andere regio's



Figuur 24: Dynamisch Route Informatiepaneel

#### Investeringen

Het kabinet vindt het van belang om reisinformatie weer te geven in reistijd in plaats van in kilometerlengte. De maatregelen die getroffen worden richten zich op:

- verbetering van reistijdinformatie (inclusief ontwikkelen van tekststrategieën op de DRIPs)
- versneld uitrollen van het Centraal Drip Management Systeem
- opzetten, testen en evalueren van het systeem

De investeringen komen uit de reguliere begroting als onderdeel van het actieprogramma wegen.

**Totaal: € 2 miljoen**

### Investerings

Goed bereikbare binnenhavens en voldoende natte bedrijventerreinen zijn van groot belang voor de economie. Daarom besluit het kabinet te investeren in quick wins.

Voorwaarde voor projectdeelname is (tenminste 50%) cofinanciering van de desbetreffende decentrale overheid. Het kabinet stelt voor de quick wins € 62 miljoen beschikbaar. Op basis van cofinanciering wordt dit bedrag verdubbeld tot een forse investering in binnenhavens

**Rijk: € 62 miljoen**  
**DO's: min. € 62 miljoen**  
**Totaal: min. € 124 miljoen**

### 3.6.4. Proeven met nieuwe maatregelen

#### Aanleiding

Om in de toekomst nieuwe en kosteneffectieve maatregelen te kunnen treffen worden in de beleidspijler benutten nieuwe ontwikkelingen op hun bruikbaarheid getest.

#### Aanpak

De volgende proeven worden uitgevoerd:

- *Proef met sturend verkeersmanagement in het gebied rond de ring A10 bij Amsterdam.* In nauwe samenwerking met alle wegbeheerders wordt beproefd hoe voorheen losse maatregelen in samenhang kunnen worden ingezet om elkaars effecten te versterken. Daarvoor is € 50 miljoen ingezet uit FES middelen (reeds toegekend). Zo worden toeritdoseerinstallaties van Rijkswaterstaat verknoopt met verkeerslichten van de gemeente Amsterdam en worden alle maatregelen vanuit een gemeenschappelijke verkeerscentrale aangestuurd.
- *Proeven met dynamische snelheden.* Nagegaan wordt of door het variëren van de maximumsnelheden op basis van de actuele omstandigheden (doorstroming, leefbaarheid en veiligheid) een betere verkeersprestatie kan worden geleverd dan bij de huidige starre maximumsnelheden. De proeven vinden plaats op de A1 (Naarden, reistijdverkorting), de A12 (Gouda - Woerden, verkeersveiligheid en doorstroming, Voorburg luchtkwaliteit), de A20 (Rotterdam, luchtkwaliteit) en de A58 (Tilburg, luchtkwaliteit). Hiervoor is al eerder € 12 miljoen beschikbaar gesteld.
- *Proef met nieuwe samenwerkingsvormen.* In deze proef wordt gekeken welke rol de overheid als wegbeheerder moet blijven spelen en welke taken door marktpartijen zouden kunnen worden

uitgevoerd. Het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat over het anders organiseren van wegbeheer wordt hierin meegenomen. Een voorbeeld hiervan is de verkeersonderneming (regio Rotterdam). Hieraan draagt het kabinet € 11 miljoen bij uit het inpassingsbudget Maasvlakte-Vaanplein (reeds gecommuniceerd).

#### Mijlpalen

2011: Afronding proeven en evaluatie

Na 2011: Eventuele uitrol

## 3.7 Vaarwegen

### Aanleiding

In de Beleidsbrief 'Varen voor een vitale economie' heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat de ambitie neergezet om samen met de decentrale overheden een toekomstvast netwerk van vaarwegen en havens te realiseren dat goed bereikbaar is. Het investeringsprogramma voor de vaarwegen wordt uitgevoerd en het achterstallig onderhoud wordt versneld (tot 2016) weggewerkt. Zoals de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse (LMCA) heeft aange- toond, ligt de nadruk echter niet alleen op een goed vaarwegennet. Een andere belangrijke sleutelfactor is de beschikbaarheid van natte op- en overslagmogelijkheden. Goed bereikbare binnenhavens en voldoende natte bedrijventerreinen zijn in dat opzicht van groot belang. Dit vraagt om investeringen in onderhoud en nieuwe infrastructuur. Binnenhavens zijn van economisch belang en zijn bovendien vaak aantrekkelijke locaties waarop verschillende ruimtelijke claims worden gelegd, zoals voor woningbouw en recreatie. Rijk en decentrale overheden werken samen aan het versterken

# Goed bereikbare binnenhavens en voldoende natte bedrijventerreinen

van de zwakke schakels in de logistieke keten om een toekomstvast netwerk te creëren.

## Aanpak

Het kabinet heeft € 62 miljoen beschikbaar gesteld voor de verbetering van de bereikbaarheid van binnenhavens. De maatregel 'quick wins binnenhavens' richt zich op snel te realiseren infrastructurele voorzieningen die in eigendom zijn van lokale of regionale overheden. Voorbeelden hiervan zijn kades, loswallen, havenmondingen, ontsluitende natte en droge infrastructuur van nieuwe natte bedrijventerreinen. Zeehavens vallen buiten de scope van de maatregel. Om in aanmerking te komen voor een deel van de middelen dienen provincies/stadsregio's een netwerkanalyse op te stellen en moet er een positieve Maatschappelijke Kosten Baten Analyse op hoofdlijnen aan de ingediende plannen ten grondslag liggen. Decentrale overheden dragen zelf tenminste 50 procent van de totale kosten.

## Mijlpalen

Najaar 2008: Besluit over voorstellen eerste tranche

Eind 2008: Start realisatie

2013: Afronding realisatie







# 4

**Periode tot 2020:  
Doelen bereiken**

De periode tussen 2012 en 2020 staat volledig in het teken van het bereiken van de doelen uit de Nota Mobiliteit, inclusief de afspraken uit het coalitieakkoord. Daarvoor wordt het MIRT uitgevoerd, maar daarnaast worden er in de MobiliteitsAanpak extra maatregelen gelanceerd. In de bijlage zijn MIRT-kaarten voor 2020 opgenomen, waarop te zien is wat er in het MIRT tot 2020 zal worden gerealiseerd.

Daarnaast wordt in de tijd tot 2020 een flinke stap gezet om de hogere ambitie te bereiken: een robuust en samenhangend mobiliteitsnetwerk van hoge, olympische, kwaliteit. Kwaliteitsverhogende concepten, gericht op robuustheid, capaciteit en het bieden van meer keuzemogelijkheden aan de reiziger/transporteur, worden in deze periode gerealiseerd.

### 2020: Nota Mobiliteit als tussenstap naar olympisch niveau

In de periode tot 2020 staan de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit centraal. Op dat moment wordt de balans opgemaakt en bepaald of de verkeers- en vervoersdoelstellingen zijn gehaald.

#### *Nota Mobiliteit*

Dankzij forse investeringen in het wegennet, zowel aanleg als benutting, alsmede de volledige invoering van beprijzing zijn de files gedaald tot het niveau van 1992. Alle MIRT projecten zijn uitgevoerd of de uitvoering is gestart. Op de drukke spoorcorridors in de brede Randstad rijdt iedere 10 minuten een intercity, en het aantal sprinters is – mede afhankelijk van de vraag – eveneens verhoogd. Problemen rond luchtkwaliteit en geluidsbelasting zijn opgelost.

#### *Extra stappen op weg naar olympische kwaliteit*

Aanvullend op de Nota Mobiliteit is met name op het gebied van het openbaar vervoer een sprong gemaakt. Het openbaar vervoer per spoor is harder gegroeid dan voorzien in de Nota Mobiliteit en in grootstedelijke gebieden is een flinke stap gemaakt met het verbinden van woon- en werklocaties aan de randen van steden. De capaciteit in en de kwaliteit van het OV is toegenomen: meer comfort en betere punctualiteit staan centraal. De aansluitingen tussen sprinters en regionaal OV zijn op orde. Reisinformatie is multimodaal en dynamisch en goed toegankelijk via verschillende media.

Op de weg is een extra impuls gegeven aan aanlegprojecten die een bijdrage leveren aan de robuustheid van het wegennet door middel van ontvlochten en paralleliteit. De A4-corrider is in samenhang aangepakt. Bovendien zijn de onlogische overgangen van meer naar minder rijstroken in het wegennet verdwenen.

## Sterke Verbindingen

### 4.1 Multimodale knooppunten voor personen en goederen

Een belangrijk onderdeel in de ontwikkeling van robuuste en samenhangende netwerken vormen de knooppunten: daar waar de verschillende vervoersvormen op elkaar aansluiten. Het gaat daarbij niet alleen om de aansluiting OV-OV, maar ook om de aansluiting van het wegensysteem op het OV-netwerk, zowel voor het lange afstandsverkeer (regio-stad) als voor het verkeer in stedelijke netwerken. Dat gebeurt in de periode 2012-2020 door binnen de beschikbare middelen maximaal in te zetten op het creëren van goede multimodale overstappunten. De verantwoordelijkheid daarvoor ligt niet altijd bij het Rijk; ook decentrale overheden en private partijen spelen hierin een rol. Bovendien hangen exacte locaties van overstappunten nauw samen met de ruimtelijke ontwikkelingen in een gebied. Dit is dan ook een onderwerp dat in de gebiedsagenda's aan de orde zal komen.

Met een goed OV-systeem in de stedelijke netwerken en optimale voorzieningen voor fiets en ketenmobiliteit wordt het autoverkeer in deze gebieden een reëel alternatief geboden. Een aantal van deze knooppunten heeft de potentie om uit te groeien tot multifunctionele hubs, met winkelmogelijkheden, kinderopvang en dienstverlening, waardoor werk en recreatie dichterbij het OV worden gebracht. Goede voorbeelden van dergelijke multifunctionele knooppunt in ontwikkeling zijn Rotterdam-Alexandrium, dat uitgroeit tot een nieuw centrum in Rotterdam, Willemspoort Den Bosch en Amsterdam Bijlmer/Arena.

Een ander type knooppunt sluit aan bij het concept van de regiopoorten van de NS. Buiten de Randstad, op enkele locaties die goed bereikbaar zijn met de auto, wordt automobilisten de mogelijkheid geboden om hun auto te parkeren en met de trein verder de Randstad in te gaan. Een goed voorbeeld hiervan is het project 'Poorten van de Randstad', waarin de NS, de provincie Gelderland en gemeentes samen werken aan de (uit)bouw van transferia aan de uitvalswegen naar de Randstad.

## Sterke modaliteiten

### 4.2 Openbaar Vervoer en goederenvervoer over het spoor

Een kwaliteitsslag in het Openbaar Vervoer zal in de periode 2012-2020 vooral worden vormgegeven door frequentieverhoging en het creëren van spinnenwebachtige OV-netwerken in de stedelijke gebieden in de brede Randstad. Zo wordt in grote delen van het land de doelstelling van de Nota Mobiliteit gerealiseerd: het spoorboekloos reizen per trein. Dit betekent op de belangrijkste corridors 6 intercity's per uur en maatwerk voor sprinters. De Quick Scan regionaal spoor heeft daarnaast laten zien dat de groeiwensen en -verwachtingen op de middellange termijn op diverse gedecentraliseerde treindiensten aanleiding kunnen zijn voor infrastructurele maatregelen. Afhankelijk van tempo en invulling van de verstedelijkingsopgave zullen wellicht ook de frequenties van bus, tram en metro in veel grootstedelijke gebieden verder omhoog moeten en zullen ontbrekende schakels in de stedelijke netwerken

# Verdubbeling goederenvervoer over het spoor tot 2020

invulling krijgen. Hierdoor kunnen in de grootstedelijke gebieden netwerken ontstaan, waarin (regio)trein, bus, tram en metro een op elkaar en de klant afgestemd netwerk vormen. Dit alles zal bijdragen aan een hoogwaardig, samenhangend en robuust openbaar vervoer dat op veel trajecten een reëel en volwaardig alternatief vormt voor het autoverkeer.

Het kabinet wil al in deze kabinetsperiode besluiten nemen die zich richten op de volgende doelen voor 2020:

- spoorboekloos reizen per trein in de brede Randstad door verhoging van frequenties en vergroting van de capaciteit op het spoor (6 intercity's per uur en maatwerk voor sprinters)
- verwerken van de verdere groei van het spoorgoederenvervoer (mede door eerste effecten van de Tweede Maasvlakte)
- realisatie van spinnenwebachtige OV-netwerken en frequentieverhogingen in stedelijke netwerken, passend bij de verstedelijkingsopgave van Rijk en regio (binnen bestaande budgettaire kaders, inclusief de doorloop van het investeringspakket van € 1 miljard. Zie hoofdstuk 3).

## 4.2.1. Spoorboekloos reizen (Programma Hoogfrequent Spoor)

Om de vervoeromvang van personen en goederen, die groter is dan verwacht, de baas te kunnen is voor de middellange termijn (2012-2020) op basis van de LMCA-Spoor een Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) ontwikkeld. De LMCA Spoor heeft inzicht gegeven in de kansen en mogelijkheden van hogere frequenties op het spoor en het verwerken van het groeiende goederenvervoer. Op basis van de LMCA Spoor is geconcludeerd dat de Nota Mobiliteit aanpassing vereist. Voor de kwaliteit van het personen- en

goederenvervoer per spoor zijn vervolgens vier speerpunten genoemd:

- Hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten in de Randstad;
- Samenhangende regionale OV-systemen waarvan het spoorvervoer – met name de sprinters – de ruggengraat vormt, met goede aansluitingen in de keten op het vervoer per bus, tram en metro;
- Kwalitatief goede reistijden naar de landsdelen;
- Toekomstvaste routestrategie voor het spoorgoederenvervoer.

Ook zet het kabinet via het Programma Hoogfrequent Spoor in op verbetering van de robuustheid van de internationale reizigersverbinding tussen Amsterdam en Keulen. Deze verbinding wordt gereden met een hoge snelheidstrein en wordt verbeterd door hogere frequenties en door de ICE als aparte trein te beschouwen, naast de op deze verbinding rijdende intercitytreinen. Hierdoor ontstaat een beter en herkenbaar ICE-product en een robuustere dienstregeling. Hiervoor worden zowel maatregelen aan Duitse kant (een extra spoor tussen Emmerich en Oberhausen) als aan Nederlandse kant (een derde spoor tussen Zevenaar en de grens met Duitsland) genomen. Bij frequentieverhogingen op trajecten met spoorbruggen over belangrijke vaarwegen wordt vanzelfsprekend rekening gehouden met het economisch belang en de potentie van de binnenvaart.

## Aanpak

Aan deze speerpunten wordt invulling gegeven met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, waarin gestart wordt (naast OV-SAAL 1e fase <sup>36</sup>) met vier planstudies:

- Planstudie Toekomstvaste routestrategie spoorgoederenvervoer;
- Planstudie corridor Utrecht – Den Bosch;
- Planstudie corridor Utrecht – Arnhem;

<sup>36</sup> Zie hoofdstuk 3.

- Planstudie corridor Den Haag – Rotterdam (onderdeel van Randstad Urgent).

In de planstudies worden ook de eventuele effecten op de rest van het spoornet gezien. Ook worden ketenvoorzieningen voor o.a. fiets en auto meegenomen. Zoals aangegeven in de voortgangsrapportage<sup>37</sup> wordt er in de planstudies PHS een tweetal personenvarianten en een tweetal goederenvarianten onderzocht. De investering van € 4,5 miljard voor 6 intercity's en maatwerk voor sprinters geeft NS/ProRail/BRG volop de ruimte de kwaliteit fors te verbeteren en de groei de komende tijd op te vangen. NS/ProRail/BRG zien de variant 6/6 op termijn als een kosteneffectieve bijdrage aan de mogelijk verder toenemende mobiliteitsvraag. Tijdens de planstudies zal blijken in hoeverre 6 intercity's en 6 sprinters gerealiseerd kunnen worden binnen het budget van € 4,5 miljard. Waar dit niet past binnen het budget, zal dit een ambitie zijn voor 2028.

In figuur 25 zijn de verschillende planstudies ingetekend. Hierbij is het belangrijk onderscheid te maken in enerzijds het studiegebied en anderzijds het onderzoeksgebied. Het studiegebied geeft aan waar de eerste capaciteitsknelpunten te verwachten zijn. Het onderzoeksgebied geeft aan binnen welke grenzen de uitstralingeffecten te verwachten zijn. De studiegebieden zijn: Schiphol – Almere, Utrecht – Den Bosch, Utrecht – Arnhem (inclusief vrij pad ICE) en Den Haag – Rotterdam. De onderzoeksgebieden zijn: Schiphol – Almere – Lelystad (OV-SAAL, 2e fase), Alkmaar – Amsterdam – Utrecht – Eindhoven, Utrecht – Arnhem – Nijmegen en Schiphol – Den Haag – Rotterdam – Eindhoven.

### Mijlpalen

2008: Start voorbereidingen en start van de planstudies  
 2010: Eerste projectbesluiten op basis van planstudies  
 2013: Start realisatie projecten



Figuur 25: planstudies Programma Hoogfrequent Spoor

#### 4.2.2. Goederenvervoer per spoor (PHS)

Onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoor is het verwerken van de groeiende goederenstroom over het spoor. Het spoorgoederenvervoer zal naar verwachting tot 2020 verdubbelen in vergelijking tot de huidige situatie. Dit komt met name door een verdere groei van de containerstromen (onder andere als gevolg van de ingebruikname van de Tweede Maasvlakte). De toekomstvastе routing voor het goederenvervoer in het Programma Hoogfrequent Spoor maakt deze groei mogelijk. Daarmee worden onder andere de spoorverbindingen met het Europese achterland verbeterd via Oldenzaal, Zevenaar, Venlo en Roosendaal. Tegelijkertijd wordt zo het gemengde net in de drukke Randstad zoveel mogelijk gemedend. Daarnaast kan de inzet van langere goederentreinen (1000 meter) leiden tot kostenverlaging en efficiëntere benutting van de capaciteit. In het najaar van 2008 vindt een proef met DB-Netz plaats.

### Aanpak

Vóór 2012 zal politieke besluitvorming plaatsvinden

### Investeringen

Uit nadere analyses van de spoorsector blijkt dat bij de ambities van de beleidsbrief (minimaal 6 IC en maatwerk voor sprinters en het verwerken van de groei van het goederenvervoer) € 4,5 miljard nodig is. Deze is gedekt in de begroting 2009 en bestaat uit de volgende onderdelen:

- € 1,35 mld OV-SAAL
- € 3,15 mld voor overige corridors, waarvan € 160 mln bestemd is voor de spoordriehoek Noord Nederland (motie Koopmans) en € 61 mln bestemd is voor de spoor-tunnel in Delft

**Totaal: € 4,5 miljard**

<sup>37</sup> D.d. 4 september 2008.

# Verbinden woon-werklocaties door spinnenwebachtige OV-netwerken

over een toekomstvast routing van het spoorgoederenvervoer. Daarmee zal de route worden uitgezet naar goede achterlandverbindingen per spoor tot 2020.

## Mijlpalen

2008: Start voorbereidingen en start van de planstudie

2010: Eerste projectenbesluiten op basis van planstudie

2013: Start realisatie projecten

### 4.2.3. Samenhangende en herkenbare OV-netwerken

#### Aanleiding

In de stedelijke gebieden bestaat de ambitie om door verdere frequentieverhoging op belangrijke lijnen het principe van reizen zonder dienstregelingboekje te laten ontstaan. Op metrolijnen is dat veelal nu al het geval. De mogelijkheden van een dergelijke frequentieverhoging zullen voor een belangrijk deel afhangen van de beschikbare middelen (bij decentrale overheden), de mate van stedelijke ontwikkeling en het bijeenbrengen van belangrijke woon- en werklocaties langs stedelijke OV-corridors. Concepten als Kolibri, RandstadRail, RandstadSpoor en Stedenbaan zijn goede voorbeelden van de wijze waarop ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit op elkaar in kunnen spelen. Zij richten zich op een betere benutting en versterking van een bestaande verbinding van het hoofdrailnet of regionaal net, met name door woon- en werklocaties zoveel mogelijk in de omgeving van stations te ontwikkelen. Regionale OV-verbindingen takken daar zoveel mogelijk op aan. Toepassing van dit concept in andere gebieden kan de potentie van het OV versterken en het systeem als geheel robuuster maken.

In de grootstedelijke gebieden moeten daarnaast bus, trein, tram en metro worden ontwikkeld tot één voor de

klant herkenbaar en samenhangend product. Dit betekent dat spoor- en regionaal OV-lijnen elkaar aanvullen en niet onnodig parallel lopen; dat op overstappunten frequenties op elkaar zijn afgestemd; dat reis- en route-informatie begrijpelijk en systeemoverstijgend zijn; en dat er een gezamenlijk kaart- en tariefsysteem bestaat. Zo ontstaat er een voor de klant inzichtelijk netwerk waarmee met een gering aantal overstappen een groot stedelijk gebied omvat kan worden.

Voor de frequentieverhoging van het regionaal OV en ontwikkeling van de netwerken in stedelijke gebieden kennen Rijk, vervoersautoriteiten en vervoerders een gezamenlijke verantwoordelijkheid. De ontwikkeling hiervan zal in de evaluatie naar de omvang van de BDU worden meegenomen, die eind 2008 wordt afgerond.

#### Aanpak

Omdat deze ontwikkeling nauw samenhangt met onder meer de mate van verstedelijking en de capaciteit en groeiontwikkeling op het hoofdrailnet, is het nu nog te vroeg om hier een exacte invulling van te geven. Vandaar dat het kabinet in de periode tot 2020 samen met de regio wil verkennen welke maatregelen passend zijn.

De verkenning zal in de eerste plaats een gezamenlijke inventarisatie van Rijk en regio van de markt- en capaciteitsontwikkeling betreffen. Dit in relatie tot de mate van verstedelijking, ruimtelijke ontwikkeling en de ontwikkelingen op het hoofdrailnet (sprinters en IC). Daarbij zal ook de nadruk op frequentie, snelheid en tangenten een grote rol spelen.

#### Mijlpalen

2011: Inventarisatie van de markt- en capaciteitsontwikkeling in relatie tot de verstedelijking en



ruimtelijke ontwikkeling als onderdeel van de NMCA (zie hoofdstuk 6). Zowel voor het regionaal OV als voor de gedecentraliseerde treindiensten op regionale spoorlijnen.

### 4.3 Fiets

In de periode tot 2020 wordt het fietsbeleid uit de huidige kabinetsperiode in grote lijnen voortgezet. De aandacht zal uitgaan naar de stallingscapaciteit bij stations en OV-haltes, en naar het stimuleren van regionale fietsverbindingen. Bij dit laatste zal niet enkel worden gekeken naar kansrijke verbindingen op filegevoelige locaties, maar ook naar andere kansrijke woon-werkverbindingen. Daarnaast wil het ministerie van Verkeer- en Waterstaat het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport ondersteunen bij de bestrijding van bewegingsarmoede door het stimuleren van het fietsgebruik.

### 4.4 Wegen

#### MIRT

Het wegenprogramma in de periode tussen 2012 en 2020 bouwt voort op de inzet van bouwen, benutten, prijszaken en bewust worden. Het MIRT programma tot 2020 zorgt voor een duidelijke vergroting van de wegcapaciteit in de drukste gebieden. Het overgrote deel van de projecten uit het MIRT-planstudieprogramma 2009 is opengesteld. Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) wordt ingevoerd in twee fases: in 2011 voor al het vrachtvervoer en vanaf 2012 voor al het overige verkeer. ABvM zal leiden tot een andere verdeling van



de mobiliteitsdruk. De LMCA weg heeft laten zien dat de verkeersproblematiek rond Utrecht en Rotterdam zodanig is, dat extra aandacht nodig is. In deze kabinetsperiode zullen daarom de integrale pakketstudies rond Utrecht/Amersfoort met kracht worden voortgezet. Voor de Ruit Rotterdam is de verkenning gestart, die wordt vormgegeven volgens de principes van het advies van de commissie-Elverding. Deze kabinetsperiode wordt de verkenning afgerond en worden daaruit voortvloeiende planstudies waarvoor financiële middelen beschikbaar zijn, gestart. Oplossingen met openbaar vervoer, fiets, mobiliteitsmanagement en onderliggend wegennet worden in de studies in samenhang afgewogen. De permanente verbetering van de verkeersveiligheid is daarbij een belangrijk ontwerpprincipe.

Het goederenvervoer over de weg groeit naar verwachting sterk. Hoewel het meeste vervoer over kortere afstanden (tot circa 30 km) plaatsvindt, betekent dit naar verwachting ook een extra belasting voor het hoofdwegennet. Dit kan gevolgen hebben voor de doorstroming in het hele gebied, omdat met name rond de stedelijke netwerken en bij rivierovergangen ook het lokale en regionale verkeer veelvuldig gebruik maakt van het hoofdwegennet (en vice versa). Hier kunnen de verschillende soorten verkeer elkaar in de weg zitten. Over een integrale benadering met bijvoorbeeld vrachtwagenvriendelijke en veilige routes, ontvlechting rond knooppunten en bruggen, bewaakte parkeerplaatsen en dergelijke worden met de regio's in de gebiedsagenda's afspraken gemaakt. Ook de verkeersonderneming (regio Rotterdam) kan bijdragen aan het zoeken naar oplossingen voor verkeer 'dat elkaar in de weg zit'.

#### Een veilig wegennet

Op initiatief van de Nederlandse, Engelse en Duitse automobielverenigingen is een methodiek ontwikkeld

# Robuust wegennet door parallelstructuren

## Investerings

Voor het robuuste wegennet is € 830 miljoen beschikbaar. Met decentrale overheden worden in de bestuurlijke MIRT-overleggen afspraken gemaakt over concrete projecten.

Daarnaast wordt er circa € 543 miljoen uit het MIRT aangewend voor de aanpak van urgente knelpunten. Ook daarover worden in de bestuurlijke overleggen afspraken gemaakt.

**Totaal: € 1,37 miljard**

om de veiligheid van wegen uit te drukken in een score met sterren (EUORap) Eén ster is onveilig, vier sterren is zeer veilig. Van het Nederlandse hoofdwegennet heeft 1,3 procent twee sterren, 27 procent drie sterren en 72 procent vier sterren. De ambitie is dat in 2020 alle hoofdwegen een score van minimaal drie sterren zullen hebben.

De hoofdwegen die momenteel op gedeelten een score hebben van twee sterren zijn: de A4 Dinteloord-Bergen op Zoom, de N18, de A28 bij Pesse, de A31 Leeuwarden, de N31 Zurich-Harlingen, de N33 Assen-Zuidbroek-Spijk, de N35 zuidelijk deel, de N34/36/48, de N57 Veere, de N59 Schouwen-Duiveland, en de N61 Hoek-Schoondijke.

Drie sterren op deze wegen worden deels met het huidige MIRT-planstudieprogramma gerealiseerd, deels door bij beheer en onderhoud kleine maatregelen door te voeren, deels door extra maatregelen. Financiële middelen hiervoor zijn reeds gereserveerd.

## MobiliteitsAanpak

In de periode tot 2020 geeft de MobiliteitsAanpak een extra impuls aan de vergroting van de capaciteit en de robuustheid van het wegennet door uitvoering van projecten waarmee een parallelle structuur voor het HWN wordt gecreëerd en discontinuïteiten worden weggenomen. Hiermee wordt een belangrijke stap gezet op weg naar de hoge, olympische, kwaliteit in 2028.

### 4.4.1. Maatregelpakket Robuust Wegennet en aanpak knelpunten

Het doel van de MobiliteitsAanpak is om belangrijke stappen te zetten op weg naar een robuust mobiliteits-systeem van hoge kwaliteit, dat de reiziger extra capaciteit en keuzemogelijkheden biedt. Voor het wegsysteem

betekent dit enerzijds dat het totale wegennet van voldoende kwaliteit is om de verkeersstromen goed te kunnen opvangen en anderzijds dat de capaciteit van het netwerk optimaal benut wordt. Kernbegrip is hierbij het versterken van de samenhang in het wegennet. Dit wordt gedaan door het aanpakken van knelpunten, het optimaliseren van de aansluitingen tussen het hoofd- en onderliggend wegennet, en door het versterken van de functie van de deelsystemen in het totale wegennet (ontvlechten).

## Aanpak

De nadruk ligt op het versterken van het wegennet in die gebieden waar door ruimtelijk economische ontwikkelingen het huidige wegsysteem ontoereikend is. De maatregelen richten zich op parallelstructuren rond knooppunten, het wegnemen van flessenhalzen in de hoofdinfrastructuur en de vervolmaking van ringen rond steden. De brede A4 corridor, die als ruggengraat van de Randstad kan worden beschouwd, krijgt extra aandacht. Oplossingen waarin N-wegen of parallelle structuren een rol spelen worden meegenomen. De maatregelen hebben naar verwachting positieve milieueffecten, omdat de doorstroming wordt verbeterd. Hiervoor is € 830 miljoen beschikbaar. Daarnaast wordt er ongeveer € 543 miljoen aangewend om urgente knelpunten aan te pakken binnen de kaders van de Nota Mobiliteit, inclusief de milieucondities.

## Mijlpalen

Najaar 2008: Bestuurlijke overeenstemming over precieze invulling en verdeling van de projecten  
2020: Afronding realisatie

### 4.4.2. Benutten

Tot 2020 zijn binnen de huidige begroting middelen beschikbaar voor de uitvoering van het beleidskader





benutten. Een deel daarvan wordt al in deze kabinetsperiode ingezet (€ 200 miljoen voor actieprogramma Wegen; zie hoofdstuk 3). Op systematische wijze worden voor de periode 2012-2020 de volgende onderdelen uitgewerkt en uitgevoerd:

- Opstellen en realiseren van (kosten)effectieve regionale (netwerkbrede) maatregelpakketten;
- Realisatie van generieke pakketten, gericht op noodzakelijke randvoorwaardelijke zaken als monitoring en verkeerscentrales;
- Beproeven van nieuwe maatregelen en verdere uitrol bij aangetoond succes;
- Bestuurlijke en organisatorische verankering in de netwerkanalyses;
- Systematische evaluatie voor onderbouwde kosten-baten afweging.

Op deze wijze wordt benutten inhoudelijk, financieel en bestuurlijk zodanig professioneel ingericht, dat hiermee een volwaardige pijler ontstaat naast bouwen, beprijzen en bewustwording.

## 4.5 Vaarwegen

Op de vaarwegen wordt het achterstallig onderhoud versneld weggewerkt (in 2016 in plaats van in 2020) en worden de belangrijkste capaciteitsknelpunten zoals opgenomen in het MIRT aangepakt. Verder zullen de verkenningen en de (eventuele) planfasen van de zeetoegang IJmond en het kanaal Gent-Terneuzen in deze periode moeten worden omgezet in concrete go/no go-besluiten. Hiernaast bekijken de zeehavens van Amsterdam en Rotterdam (eventueel aan te vullen met anderen) of, en zo ja hoe, verdergaande samenwerking op verschillende vlakken kan leiden tot een betere concurrentiekracht. Bereikbaarheid maakt hier een

belangrijk onderdeel van uit. Bekeken moet worden of een verdere samenwerking tevens leidt tot grotere onderlinge stromen die tot aanvullende aanpassingen aan het mobiliteitssysteem leiden.

### Mijlpalen

2010: Start eventuele planfasen zeetoegang IJmond en Kanaal Gent-Terneuzen

2016: Achterstallig onderhoud weggewerkt



# 5

## Mobiliteit in 2040: een doorkijk

# Versterken verbindingen tussen noordelijke en zuidelijke Randstad

## 5.1 Mobiliteitssysteem niet af in 2028

Het kabinet heeft de ambitie om in 2028 een mobiliteitssysteem van olympische kwaliteit te realiseren. In hoofdstuk 2 is beschreven hoe dat systeem er in 2028 uit kan zien, rekening houdend met de ontwikkelingen op demografisch, economisch, ruimtelijk en mobiliteitsgebied. Maar in 2028 houdt de wereld niet op te bestaan. Ontwikkelingen gaan gewoon door, en ook de mobiliteit zal zich verder ontwikkelen, zowel voor personen als voor goederen.

## 5.2 Mobiliteitssysteem van de toekomst

De keuzes die in de structuurvisie Randstad 2040 op ruimtelijk en economisch gebied zijn gemaakt, hebben gevolgen voor het mobiliteitssysteem van de toekomst. Het beeld dat in hoofdstuk 2 is geschetst van een realistisch en haalbaar mobiliteitssysteem van hoge, olympische, kwaliteit in 2028 houdt rekening met keuzes op economisch en ruimtelijk gebied. Het kabinet zet in op een Randstad die in 2040 in economische zin tot de internationale top behoort. Dat betekent onder meer voldoende aantrekkelijke woonmilieus om nationaal en internationaal toptalent aan te trekken en te behouden. Het robuuste, samenhangende systeem, biedt een goed netwerk van verbindingen met verschillende modaliteiten, die onderling optimaal met elkaar zijn verknoot. Maar ook al is het mobiliteitssysteem in 2028 van

olympisch niveau, en zelfs als de kleur van de medaille op dat moment goud is, staat de tijd niet stil. Naarmate 2040 dichterbij komt, zal opnieuw moeten worden ingespeeld op de ontwikkelingen van die tijd. Toch is de verwachting dat het systeem van 2028 toekomstvast is. Het is tegelijkertijd denkbaar dat het netwerk in de toekomst op een andere manier ingericht en gebruikt gaat worden. Dat vraagt om doorontwikkeling van het mobiliteitssysteem op twee niveaus: het ruimtelijk-economische niveau, en het niveau van de inrichting en het gebruik van het systeem.

## 5.3 Ruimtelijk-economische veranderingen

Op ruimtelijk-economisch niveau zal constant bekeken moeten worden of de verbindingen nog aansluiten op het gebruik en de wensen. De toenemende internationalisering kan de ontwikkeling in de grensgebieden zoals bij Arnhem-Nijmegen, Brabant, Twente en Zuid-Limburg een verdere impuls geven. Met deze MobiliteitsAanpak zet het kabinet nu al in op de corridors in oostelijke, zuidoostelijke en zuidelijke richting, zowel per weg, spoor als water. Als de gebiedsontwikkeling in deze gebieden doorzet, zal dit ook consequenties hebben voor met name de (grensoverschrijdende) verbindingen op meer regionale schaal. Het principe van duurzame mobiliteit dwingt ons daar nu al over na te denken, niet pas als de gebiedsontwikkeling al heeft plaatsgevonden. Bovendien kan op deze manier ook de ruimtelijke inrichting af worden gestemd op de (on)mogelijkheden die de mobiliteit biedt. Hierbij is bijvoorbeeld het onderzoek dat onder Transumo-vlag wordt gedaan naar afstemming tussen

# Automatisering toekomst voor auto- en vrachtverkeer

ruimtelijke ontwikkeling en bereikbaarheid (DESSUS) goed bruikbaar.

Ook de verstedelijkingsafspraken, die in de komende tijd met decentrale overheden en gemeenten worden gemaakt, zullen tot ver in de toekomst gevolgen hebben voor het openbaar vervoer en het wegennet. Verdichting van de stedelijke gebieden, een keuze in Randstad 2040, kan bestaande, maar ook nieuwe, (hoogwaardige) OV-toepassingen in de toekomst een hogere kostendekkingsgraad geven, waardoor nieuwe investeringen ook sneller te realiseren zijn. Voor Rijk en regio is het belangrijk te weten hoe de relatie tussen OV/mobiliteit en ruimte zich ontwikkelt. Daarbij zijn innovatietrajecten als de *arena infrastructuur en ruimte* bij 'Wegen naar de Toekomst'<sup>38</sup>, en externe onderzoeken, zoals die naar de relatie tussen de vastgoedwaarde en de bereikbaarheid, van belang.<sup>39</sup>

De structuurvisie Randstad 2040 maakt duidelijk dat de verbindingen tussen de Noordelijke en Zuidelijke Randstad, maar vooral ook binnen de 'dubbelsteden' Amsterdam-Almere en Rotterdam-Den Haag, versterkt zullen moeten worden. Ruimtelijk-economische keuzes over de uitbreiding van Almere zullen bijvoorbeeld bepalend zijn voor de beslissing over de IJmeerverbinding. In het stedelijk gebied tussen Den Haag en Rotterdam speelt onder andere de ontwikkeling van het Westland en de Zuidplaspolder.

## 5.4 Inrichting en gebruik van het mobiliteitssysteem

Niet alleen de ruimtelijk-economische inrichting, maar ook de inrichting en het gebruik van het mobiliteitsstelsel is voortdurend aan verandering onderhevig.

Het is nu nog te vroeg uitspraken te doen over de exacte ontwikkelrichting van de technologie, maar het lijkt voor de hand liggend dat technieken, die nu nog alleen op kleine schaal toepasbaar zijn, of die we nu als futuristisch beschouwen, in 2040 gemeengoed geworden zijn. Navigatieapparatuur in de auto gold ooit als toekomstmuziek, maar inmiddels is vrijwel iedere nieuwe auto ermee uitgerust. Emissieloze motoren zullen in 2040 eveneens vanzelfsprekend zijn, ook voor vrachtwagens. Daartoe wordt zowel op nationale schaal, als in Europees/internationaal verband, momenteel veel energie gestopt in onderzoek en ontwikkeling.<sup>40</sup> Het kabinet draagt daar door middel van innovatietrajecten en wetgeving aan bij.<sup>41</sup>

Ook zal er in 2040 sprake zijn van een werkelijk geïntegreerd mobiliteitssysteem, nog verder geïntegreerd dan in 2028. Met behulp van transparante prijsinformatie en geïntegreerde dynamische reisinformatie die op alle momenten van de dag beschikbaar is, kunnen reizigers en gebruikers een goede afweging van de mobiliteitsopties maken. Mogelijk is er zelfs sprake van een mobiliteitssysteem, waarin in feite geen onderscheid meer bestaat tussen het wegsysteem en het OV. De trends zijn zichtbaar: het autosysteem gaat door automatisering steeds meer op een collectieve vervoerswijze als het OV lijken, terwijl het OV zich steeds meer op het individu richt. Verdere verbetering van comfort systemen als intelligente 'cruise control' en 'lane keeping' maken zogenaamde 'autotrainen' mogelijk: auto's rijden semiautomatisch op korte afstand van elkaar, zonder dat de bestuurder hoeft in te grijpen. Het kabinet zal hier in haar innovatietrajecten aandacht aan besteden.<sup>42</sup> Omgekeerd is het OV door betere informatie, hogere frequenties en meer oplossingen op maat, een systeem geworden dat het individuele karakter (en de daaraan gekoppelde mogelijkheden)

<sup>38</sup> Wegen naar de Toekomst: Arena Infrastructuur en Ruimte (Rijkswaterstaat).

<sup>39</sup> Transumo: Bereikbaarheid en Vastgoedwaarde (Montefeltro 2005-2009). Zie [www.transumofootprint.nl](http://www.transumofootprint.nl).

<sup>40</sup> Zo moeten afspraken tussen de EU en de Europese auto-industrie leiden tot een 19% lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe voertuigen in 2012 dan zonder afspraken was voorzien. Dat is een reductie van ca 25% ten opzichte van het huidige niveau. Reducing CO<sub>2</sub>-emissions from light-duty vehicles, EU 2007; Climate Action, Energy for a changing World, EU 2007.

<sup>41</sup> Dag van Maarssen, Auto van de Toekomst gaat Rijden,

<sup>42</sup> Belangrijke innovatietrajecten op dit gebied zijn Nederland Ondernemend Innovatief en de Maatschappelijke Innovatie Agenda Mobiliteit.



van de auto heeft benaderd. Ontwikkelingen als Superbus en people-movers, die zich veel meer richten op het deur-tot-deur vervoer, zijn daar exponenten van. De grenzen tussen collectief en individueel vervoer zullen vervagen. Blijvend onderzoek is nodig om ons goed op deze toekomst voor te bereiden.

## 5.5 Karakter van het goederenvervoer verandert

Ook het karakter van het goederenvervoer zal veranderen. Gezien de verwachte groei is de inzet van alle modaliteiten (weg, water, spoor) nodig om te zorgen voor een hoogwaardige afwikkeling van het goederenvervoer. Iedere modaliteit benut daarbij optimaal de eigen kwaliteiten. De groei van het goederenvervoer is afhankelijk van de economische ontwikkeling, de groei van de internationale handel en van de verschuiving naar meer hoogwaardige productieactiviteiten. Het aandeel van het wegvervoer in de totale goederenmobiliteit neemt toe. In het lange afstandsvervoer kan transport over water en spoor in Europa een groter deel verzorgen dan nu. De ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte en de investeringen in vaarwegen en Betuweroute hebben daar aan bijgedragen. Klimaatverandering en hoge olieprijs zorgen ook in het goederenvervoer voor een versnelde ontwikkeling van schone en zuinige motoren, en geven wellicht een extra impuls aan de binnenvaart, short sea en het goederenvervoer over het spoor.

Bovendien is de verwachting dat de ketenintegratie in de logistiek steeds verder toeneemt. Veel handmatige planning rond zaken als vertraging, files en zoekgeraakte lading kan overgenomen worden door

geautomatiseerde systemen. Nu al is het bedrijfsleven bezig met deze ontwikkeling.<sup>43</sup>

Bovendien zullen de huidige investeringen in een robuust mobiliteitssysteem voor weg, water en spoor, gecombineerd met ICT toepassing en flexibilisering van de voer- en vaartuigen bijdragen aan een efficiënter en betrouwbaarder logistiek systeem. Overslag en afhandeling vindt niet langer alleen plaats in de mainports en greenports zelf, maar ook in een aantal grootschalige distributiecentra op voor alle modaliteiten goed ontsloten locaties in het binnenland.

Al met al zal het aanzien van mobiliteit gaan veranderen, zowel in het personen- als in het goederenvervoer. Een reis van Amsterdam naar Den Haag zou er als gevolg van deze veranderingen in 2040 als volgt kunnen uitzien:

<sup>43</sup> Transumo: DIPLOMA, logistieke ketenintegratie (Universiteit Twente). Zie [www.transumofootprint.nl](http://www.transumofootprint.nl).

## Mobiliteit in 2040

Het is vrijdagochtend. De wekker gaat om even voor 7.00 uur af in Amsterdam. Vandaag moet Hans naar Den Haag voor een belangrijke meeting. Zo'n 30 jaar terug had dat voor veel hoofdbrekens gezorgd vanwege de lange files, maar nu Nederland in de top 3 van best bereikbare landen ter wereld terecht is gekomen is dat geen probleem meer. Uiteraard had de meeting ook met internet en 'e-meeting' gekund, maar voor belangrijke zaken gaat er nog steeds niets boven persoonlijk contact.

Als Hans naar beneden loopt gaat het beeldscherm op de koelkast vanzelf aan en komt de krant binnen. Hij scrollt even door de pagina's voor het belangrijkste nieuws en het weerbericht. Een vriendelijke stem zegt: "Goedemorgen Hans, je reisadvies is binnen. Ons advies is een combinatie van auto en OV, voor een reservering graag bevestigen door op de OK knop te drukken." Even door het keuzemenu om zijn tijdslot te bevestigen. De reistijd per auto is 52 minuten van deur tot deur: 41 minuten tot de rand van Den Haag, parkeren in de 'mall'. Dan nog 10 minuten met de gratis shuttle. Hij zou ook met de trein kunnen, dan zou hij niet eens hoeven te kijken wanneer hij weg moet. Gemiddeld hoeft hij namelijk niet langer dan 5 minuten op de trein te wachten. Maar vandaag kiest hij voor de auto, omdat hij vanavond op weg gaat voor een weekendje Zuid-Limburg, en hij moet zijn vriendin Linda nog ophalen in Susteren. Hij bevestigt zijn reservering met een druk op de knop. Binnen 20 seconden hoort hij het advies 'je slot begint om 7.45'. Dat is het begin van zijn ideale reistijd om zo ook op de voorspelde tijd in Den Haag aan te komen.

Vanaf huis begint de reis voorspoedig. Alle verkeerslichten springen direct op groen, omdat hij in de groene golf zit. Hij rijdt dan ook over de regionale verbindingssas, die aangesloten is op de toegangspoort tot het interstedelijk hoofdwegennet. Zijn auto is ingedeeld in klasse A: schoon, stil en hij communiceert zelf met andere weggebruikers. Dat betekent dat hij direct door kan rijden. Hij passeert een

rij auto's die dat nog niet kunnen. Zij kunnen het net pas op zodra er voldoende capaciteit is op hun rijstrook.

Op het hoofdwegennet rijdt hij direct naar een van de linkerrijstroken. De meest linkse is voor al het doorgaande vrachtverkeer. Daarnaast rijden de doorgaande forenzen in de 'auto-trein'. Omdat het bij Schiphol zo druk is, rijdt het regionale verkeer op het parallelle netwerk. Dat kan hier met deze intensiteiten prima. De automatische cruise-control, de radargestuurde file-rem en automatische correctie op het stuur zodat hij binnen de lijnen van de rijbaan blijft, werken perfect. Hij rijdt ongeveer op 2 meter van zijn voorganger en toch volkomen veilig.

Hij zet het beeldscherm aan en leest verder in het nieuws van de dag. Rechts boven ziet hij dat de reistijd met 15 minuten toeneemt, er is hevige regenval bij Den Haag rond het Prins Clausplein. Het advies is om de Rijnlandroute te pakken zodat de oorspronkelijke reistijd weer wordt benaderd. Hij ziet linksboven in zijn scherm dat hij 10 bonuskilometers krijgt voor de opgelopen vertraging. Die kan hij later inzetten voor gratis rijden. Na 20 minuten rijden schakelt hij over naar de video-clip die de rode draad is voor zijn presentatie straks. Nog even voorbereiden op de bijeenkomst van vandaag.

Aan de rand van Den Haag begint de auto automatisch af te remmen. Hij zou de stad in kunnen rijden, tegen betaling van 10 euro voor het parkeren in de binnenstad. Maar parkeren in de mall en verdergaan met de gratis shuttle is goedkoper. En doordat de shuttle hem voor de deur aflevert, is het ook makkelijker. Zo hoeft hij niet te gaan zoeken naar een parkeerplek. Om 8.41 parkeert hij de auto, de shuttle staat al op hem te wachten. Die brengt hem comfortabel en gratis via een vrije baan binnen 9 minuten op de plaats van bestemming. Om 8.50 loopt hij ontspannen het gebouw binnen. Zelfs nog tijd voor een kopje koffie. Dat is het enige dat in Hans' auto ontbreekt: een goed espresso-apparaat...





# 6

## Uitvoeringskaders

# Anders Betalen voor Mobiliteit alleen maximaal effect op fileproblematiek bij genoeg alternatieven

Behalve aan het 'wat' (de inhoud) wil de MobiliteitsAanpak ook aandacht besteden aan het 'hoe': de manier waarop. Daar wordt hieronder op ingegaan.

De kaders voor de uitvoering zijn:

1. Invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit;
2. Integraal ruimtelijk beleid in het MIRT;
3. Rijk en regio's trekken samen op: gebiedsagenda's als bindend instrument;
4. Samenwerking met marktpartijen;
5. Beter en snellere besluitvorming;
6. Duurzaamheid als uitgangspunt;
7. De inzet van technologie en innovatie.

De speerpunten worden hieronder een voor een toegelicht.

## 6.1 Anders Betalen voor Mobiliteit

Invoering van een kilometerprijs is cruciaal om files te verminderen en het milieu te ontzien. Door middel van beprijzen wordt niet langer het bezit van een auto belast, maar het aantal gereden kilometers. Daardoor worden de kosten van een autoreis inzichtelijker en kunnen die beter worden vergeleken met bijvoorbeeld een reis met het openbaar vervoer. Dat zal naar verwachting leiden tot een bewustere keuze voor een bepaald vervoermiddel.

In deze kabinetsperiode worden de eerste onomkeerbare stappen gezet op weg naar een andere manier van betalen voor mobiliteit. Dat betekent dat in 2011 de wetgeving is afgerond, het proces van omzetting

van de vaste autobelastingen in volle gang is, er een grootschalige praktijktest is uitgevoerd, het technische systeem voor de kilometerprijs door middel van technische tests concreet is gemaakt, de certificeringseisen gereed zijn, het uitvoeringsbesluit is genomen en er een grootschalige publiciteitscampagne over de kilometerprijs van start is gegaan. Voor vrachtwagens heeft dit al geresulteerd in invoering van de kilometerprijs.

De kilometerbeprijzing wordt gedifferentieerd naar milieukeurmerken, plaats en tijd. Door het basistarief te differentiëren naar milieukeurmerken zullen autobezitters eerder een schone en zuinige auto aanschaffen en bovendien wel twee keer nadenken voor ze met een milieubelastende auto in het dure tarief de weg op gaan. Weggebruikers zullen bovendien plaatsen en tijden gaan mijden waarvoor het spitstarief geldt, zodat de doorstroming verbetert, zonder dat dat uiteraard ten koste gaat van de verkeersveiligheid.

Tussen 2012 en 2016 wordt Anders Betalen voor Mobiliteit volledig ingevoerd. Al in 2011 zijn de vrachtwagens aan de beurt gekomen, en in die periode zal ook het personenverkeer voor elke gereden kilometer gaan betalen. Dat betekent dat de mobiliteitsdruk anders zal worden verdeeld doordat mensen andere keuzes gaan maken in hun reisgedrag. Na introductie van het spitstarief zal de kilometerprijs die gebieden en tijdstippen ontlasten waar de filedruk nu het grootst is. ABvM heeft alleen maximaal effect op de fileproblematiek als er genoeg goede alternatieven zijn, bijvoorbeeld in het OV of via maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement.

## 6.2 Integraal ruimtelijk beleid in het MIRT

Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) is een belangrijk middel om tot integraal ruimtelijk beleid te komen. Het doel ervan is de investeringen van departementen waarvan het beleid van invloed is op het ruimtebeslag én van de decentrale overheden elkaar beter te laten aanvullen en versterken. Daartoe kiest het kabinet voor een gebiedsgerichte benadering van rijksinvesteringen, waarin de gebiedsopgaven centraal staan. Een gedeelde visie op de gewenste ontwikkeling van die gebieden is een belangrijke voorwaarde voor succes. In hoofdstuk 3 van het MIRT-projectenboek 2009 zijn de gedeelde visies op de regionale opgaven beschreven.

Twee vervolgstappen zijn:

- een nieuw MIRT-spelregelkader (eind 2008 beschikbaar) om de spelregels die bij de verschillende ministeries bestaan te harmoniseren;
- gebiedsagenda's waarin op z'n minst de agenda's voor verkeer en vervoer en de agenda's voor ruimtelijke ordening en economie worden geïntegreerd tot één agenda die gericht is op uitvoering van de projecten per regio.

## 6.3 Rijk en regio's trekken samen op

### Gebiedsgericht in plaats van knelpuntgericht

Om de bereikbaarheid van deur tot deur te verbeteren, wordt in de Nota Mobiliteit gepleit voor een aanpak van de problemen die is gericht op gebieden en niet op knelpunten. In de zogeheten netwerkanalyses is die aanpak voor het eerst toegepast. Met de MobiliteitsAanpak wil het kabinet die gebiedsgerichte benadering voortzetten. Het wil meer kijken naar oplossingen die aansluiten bij de regionale situatie, zonder het landelijke beeld en belang uit het oog te verliezen.

### Gebiedsagenda's als bindend element

Bij een gebiedsgerichte benadering horen nauw overleg en samenwerking tussen de verschillende overheidslagen. Daarvoor zijn twee concepten geïntroduceerd: gebiedsagenda's en betere regie en samenwerking in het OV.

De samenwerking tussen Rijk en regio (provincies, gemeentes en stadsregio's) op het gebied van verkeer en vervoer en de agenda's voor ruimtelijke en economische ontwikkeling gaan de ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer samen met de regio 'in elkaar schuiven'. Zo ontstaan de gebiedsagenda's, waarin ruimtelijke ambities, verstedelijkingsafspraken en verkeer- en vervoerprogramma's samenkomen. Ook regionale afspraken over bedrijventerreinen, water en natuur en landschap kunnen op termijn onderdeel zijn van de gebiedsagenda's.

# Samenwerking tussen Rijk en regio's in gebiedsagenda's

Dankzij de gebiedsagenda's komen beleidsterreinen als mobiliteit, ruimtelijke ordening, economie, natuur en water dicht bij elkaar. Waar mogelijk zullen de agenda's voor deze terreinen hét instrument worden om afspraken tussen Rijk en decentrale overheden te maken. De betrokken departementen zijn het daar al over eens, de decentrale overheden staan er positief tegenover. In overleg zullen Rijk en decentrale overheden samen verder werken aan de invulling van de agenda's. Bij het bestuurlijk overleg over het MIRT in het voorjaar van 2009 zal een eerste voorstel per regio worden gedaan.

In de gebiedsagenda's staat wat regio en Rijk samen gaan doen, maar ook wat de belangrijkste regionale investeringen zijn en welke rijksinvesteringen voor de regio van belang zijn.

## Vierjaarlijkse nationale markt- en capaciteitsanalyse

De doelstellingen uit de Nota Mobiliteit worden om het jaar geëvalueerd in de Dynamische Beleidsagenda en aan de hand daarvan zo nodig bijgesteld. Een tweede belangrijk instrument dat daarbij helpt is de Nationale Mobiliteitsmonitor, die jaarlijks wordt uitgebracht. Daarnaast heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat de Tweede Kamer toegezegd dat de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyses regelmatig worden herhaald.

Gezien de gebiedsgerichte samenwerking vindt het ministerie het zinvol om beide acties te koppelen en samen met decentrale overheden een integrale, nationale markt- en capaciteitsanalyse (NMCA) uit te voeren. Het voorstel is om dat eens in de vier jaar te doen, steeds tegen het einde van een kabinetsperiode, waarna de resultaten gebundeld aan de Tweede Kamer

worden aangeboden, zodat een nieuw kabinet met de nieuwste gegevens aan de slag kan gaan.

In deze nationale markt- en capaciteitsanalyse werken Rijk provincies en stadsregio's samen aan een analyse van het gebied, met oog voor de kenmerken ervan én voor het nationale belang. De analyse moet niet per sector (weg, OV, binnenvaart) worden uitgevoerd, maar integraal. Een analyse van de internationale bereikbaarheid moet er deel van uitmaken, vooral de kwaliteit van de achterlandverbindingen van de beide mainports en de overige zee- en luchthavens. Daarnaast worden internationale ontwikkelingen, zoals de Trans-Europese Netwerken (TEN), in de analyse betrokken. Over de vormgeving en de samenhang van de analyses zal met de decentrale overheden moeten worden overlegd. Op basis van dit voorstel zou de eerstvolgende NMCA eind 2010 gereed moeten zijn.

## Regie in het OV

In de samenhang binnen het OV, de verbinding van het OV met andere vervoersmodaliteiten en beleidsterreinen valt veel te verbeteren, waardoor de kwaliteit en de aantrekkelijkheid van het OV voor reizigers toenemen. Sommige regio's hebben al initiatieven genomen, zoals Noord-Nederland. Nog dit najaar zal er een verkenning worden afgerond waarin de kwaliteit en de aantrekkelijkheid van het OV in de Randstad centraal staan. In de verkenning wordt vooral onderzocht of en hoe andere samenwerkings- en/of organisatievormen tot een beter OV in de Randstad kunnen leiden. Eén OV-autoriteit is een van de opties. Het schaalniveau en de manier waarop de samenwerking kan worden verbeterd, komen ook aan de orde.

Het OV staat natuurlijk niet op zichzelf. Daarom is het nodig dat het OV – in aanvulling op een goede regie

binnen de sector – een belangrijke plaats in de gebiedsagenda's krijgt, zodat de samenhang tussen regionale en nationale concessies wordt bewaakt.

## 6.4 Samenwerking met marktpartijen

Het kabinet blijft streven naar een betere inzet van de denkkraft en de creativiteit van de markt bij de uitvoering van publieke investeringen. De commissie-de Waal is hier een goed voorbeeld van (zie paragraaf 6.6). Ook de adviezen van de commissie-Ruding zijn hierop gericht.

De afgelopen tijd zijn al enkele belangrijke stappen gezet. Zo schakelt Rijkswaterstaat marktpartijen eerder en intensiever in bij het onderhoud en de aanleg van wegen. Na zorgvuldige afweging moet de juiste risicoverdeling (en de juiste contractvorm) met de markt worden gekozen. Door middel van standaardcontracten, standaard aanbestedingsdocumenten, meerwaardetoetsen (een marktscan, een vergelijking van de verhouding tussen publiek en privaat, de zogeheten *public private comparator*) en meer aandacht voor op output gerichte specificaties wordt publiek-private samenwerking steeds vaker toegepast. Het advies van de commissie-Ruding, *Op de goede weg en het juiste spoor*, is daarbij een steun in de rug; de kabinetsreactie hierop wordt uiterlijk begin november 2008 naar de Tweede Kamer gezonden.

Samenwerking tussen de overheid en private partijen vindt onder meer plaats in:

- *De Verkeersonderneming*: een plaatselijke of regionale organisatie die door middel van onder andere mobiliteits- en verkeersmanagement de bereikbaarheid in een gebied probeert te verbeteren. In de regio Rotterdam wordt ervaring opgedaan met een verkeersonderneming waarin medewerkers van gemeenten in de regio, Rijkswaterstaat en het Havenbedrijf zitting hebben.
- *Allianties*:
  - Voor de ontwikkeling van grootschalige multimodale knooppunten met een verblijfsfunctie (werk- en vergaderplekken, gemak en vermaak) aan de stadsranden, gekoppeld aan ruimtelijke ontwikkeling (sterke verdichting, centrumvorming en gebiedsontwikkeling)<sup>44</sup>
  - Voor het versneld op de markt brengen van technieken die de CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenauto's verminderen
- *Stedelijke distributie*: decentrale overheden maken afspraken met vervoerders, verladere en detailhandel over ontsluiting en ruimtelijke ordening en over de bevoorrading van stadscentra. Het gaat er daarbij om met zo min mogelijk regeldruk maximale ruimte en flexibiliteit aan ondernemers te bieden, zodat logistieke operaties efficiënt verlopen zonder in binnensteden in te boeten op leefbaarheid, bereikbaarheid, veiligheid, luchtkwaliteit en distributiekosten.

# Halvering doorlooptijd nieuwe infrastructurele projecten door spoedaanpak

## 6.5 Betere en snellere besluitvorming

Op 21 april 2008 heeft de commissie 'Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten' haar advies 'Sneller en Beter' gepresenteerd. De commissie doet een groot aantal aanbevelingen die het samen mogelijk maken de besluitvorming over infrastructurele projecten te versnellen en tegelijkertijd een forse kwaliteitsslag te maken.

In het op 23 mei 2008 uitgebrachte Kabinetsstandpunt heeft het kabinet de intentie uitgesproken om de aanbevelingen uit het advies van de commissie integraal over te nemen.

Recent heeft de regering het wetsvoorstel 'Versnelling besluitvorming wegprojecten' aan de Tweede Kamer aangeboden. Dit wetsvoorstel moet het mogelijk maken, door middel van vereenvoudiging van de onderzoeksmethoden, vanaf 2009 besluiten over wegverbredingen te nemen en tot realisatie van projecten over te gaan.

In het Actieplan 'Sneller en Beter' staat een groot aantal acties. Dat moet bij elkaar leiden tot een halvering van de gemiddelde doorlooptijd van nieuwe infrastructurele projecten, in lijn met het advies van de commissie. Bestaande projecten worden zoveel als mogelijk versneld.

Het Actieplan zet in op fundamentele veranderingen in het denken en handelen van alle betrokkenen:

1. Naar getrechterde besluitvorming; het traject van besluitvorming wordt afgebakend met nieuwe

elementen als een startbesluit, een voorkeursbesluit en een opleveringstoets. Het traject wordt gekoppeld aan duidelijke termijnen. Daarmee is het voor eenieder overzichtelijk en helder wat er gebeurt.

2. Naar brede en vroegtijdige participatie; alle betrokkenen kunnen evenwichtig en vroegtijdig meedoen in de besluitvorming.
3. Naar een betere voorbereiding; de bestuurlijke en ambtelijke voorbereiding wordt verbeterd. Er wordt minder gehandeld vanuit vaste procedures en meer vanuit de specifieke situatie.
4. Naar een helder budgettair kader; er komt een flexibel en helder budgettair kader voor een project inclusief inpassingsmaatregelen gebaseerd op adequate afwegingsmethoden.
5. Naar zinvolle effectbepaling; er wordt anders gerekend gericht op het nemen van besluiten.

Gezien de urgentie is besloten deze stappen gelijktijdig op te pakken. Ook de structurele wijziging van de Tracéwet loopt hieraan parallel. In het najaar van 2008 krijgt de Tweede Kamer de wetgevingsnota als start van het wetgevingstraject.

Verder zal bij de lopende projecten gekeken worden naar alternatieve mogelijkheden om te versnellen. Dit door bijvoorbeeld te bezien in hoeverre binnen de projecten het aantal uit te werken alternatieven kan worden gereduceerd.

Tot slot worden nieuwe verkenningen zo ingericht dat ze bijdragen aan een snellere en betere besluitvorming.

## 6.6 Duurzaamheid als uitgangspunt

Een mobiliteitssysteem van olympische allure moet duurzaam zijn. Nederland is welvarend, dichtbevolkt, energie-intensief en technologisch sterk ontwikkeld. De economie moet groeien en tegelijkertijd moet Nederland in beweging worden gehouden. Dat kan, maar alleen op een duurzame manier, waarbij economische en sociale belangen en het belang van de leefomgeving met elkaar moeten worden verenigd. Niet als waterig compromis, maar door te kiezen voor oplossingen die zowel mens, milieu als economie ten goede komen. Problemen als luchtkwaliteit, klimaatverandering, aantasting van natuur en landschap, energiezekerheid, externe veiligheid en verkeersveiligheid brengen kopzorgen met zich mee, maar zijn net zo goed een uitdaging en een kans. Nederland kan internationaal de toon zetten door dit soort vraagstukken op innovatieve wijze vanuit de trits people, planet, profit op te lossen.

Het kabinet en de provinciale en regionale besturen hebben hun ambities op het gebied van klimaat en leefomgeving na vaststelling van de Nota Mobiliteit aangescherpt. In het klimaatakkoord van het kabinet en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten zijn daartoe gezamenlijke inspanningen vastgelegd.<sup>45</sup>

### Veiligheid

Voor verkeersveiligheid is in de afgelopen maanden een strategisch plan uitgewerkt, dat aangeeft met welke maatregelen de aan te scherpen doelstellingen op dat gebied haalbaar zijn.<sup>46</sup> De minister van Verkeer en Waterstaat streeft naar maximaal 500 verkeersdoden en 12.250 gewonden in 2020 en maakt daarover

binnenkort afspraken maken met decentrale overheden.

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid is in juli 2008 naar de Tweede Kamer gestuurd.<sup>47</sup> De doelstellingen van het plan zijn haalbaar. Het berust op drie pijlers: samenwerking, een integrale aanpak en Duurzaam Veilig. Het beleid bestaat zowel uit generieke maatregelen als uit maatregelen die zijn gericht op specifieke aandachtsgebieden.

### Ruimtelijke kwaliteit

Veranderingen in de waterhuishouding en in de infrastructuur hebben invloed op de ruimtelijke kwaliteit van Nederland. Daarom bestaat aandacht voor zowel de een als voor de ander in het MIRT, maar ook in de Visie Architectuur en Ruimtelijk Ontwerp (VARO), de structuurvisie Snelwegomgeving en de Agenda Landschap. Bij de aanleg van infrastructuur zal met het oog op natuur en landschap worden uitgegaan van inpassing, mitigatie en compensatie. Bij de inpassing van infrastructuur in het landschap streeft het kabinet naar een hoge kwaliteit, waarbij de Agenda Landschap als uitgangspunt wordt gehanteerd.

### Luchtkwaliteit

Voor elk afzonderlijk bouwproject moet worden aangetoond dat het voldoet aan de normen voor de luchtkwaliteit. Sinds 2005 worden deze normen niet overal in Nederland gehaald. Daardoor kunnen ruimtelijke projecten die tot een (verdere) overschrijding van de normen leiden niet doorgaan. Het probleem van ondermaatse luchtkwaliteit wordt nationaal en internationaal aangepakt.

Een belangrijke ontwikkeling in 2008 is de opstelling van het eerder genoemde Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

<sup>45</sup> Dynamische Beleidsagenda pag. 38.

<sup>46</sup> Zie strategisch plan verkeersveiligheid, VenW juli 2008 De MobiliteitsAanpak doet dit strategisch plan niet over, maar verwijst graag naar dit plan. Daar waar de MobiliteitsAanpak en het strategisch plan verkeersveiligheid elkaar raken wordt daar in deze nota aandacht aan besteed.

### Meer ruimtelijke kwaliteit: Routeontwerp

De methodiek met de naam Routeontwerp heeft tot doel de ruimtelijke kwaliteit van snelwegen en de omgeving waarin ze liggen te vergroten door betere integrale en gebiedsgerichte samenwerking. Door de regie bij de gebiedsprogramma's te leggen en die regie innovatief in het netwerk in te passen, ontstaan een betere doorstroming en een hogere ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast zorgt Routeontwerp voor zorgvuldige inpassing en vormgeving van snelwegen en transferia, om zo de leefbaarheid van snelweggebieden te vergroten. Ook de kwaliteit van de weg zelf gaat erop vooruit doordat die meer samenhang vertoont en doordat hij duurzaam is vormgegeven, bijvoorbeeld met modulaire geluidsschermen.

Het NSL brengt maatregelen voor luchtkwaliteit en ruimtelijke projecten samen. Concrete, kosteneffectieve maatregelen moeten ervoor zorgen dat de luchtkwaliteit in Nederland verbetert. Nederland zal daardoor tijdig voldoen aan de nieuwe EU-richtlijn voor luchtkwaliteit. In het NSL hebben de Nederlandse nationale, provinciale en gemeentelijke overheden zowel de nieuwe Nederlandse wetgeving als de nieuwe Europese richtlijn uitgewerkt. Voor de aanpak van luchtkwaliteit heeft het kabinet in totaal € 1,5 miljard beschikbaar gesteld. Op lange termijn (na 2015) zal onder meer met verscherpt bronbeleid (Euro 6) een verdere verbetering van de luchtkwaliteit worden gerealiseerd.

### Geluid

De doelstelling uit de Nota Mobiliteit om in 2020 het aantal woningen met een geluidsbelasting van meer dan 65 dB langs rijkswegen tot nul te reduceren is haalbaar, onder meer door dubbellaags ZOAB aan te brengen.<sup>47</sup>

In het spoorvervoer is geluidhinder een belangrijk extern effect. Om omwonenden te beschermen tegen geluid is geluidwetgeving van toepassing. In de Nota Mobiliteit is daarnaast de doelstelling opgenomen om langs spoorwegen in de periode tot en met 2020 de knelpunten boven 70 dB aan te pakken. In het kader van het Innovatieprogramma Geluid zijn diverse bronmaatregelen (bijvoorbeeld raildempers en LL-remblokken) beproefd en ingevoerd, zodat bij het treffen van geluidmaatregelen naast geluidschermen ook andere maatregelen voor handen zijn.

De verwachte groei van het spoorvervoer zal plaats moeten vinden binnen de geldende geluidwetgeving. De geluidwetgeving wordt op dit moment gemoderniseerd en in de nieuwe geluidwetgeving zullen

geluidproductieplafonds worden geïntroduceerd. Om aan de voorschriften op het gebied van geluid te kunnen voldoen bij de verwachte groei, zullen zowel maatregelen aan de infrastructuur als maatregelen aan het materieel getroffen moeten worden. Vervoerders zullen derhalve hun lawaaiig materieel om moeten bouwen, zodat dit materieel aanzienlijk stiller wordt. Om vervoerders daartoe te stimuleren om hun lawaaiig materieel om te bouwen is door ProRail een prestatieeringing ingevoerd, genaamd toename stille kilometers.

### CO<sub>2</sub>-uitstoot

De verkeer- en vervoersector is op dit moment vrijwel uitsluitend afhankelijk van fossiele brandstoffen. De toenemende schaarste aan dergelijke brandstoffen uit zich nu al in hoge brandstofprijzen. Als deze trend doorzet, zal dat gevolgen hebben voor de Nederlandse economie, met zijn van oudsher grote rol voor transport en logistiek. Daarnaast zal de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de transportsector zonder een adequate aanpak fors blijven stijgen.

Het gezamenlijke advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat, de VROM-Raad en de Algemene Energieraad, *'Een Prijs voor elke reis'*, geeft aan dat de transportsector in 2050 zonder ingrijpende maatregelen de gehele Europese ruimte voor CO<sub>2</sub>-emissie in beslag zal nemen. Om de Nederlandse energievoorziening zeker te stellen en betaalbaar te houden, en om de CO<sub>2</sub>-uitstoot drastisch terug te dringen, zullen beperking van de energiebehoefte (onder meer door zuinigere vervoersmiddelen) én een grotere inzet van hernieuwbare bronnen (zoals duurzame biobrandstoffen, aardgas, duurzame elektriciteit en waterstof) in de toekomst steeds belangrijker worden. In het interdepartementale programma 'Duurzame Mobiliteit', dat getrokken wordt door het ministerie van Verkeer

<sup>47</sup> Kamerstuk 2007-2008, 29398, nr. 120 herdruk, Tweede Kamer.

<sup>48</sup> Dynamische Beleidsagenda pag. 40.



en Waterstaat, worden voorstellen uitgewerkt. Er is in ieder geval € 30 miljoen beschikbaar voor maatregelen gericht op schone(re) brandstoffen en de inzet van ICT voor betere doorstroming. Nog dit jaar worden concrete maatregelen aangekondigd.

De CO<sub>2</sub>-uitstoot van de verkeer- en vervoersector is tussen 1990 en 2006 met 35% gestegen. De doelstelling van de Nota Mobiliteit voor 2010 is een reductie tot 38 megaton. Het kabinet heeft in aanvulling hierop in het programma Schoon en Zuinig een aangescherpte reductiedoelstelling vastgesteld van 30-34 megaton CO<sub>2</sub> in 2020. Dit betekent dat de nu nog stijgende lijn moet zijn omgebogen en de CO<sub>2</sub> uitstoot van continentaal vervoer (weg, spoor, binnenvaart) in 2020 13 tot 17 megaton lager moet zijn dan bij ongewijzigd beleid, ondanks de nog verwachte verkeersgroei. Hierbij is uitgegaan van een bijdrage van ABvM van 2 megaton. De planbureaus hebben berekend dat een 100 procent variabilisatie van de BPM leidt tot een aanmerkelijk hogere CO<sub>2</sub>-reductie.

De reductiemogelijkheden verschillen per modaliteit. Zo wil de NS de absolute CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2020 met 20 procent verminderen ten opzichte van 1990 door energie te besparen en het aandeel duurzame stroom (nu 10 procent) te vergroten.

Voor de langere termijn (2040) wil het kabinet een aangescherpte doelstelling voor CO<sub>2</sub> reductie formuleren. Daarvoor is internationale emissienormering onmisbaar. Hiertoe wordt in internationaal verband ingezet op een combinatie van de volgende ontwikkelingspaden:

- verdere optimalisatie van de verbrandingsmotor en aandrijflijn (o.a. door downsizing van motoren en toepassing van hybride aandrijving);

- forse inzet van duurzame biobrandstoffen, met een hoge CO<sub>2</sub>-reductie en zonder nadelige gevolgen voor voedselproductie, biodiversiteit, en dergelijke;
- sterke groei van voertuigen die met extern opgewekte elektriciteit gevoed worden (volledig elektrisch of via 'plug in' hybride);
- toename van het aandeel voertuigen die door middel van een brandstofcel / waterstof worden aangedreven;
- verdere toename van de voertuigefficiëntie voor alle voertuigen (onder andere door gewichtsreductie, terugwinning remenergie, zuinige banden en toepassing van intelligente voertuigsystemen).

Om op de langere termijn op grote schaal te kunnen profiteren van deze innovaties, spant Nederland tot 2020 zich vooral in door:

- het bepleiten van scherpe normstelling in EU-verband, zodat de industrie geprikkeld wordt om in creatieve competitie te treden;
- het samen met marktpartijen, en in allianties met andere landen, bevorderen dat innovaties versneld grootschalig op de markt gebracht worden.

Het kabinet is er van overtuigd dat Nederland voor verschillende opties een ideale proeftuin is. Bijvoorbeeld omdat Nederland een sterk innovatieve componenten-industrie en energievoorziening heeft. Maar Nederland heeft ook een modern wagenpark met een grote, innovatieve leasemarkt, is dichtbevolkt, welvarend en een koploper op ICT-gebied. En Nederland heeft met Rotterdam een internationaal belangrijke energiedraaischijf, verantwoordelijk voor tweedede van de Europese olietoevoer, een potentiële hub voor biobrandstoffen en nu al beschikkend over een grote waterstofinfrastructuur.

## Clapschaats, carbonwielen en haaienpakken

Een deel van de Nederlandse triomfen in de mondiale wedstrijd-sport is te danken aan technologische vernieuwingen die in Nederland zijn ontwikkeld. Denk aan de clapschaats en de aerodynamische pakken bij het schaatsen. Ook in andere takken van sport zijn technologische ontwikkelingen mede oorzaak van revolutionaire prestatieverbeteringen: de huidige generatie fietsen, gemaakt van koolstofvezels, is niet te vergelijken met de stalen rossen waar in het begin van de vorige eeuw de Tour de France mee werd gereden. De ontwikkeling van supersnelle zwempakken zorgde mede voor een hausse aan wereldrecords.

## 6.7 De inzet van technologie en innovatie

Innovatie is van essentieel belang om goed op de toekomst voorbereid te zijn. Het gaat dan niet alleen om nieuwe technologie, maar ook om het anders organiseren van processen. Sommige innovaties houden grote systeemveranderingen in. Anders Betalen van Mobiliteit is zo'n 'systeeminnovatie', maar er zullen zich ook andere innovaties aandienen, die een heel ander gebruik van vervoerssystemen mogelijk maken. Die innovaties vergen een lange adem; werken met transitiepaden en toekomstbeelden kan hierbij behulpzaam zijn. De meeste kans op succes bestaat wanneer kleine stapjes kunnen worden gezet, die stuk voor stuk bijdragen aan de verbetering van de mobiliteit en/of de veiligheid en het milieu, bijvoorbeeld door ze eerst als nichetoepassing te gebruiken, eventueel voorafgegaan door een pilot of een subsidieperiode. Daarvoor is het nodig dat het kabinet voortdurend verkent waar innovatiemogelijkheden liggen en waar die het eerst kunnen worden toegepast, zonder daarbij het grotere geheel uit het oog te verliezen. Omdat de verkeer- en vervoerwereld een vorm van complexe samenwerking is tussen allerlei uiteenlopende partijen, is bij alle stappen een goede stakeholderanalyse noodzakelijk: wie is waar op welke manier bij betrokken, waar zitten de belangen, welke samenwerkingsvormen kunnen worden bedacht om de betrokken partijen bij elkaar te krijgen?

De belangrijkste onderwerpen waar het ministerie van Verkeer en Waterstaat zich wat betreft innovatie op mobiliteitsgebied op richt zijn:

- Optimale informatie voor reizigers, vooraf en tijdens de reis, in alle modaliteiten en rekening houdend

met persoonlijke wensen. Deze ontwikkeling houdt nauw verband met de ontwikkeling van verkeersmanagement en van de markt voor diensten met een toegevoegde waarde, die ook voor ABvM van belang is. De opvolger van de huidige commissie-Laan en de mobiliteitsprojecten zullen hierin een belangrijke rol spelen.

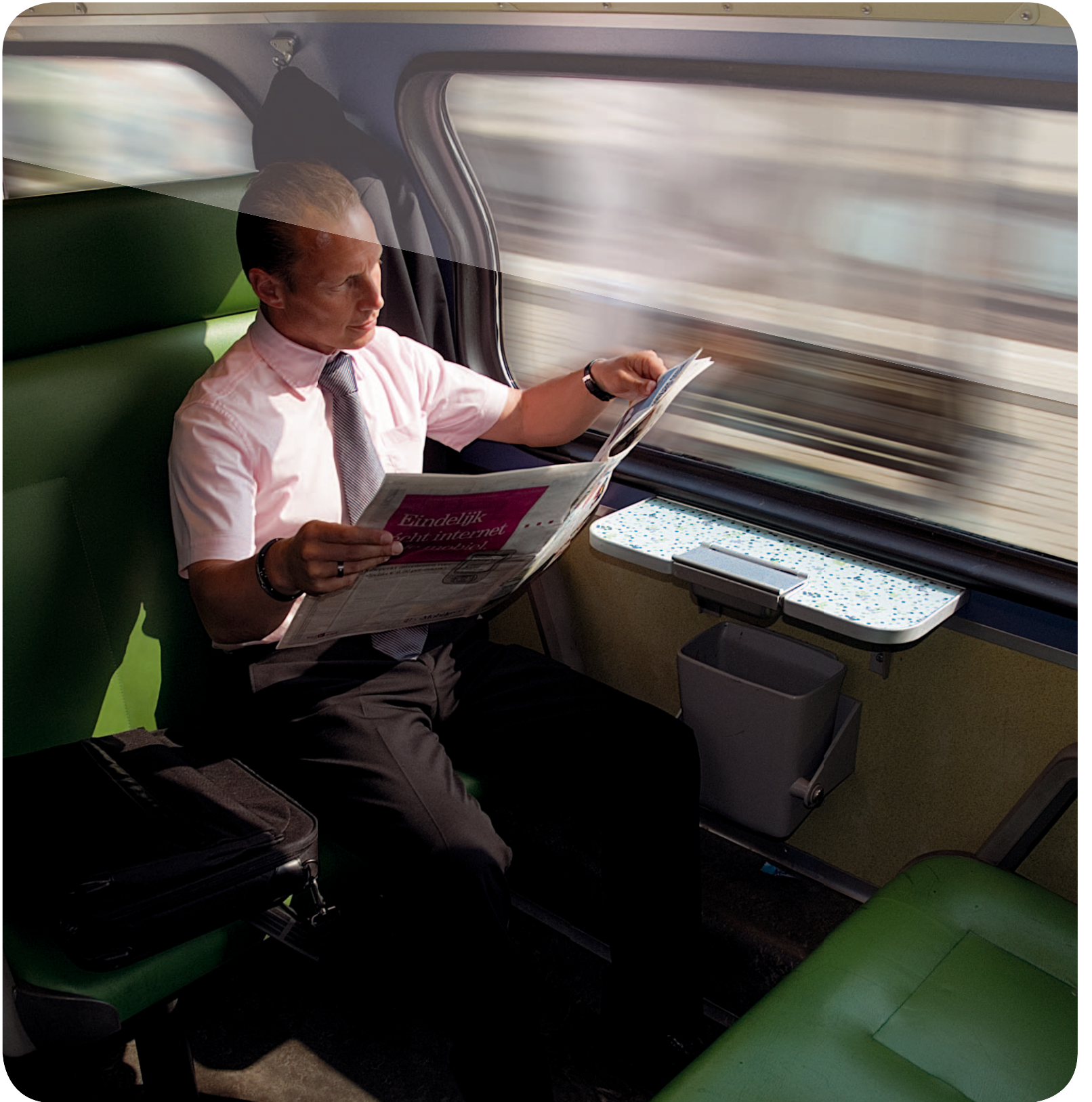
- Verbetering van de logistiek: de commissie-van Laarhoven stelt dat samenwerking en logistieke innovatie noodzakelijk zijn voor een slimmere aansturing van alle (trans)nationale stromen. Daardoor wordt het totale mobiliteitssysteem minder zwaar belast. Het kabinet is onder meer via Nederland Ondernemend Innovatief in gesprek met wetenschap en bedrijfsleven om te bekijken hoe daar concreet aan kan worden bijgedragen.
- Vermindering van transport dat het milieu belast. Het gaat daarbij om alternatieve aandrijfvormen, bijvoorbeeld door hybride techniek of volledige elektrische aandrijving, en om andere energiedragers, zoals biobrandstoffen, waterstof of batterijen. Deze technieken maken een grote reductie van de CO<sub>2</sub>-belasting en lokale uitstoot mogelijk. Het Platform Duurzame Mobiliteit is voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat het belangrijkste samenwerkingsorgaan om samen met andere partijen vervolgstappen te zetten.
- Rijtaakondersteuning en voertuig/wegcommunicatie. Huidige systemen voor bestuurdersondersteuning zijn vaak gericht op comfort, maar dragen ook bij aan de verkeersveiligheid. Deze innovaties hebben een groot potentieel, zeker voor betere benutting. De overheid werkt al met verschillende partijen samen, maar niet altijd even structureel.

Dat zal in komende jaren veranderen. In het kader van het project FileProof rijden er inmiddels enkele duizenden vrachtwagens rond die zijn voorzien van diverse anti-ongevalssystemen. In 2009 zal dat een grote hoeveelheid ervarings- en meetgegevens opleveren over het perspectief dat deze systemen bieden.

- Nederlandse partijen nemen deel aan EU-projecten op het gebied van voertuig/voertuig- en voertuig/wegcommunicatie. Die bieden in de toekomst mogelijkheden tot hogere verkeersveiligheid en betere benutting. Er zal ook een proeftraject voor dit soort technologieën worden ingericht. Momenteel wordt onderzocht of niet beter kan worden gekozen voor een meer permanente experimenteerplaats.

### Slimstrook

De grote belofte van voertuigintelligentie is het (semi-)automatisch laten rijden van voertuigen. Dat leidt tot meer veiligheid, hogere betrouwbaarheid, betere benutting en minder belasting van het milieu. Wanneer de technologie rijp genoeg is, kan worden onderzocht of er op een wegvlak een doelgroepstrook voor semi-automatische voertuigen kan worden ingericht. Op die manier kan ervaring met de technologie worden opgedaan. Gebleken succes vormt de basis voor uitbreiding van het netwerk en van het semi-automatische wagenpark.



# 7

## Investeringsoverzicht

Dit hoofdstuk biedt een overzicht van de financiële middelen die met de MobiliteitsAanpak gemoeid zijn. De genoemde bedragen zijn exclusief indexering. Het gaat om zowel additionele middelen (boven op de middelen uit de Nota Mobiliteit) als om concrete invulling van reeds beschikbare middelen uit de Nota Mobiliteit (reeds opgenomen in de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat).

De bedoeling van dit investeringsoverzicht is niet om een compleet overzicht te geven van alle investeringen die vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat worden gedaan. Daarvoor wordt verwezen naar de begroting en het MIRT 2009. Waar relevant zal daar expliciet naar worden verwezen.

In totaal wordt met de MobiliteitsAanpak invulling gegeven aan een investeringspakket van ruim € 7 miljard, waarvan circa € 4 miljard aanvullend op de Nota Mobiliteit. De extra impuls bestaat uit € 928 miljoen uit de middelen Noordvleugel<sup>49</sup>, € 1 miljard uit de enveloppen 2012-2020 en € 2 miljard voor het Programma Hoogfrequent Spoor.<sup>50</sup> De Noordvleugel-middelen en de middelen uit de enveloppen zijn afkomstig uit het FES. De projecten die daarmee worden bekostigd zullen de gebruikelijke FES procedure doorlopen. Daarnaast worden met de MobiliteitsAanpak reeds beschikbare middelen concreet ingevuld met projectvoorstellen en maatregelpakketten.

In deze MobiliteitsAanpak is aangegeven dat de Nota Mobiliteit de basis is en blijft voor het beleid en de investeringen richting 2020. De begroting en het MIRT bieden inzicht in de programmering.

**Figuur 26: investeringsoverzicht**

bedragen x 1.000.000 euro

OV & Keten		5494		Wegen		1621		Binnenvaart		62		Totaal
Regionaal OV		Spoor		Keten		Weg		Binnenvaart				
Actieprogramma Regionaal OV	500	Programma Hoogfrequent Spoor (incl. goederenvervoer per spoor)	4500	Mobiliteitsmanagement (Cie De Waal)	40	Robuust netwerk	830	Quick Wins	62			
				Mobiliteitsmanagement (ABvM)	100	Knelpunten	543					
		NSP Utrecht (motie APB)	3,5	Fiets	30	Regionaal (motie APB)	48					
						Actieprogramma Wegen (incl. drips)	200					
Quick Scan Regionaal Spoor (incl. amendement Cramer)	90	Actieplan Groei op het Spoor (incl. Fiets)	200	Multimodale reisinformatie	30							
	590		4703,5		200		1621		62			7176,5
Cofinanciering	500					Cofinanciering	PM	Cofinanciering	62			562
<b>Totaal</b>	<b>1090</b>		<b>4703,5</b>		<b>200</b>		<b>1621</b>		<b>124</b>			<b>7738,5</b>

## Ketenmobiliteit

Vanuit de filosofie van de MobiliteitsAanpak om de aansluiting tussen verschillende modaliteiten te verbeteren en meer keuzemogelijkheden te bieden, wordt een aanvullend pakket van maatregelen voorgesteld, gericht op:

- mobiliteitsmanagement (vervolg op het werk van de commissie-de Waal) (€ 40 miljoen)
- verbeteren van multimodale reisinformatie (€ 30 miljoen)

Beide bedragen zijn afkomstig uit de middelen Noordvleugel (FES).

## Spoor

In het coalitieakkoord is vastgelegd dat dit kabinet de groei op het spoor van 5 procent in deze kabinetsperiode wil vasthouden. Daarvoor is het actieplan 'Groeï op het spoor' opgezet, waarvoor € 200 miljoen beschikbaar is (inclusief € 20 miljoen voor fietsenstallingen, zie hieronder). Dit bedrag is afkomstig uit de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De LMCA-Spoor heeft inzicht gegeven in de kansen en mogelijkheden van hogere frequenties op het spoor en het verwerken van het groeiende goederenvervoer. Op basis van de LMCA-Spoor is geconcludeerd dat de Nota Mobiliteit gezien de hogere marktontwikkelingen tot 2020 aanpassing vereist. Mede daardoor doen zich meer knelpunten voor dan in de Nota Mobiliteit zijn voorzien. In de begroting 2009 is de financiering van de spoorambities geregeld. Van de benodigde € 4,5 miljard is in totaal € 2,8 miljard afkomstig uit extra middelen ten opzichte van de Nota Mobiliteit. € 800 miljoen daarvan is afkomstig uit de OV enveloppen van het coalitieakkoord en € 2 miljard zijn aan de begroting van Verkeer en Waterstaat toegevoegd.<sup>51</sup> Het programmabudget van € 4,5 miljard is als volgt

opgesplitst: € 1,35 miljard is bestemd voor OV-SAAL. Van de resterende € 3,15 miljard is € 61 miljoen bestemd voor de spoortunnel Delft ter voorbereiding op viersporigheid. Verder is overeenkomstig de motie Koopmans € 160 miljoen bestemd voor de spoordriehoek Noord Nederland. Op basis van de planstudies zal met ingang van het MIRT 2010 een nadere verdeling worden gemaakt.

Overeenkomstig de motie van Geel<sup>52</sup> is € 3,5 miljoen extra gereserveerd voor het Nieuwe Sleutelproject Utrecht.

## Regionaal OV

De LMCA regionaal OV heeft laten zien dat er in grootstedelijke gebieden meer groei van het OV mogelijk is. Versnelling van investeringen wordt mogelijk gemaakt doordat het kabinet maximaal € 500 miljoen beschikbaar stelt voor regionale OV-projecten. Daarvan wordt € 300 miljoen gedekt uit de beschikbare middelen voor regionale en lokale projecten. € 200 miljoen wordt gedekt door middelen die het kabinet voor de periode 2012-2020 had gereserveerd voor de enveloppe OV naar voren te halen. De betrokken regionale overheden zullen de projecten voor 50 procent cofinancieren, zodat totaal € 1 miljard beschikbaar is voor verbeteringen in het regionale OV.

## Gedecentraliseerde treindiensten

De Quick Scan voor de gedecentraliseerde spoordiensten laat eveneens mogelijkheden voor extra groei zien. Het kabinet stelt voor de middelen die na het amendement van de heer Cramer beschikbaar zijn voor maatregelen voor verbetering van OV, te koppelen aan maatregelen op korte termijn (quick wins) voor de decentrale spoorlijnen (€ 10 miljoen). Daarnaast investeert het kabinet € 80 miljoen (afkomstig uit de

<sup>49</sup> Tussen de ministers van Financiën en Verkeer en Waterstaat is afgesproken dat dit bedrag vooralsnog vanuit de VenW-begroting wordt aangevuld tot de oorspronkelijke € 980 miljoen.

<sup>50</sup> Voor de toelichting op de herkomst van de extra € 2 miljard zie de infrastructuuragenda, par. 3.2 ad 7 van de begroting 2009.

<sup>51</sup> Voor de toelichting op de extra middelen van € 2 miljard zie de infrastructuuragenda, par. 3.2 ad 7 van de begroting 2009.

<sup>52</sup> De definitieve toekenning van de middelen uit de Motie van Geel zal bij voorjaarsnota begroting 2010 gebeuren.

Noordvleugel-middelen) in deze kabinetsperiode voor de oplossing van de meest urgente knelpunten.

### Fiets

Ongeveer 30 procent van de mensen die gebruik maken van het openbaar vervoer neemt de fiets voor het vervoer van of naar het station. Daarvoor is uitbreiding van de fietsenstallingen noodzakelijk. Bovendien speelt de fiets een belangrijke rol in het woon-werkverkeer. Het kabinet investeert daarom € 30 miljoen extra voor de aanpak van woon-werkroutes en voor de uitbreiding van fietsenstallingen. Dit bedrag komt bovenop de al gereserveerde € 20 miljoen uit het Actieplan 'Groeï op het Spoor' en de € 15 miljoen van het resterende bedrag uit het programma Ruimte voor de Fiets.

### Wegen

De MobiliteitsAanpak voegt aan het MIRT 2009 een investeringspakket van circa € 1,37 miljard toe voor de periode tot 2020. Hiervan komt € 543 miljoen uit het aanlegbudget dat in de Nota Mobiliteit is vastgelegd voor de periode tot 2020. € 830 miljoen is afkomstig uit het oorspronkelijke budget voor de Noordvleugel (FES). Na goedkeuring zullen de projecten zo spoedig mogelijk worden gestart.

Het bedrag van € 830 miljoen wordt voornamelijk ingezet voor vergroting van de robuustheid van het totale wegennetwerk. Het bedrag van € 543 miljoen wordt ingezet voor het oplossen van knelpunten. Beide pakketten worden definitief ingevuld nadat in het bestuurlijk overleg rond het MIRT (eind oktober 2008) concrete projectafspraken zijn gemaakt. Deze concrete voorstellen worden in november 2008 naar de Tweede Kamer gestuurd. Deze voorstellen zullen passen in de filosofie van de MobiliteitsAanpak en worden opgenomen in het MIRT 2010. Het gaat zowel om regionale

als om rijksprojecten. In het bestuurlijk overleg worden afspraken gemaakt over de inzet van zowel regionale als rijksmiddelen.

Voor de korte termijn is met het actieprogramma wegen een pakket van maatregelen uitgewerkt. Daarvoor is € 200 miljoen beschikbaar uit de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het pakket richt zich op verbetering van de aansluitingen tussen het onderliggende en het hoofdwegennet en daarmee op robuustheid en benutting van het totale wegennet. Na de bestuurlijke overleggen van dit najaar worden de concrete maatregelen bekend gemaakt.

Daarnaast is conform de motie van Geel<sup>53</sup> c.s. € 48 miljoen beschikbaar voor het aanpakken van drie regionale knelpunten (de N18, de N57 en de buitenring Parkstad).

### Binnenvaart

Op basis van de LMCA-Vaarwegen worden quick wins voor verbetering van binnenhavens gehonoreerd. Daarvoor is € 62 miljoen beschikbaar, waarvan € 55 miljoen uit de enveloppe Quick Wins Binnenhavens van het coalitieakkoord (FES) en € 7 miljoen uit de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (motie Anker). Uiterlijk november 2008 zal bekend worden gemaakt welke projecten met de eerste tranche van € 30 miljoen kunnen worden ondersteund. Decentrale overheden zullen eveneens minimaal € 62 miljoen bijdragen.

<sup>53</sup> De definitieve toekenning van de middelen uit de Motie van Geel zal bij voorjaarsnota begroting 2010 gebeuren.





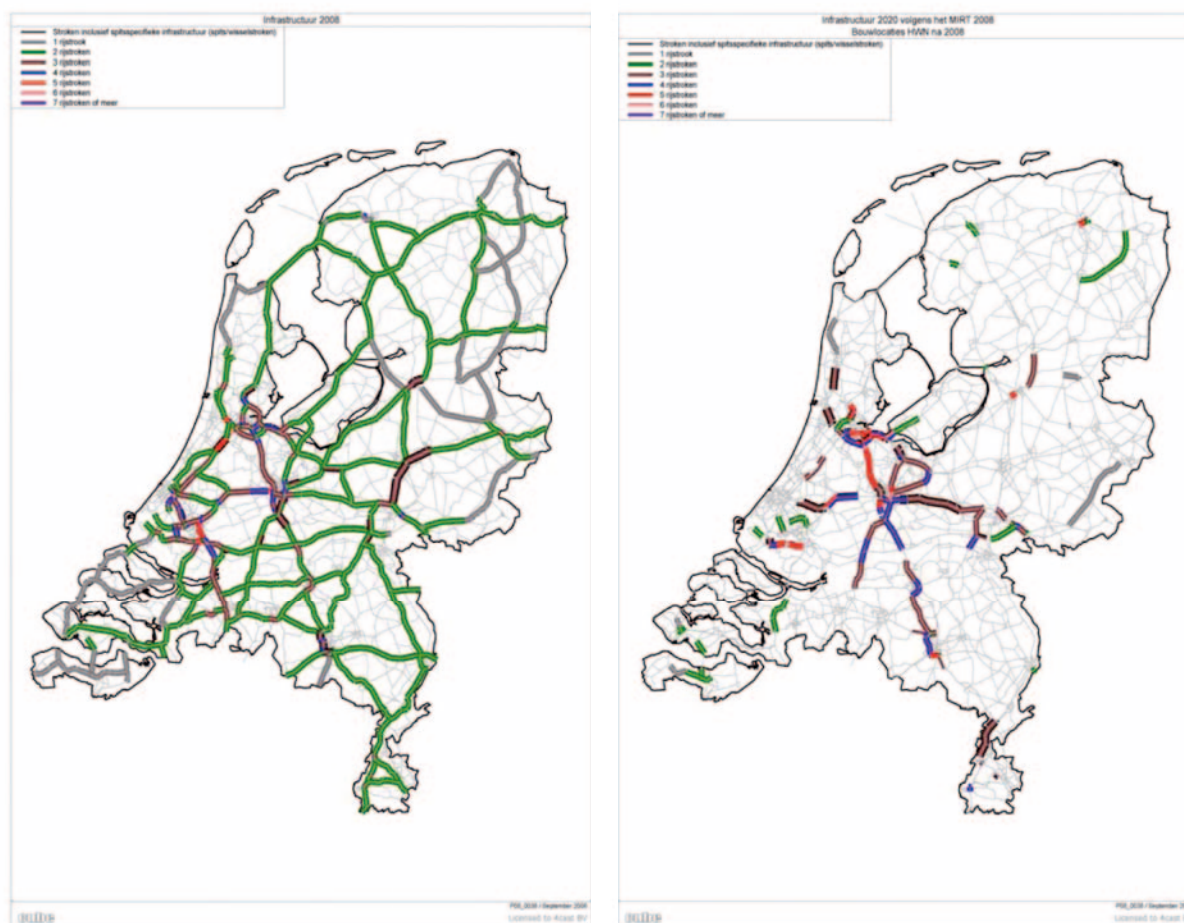


## **Bijlage: Referentiesituatie nu en in 2020**

De MobiliteitsAanpak beschrijft de projecten die, naast het MIRT, zullen worden uitgevoerd. Onderstaande kaartbeelden van wegen, spoor en vaarwegen laten zien hoe het netwerk er nu uitziet, en wat met het MIRT tot en met 2020 wordt gerealiseerd.

## Wegen 2008 en 2020

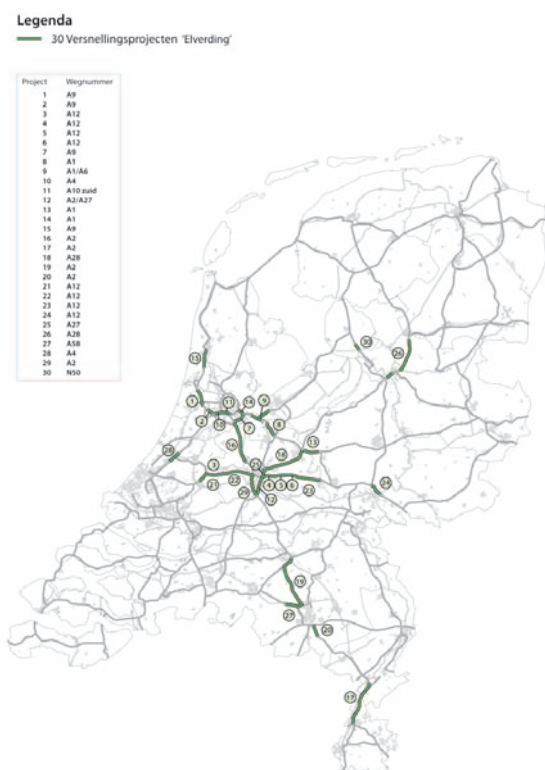
Links staat de status van het Nederlandse wegennet in 2008. De verschillende kleuren duiden het aantal rijstroken aan dat beschikbaar is. Op de kaart ernaast staan de bouwlocaties waar tot 2020 extra rijstroken bijkomen.



Figuur 27: kaartbeelden hoofdwegennet 2008 en 2020

## Spoedaanpak wegprojecten tot en met 2012

Dankzij een spoedwet heeft het kabinet ten aanzien van 30 projecten een besluit kunnen nemen tot wegverbreding. Deze staan genummerd en vermeld in de onderstaande figuur.



Figuur 28: kaart spoedprojecten toevoegen

## Hoofdrailnet, stationsverbeteringen, OV-SAAL, grote regionale OV projecten

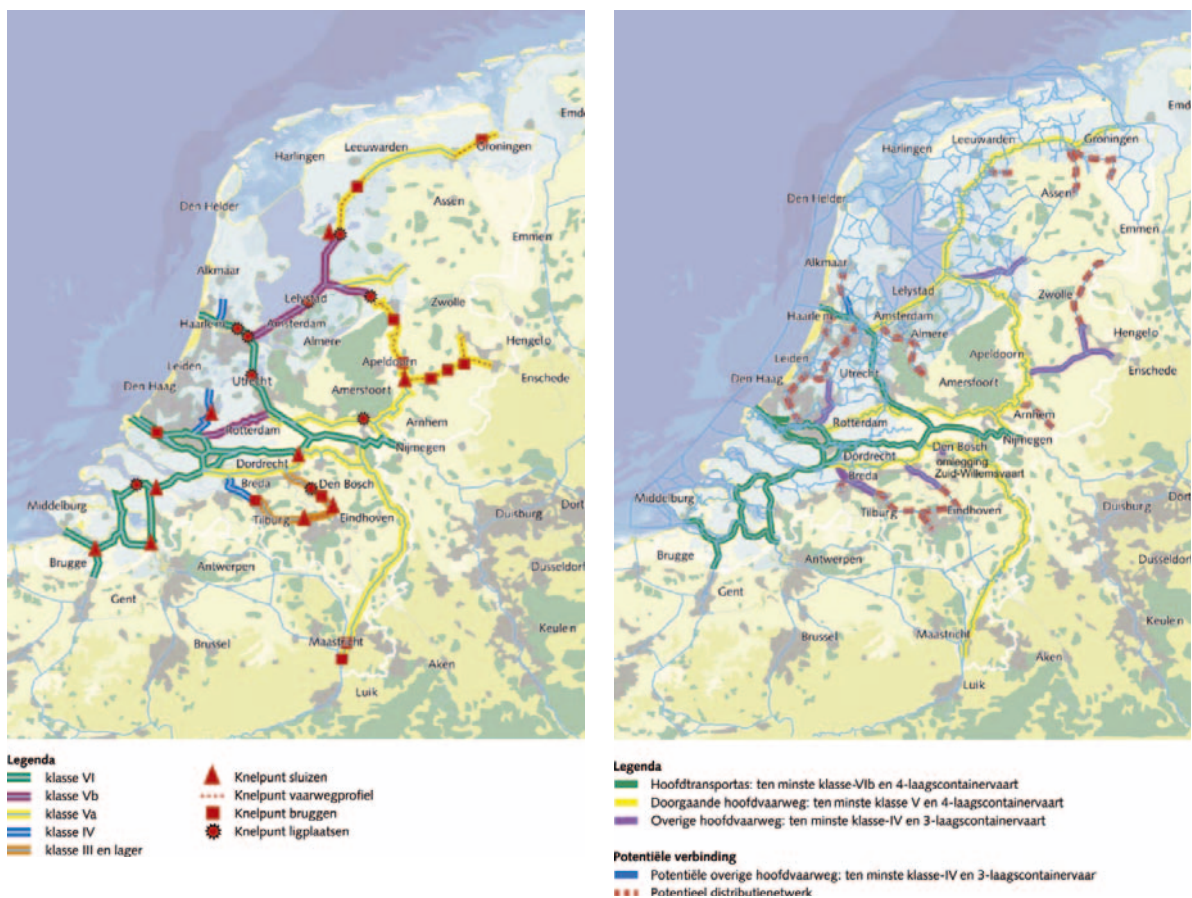
Naast de realisatie van het Programma Hoogfrequent Spoor worden tot 2020 enkele nieuwe lijnen gerealiseerd (HSL-Zuid, Hanzelijn en Sloelijn). Ook vindt er op verschillende trajecten capaciteitsuitbreiding plaats, worden enkele grote regionale OV projecten afgerond (Noord-Zuidlijn, Rijn-Gouwelijn), nieuwe stations geopend en stationsverbeteringen doorgevoerd. Al deze zaken staan vermeld in de onderstaande kaart. De OV maatregelen in het kader van het regiospecifieke pakket Zuiderzeelijn zijn niet opgenomen.



Figuur 29: gerealiseerde spoorprojecten in 2020

## Vaarwegen; knelpunten en streefbeeld 2020

In de onderstaande kaarten staan de aan te pakken knelpunten (links) en het streefbeeld voor 2020 (rechts) op de vaarwegen. Deze beelden zijn afkomstig uit de Nota Mobiliteit. Er worden verschillende typen vaarwegen (klassen) en knelpunten benoemd.



Figuur 30: knelpunten en streefbeeld 2020 vaarwegen

## Samenhang met andere beleidsterreinen

In september 2008 heeft het kabinet de structuurvisie Randstad 2040 gepresenteerd. Deze studie, onderdeel van het programma Randstad Urgent, schetst de ambitie van dit kabinet voor de Randstad op de langere termijn. Dit is een integrale kabinetsvisie gericht op de periode tot 2040. Mobiliteit maakt daar onderdeel van uit. Met deze visie geeft het kabinet in hoofdlijnen richting aan de ruimtelijke ontwikkeling van de Randstad. De MobiliteitsAanpak sluit voor de Randstad aan op de uitgangspunten van Randstad 2040, ook op het gebied van mobiliteit. De MobiliteitsAanpak is daarbij enerzijds smaller, omdat een meer sectorale uitwerking voor het mobiliteitssysteem wordt gegeven. Anderzijds is de MobiliteitsAanpak breder. Ten eerste omdat de MobiliteitsAanpak concrete maatregelen op het gebied van bereikbaarheid uitwerkt, voor deze kabinetsperiode en voor de periode tot 2020, en een concrete ambitie schetst voor 2028. Ten tweede omdat de nadruk niet alleen op de Randstad ligt, maar heel Nederland gedekt wordt.

De nadruk ligt in de MobiliteitsAanpak op continentaal verkeer en vervoer. Waar van belang wordt de samenhang met de andere modaliteiten, zoals luchtvaart en maritieme zeevaart en andere mobiliteitsonderwerpen beschreven. Waar nodig wordt verwezen naar (nog te verschijnen) beleidsdocumenten (zoals hierna genoemd).

### Samenhang met recent verschenen of nog te verschijnen beleidsdocumenten:

- Structuurvisie Randstad 2040 (VROM, 5 september 2008): LT visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de Randstad
- Nationaal waterplan (VenW, december 2008): samenhangende ruimtelijke toekomstvisie (2040 en 2100) voor het waterbeleid met een beleidsagenda voor 2009-2015.
- Strategisch plan verkeersveiligheid (VenW, juli 2008)
- Beleidsbrief binnenvaart 'Varen voor een vitale economie' (VenW, november 2007): binnenvaartbeleid korte en lange termijn, inclusief actieprogramma's
- Beleidsbrief Zeevaart '*Verantwoord varen en een vitale vloot*' (VenW, begin 2008): afspraken over milieu, economie, veiligheid en toezicht met vijftig concrete acties
- Beleidsbrief duurzame zeehavens (VenW, eind 2008): visie op en ambitie voor duurzame havenontwikkeling
- Luchtvaartnota (VenW, eind 2008). Verbinding van lopende beleidsinitiatieven rond luchtvaart, luchthavens en luchtruim. Integrale visie op de ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart. Specifieke beleidsvoorstellen op belangrijke onderdelen, zoals de ontwikkeling van Schiphol voor de periode tot en met 2020, de samenhang tussen Schiphol en de regionale luchthavens en daaraan gekoppeld de ontwikkeling van de regionale luchthavens. Beleidsmatig kader voor te maken keuzes in de structuurvisie voor de lange termijnontwikkeling van de mainport Schiphol.
- Ordening op het spoor (evaluatie van de spoorwegwet) (VenW, begin 2009)
- Lange termijn visie mainports (VenW, 2009/2010)

## Lijst van gebruikte afkortingen

ABvM	Anders Betalen voor Mobiliteit
BDU	Brede Doeluitkering
DRIP	Dynamisch route-informatiepaneel
DRIS	Dynamisch reizigersinformatiesysteem
ERTMS	European Railway Traffic Management System
FES	Fonds Economische Structuurversterking
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
HWN	Hoofdwegennet
KiM	Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
LMCA	Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MKBA	Maatschappelijke Kosten/batenanalyse
NDOV	Nationale Databank Openbaar Vervoer
NDW	Nationale Databank Wegverkeergegevens
NMCA	Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
OEI	Onderzoek, Effecten en Infrastructuurwerken (als leidraad voor politieke besluitvorming)
OV SAAL	Openbaar vervoer tussen Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad
OWN	Onderliggend wegennet
TEN	Trans-Europees Netwerk

## Verantwoording

De uitspraken die in deze MobiliteitsAanpak worden gedaan, zijn gestoeld op prognoses van o.a. CPB, RPB en MNP. De belangrijkste bron voor de toekomstige ontwikkeling van Nederland is de uitgave Welvaart en Leefomgeving (WLO) van de gezamenlijke planbureaus. Ook door andere departementen ontwikkelde toekomstbeelden en ambities die door het kabinet zijn vastgesteld, zijn in deze MobiliteitsAanpak als leidraad genomen. Concreet gaat het om de Nota Ruimte (VROM, 2006), Pieken in de Delta (EZ, 2006), Nota Mobiliteit (Verkeer en Waterstaat, 2004), Agenda Vitaal Platteland (LNV, 2004) en de in het kader van Randstad 2040 door VROM en andere departementen ontwikkelde toekomstbeelden. Daarnaast is dankbaar gebruik gemaakt van toekomstbeelden die door regionale overheden zijn opgesteld, en van visies van marktpartijen en onderzoeksinstellingen (o.a. Goudappel Coffeng, Capgemini en Transumo). Feitelijke onjuistheden in de tekst komen echter geheel en al voor rekening van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.



## Lijst van geraadpleegde rapporten

- Beprijzen van het wegverkeer – De effecten op doorstroming, bereikbaarheid en economie (RPB 2007)
- Bereikbaarheid en vastgoedwaarde (Montefeltro i.o.v. Transumo, 2005-2009)
- Climate Action, Energy for a changing world (EU 2007)
- Diploma, logistieke ketenintegratie (Universiteit Twente i.o.v. Transumo)
- Dynamische Beleidsagenda. Actualisering Nota Mobiliteit 2008 (VenW 2008)
- Joint Fact Finding. Verkeerskundige effecten 2020 vastgesteld met het LMS (4Cast 2006)
- Harms, L. Mobiliteit. In: Thuis op het Platteland. De leefsituatie van platteland en stad vergeleken (SCP, 2006)
- Harms, L. Overwegend onderweg (SCP 2008)
- Met de fiets minder file – nulmeting (MuConsult 2007)
- Mobiliteitsbalans (KiM 2008)
- Mourik, H. van, e.a., Verkenning Autoverkeer 2012 (KiM 2008)
- Nationale Mobiliteitsmonitor (KiM 2008)
- Nederland later. Tweede Duurzaamheidsverkenning. (Milieu en natuur planbureau 2007)
- De noodzaak van metropolitane auto- en OV-netwerken in de Randstad. De regionale netwerkanalyses ruimtelijk vertaald (Goudappel Coffeng, 2007)
- Nota Mobiliteit (Deel I, VenW 2004)
- Nota Ruimte (VROM 2004)
- OESO Territorial Review Randstad Holland (2007)
- Pieken in de Delta (Ministerie van EZ, 2006)
- Reducing CO<sub>2</sub> emissions from light-duty vehicles (EU 2007)
- Schetsboek Ruimte voor Olympische Plannen. Ruimtelijke Verkenningen van VROM in samenwerking met NOC\*NSF, Twijnstra Gudde & Nieuwe Gracht (2008)
- Structuurvisie Randstad 2040 (Ministerie van VROM, 2008)
- Trends in mobiliteit (Capgemini 2008)
- Verkeersinfrastructuur – Bechmarking Europa (IFMO 2007)
- Wegen naar de Toekomst: Arena Infrastructuur en Ruimte (Rijkswaterstaat)
- Welvaart en Leefomgeving. Een scenariostudie voor Nederland in 2040. (CPB, NMP en RPB 2006)

## Lijst van betrokken organisaties en personen

### Provincies, stadsregio's en diverse grote gemeentes

#### Koepelorganisaties

Interprovinciaal Overleg

SKVV

VNG

Unie van Waterschappen

#### Onderzoeksinstituten

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

TNO

Transumo

#### Wetenschappelijke review

- prof.dr.ir. A.J. van Binsbergen
- prof.dr. C.C. Koopmans
- prof.dr.ir. H. Priemus
- prof.dr.ir. L.A. Tavasszy
- prof.dr. G.P. van Wee

#### Belangenorganisaties

Overlegorgaan Personenvervoer en Overlegorgaan Goederenvervoer, waarin onder andere vertegenwoordigd:

- ANWB
- Fietsersbond
- Koninklijk Nederlands Vervoer
- Koninklijke Schippersvereniging 'Schuttevaer'
- NS
- Prorail
- Rover
- Transport en Logistiek Nederland
- Stichting Natuur en Milieu
- Veilig Verkeer Nederland
- Vereniging Deltametropool

## Colofon

De MobiliteitsAanpak is een uitgave van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Aan de inhoud van deze MobiliteitsAanpak kunnen geen zelfstandige rechten worden ontleend.

#### Fotografie

Ton Poortvliet

#### Ontwerp

Ontwerpwerk, Den Haag

#### Druk

Giethoorn ten Brink, Meppel

#### Bronvermelding

Overname in gedrukte of digitale vorm is toegestaan met bronvermelding.



A stylized white silhouette of a bird, possibly a seagull, is shown in flight, pointing towards the right. The background is composed of three main color sections: a dark blue upper section, a bright orange middle section, and a dark blue lower section. The bird's wings are spread wide, and its tail is visible. The overall composition is clean and modern.

**Vlot bewegen. Veilig leven. Verkeer en Waterstaat.**