

Dynamische Beleidsagenda

Actualisering Nota Mobiliteit 2008

van A naar Beter



Dynamische Beleidsagenda

Actualisering Nota Mobiliteit 2008



Inhoudsopgave

1	Samenvatting	5
1.1	Conclusies actualisering Nota Mobiliteit	5
2	Inleiding	7
2.1	Status van dit document	7
2.2	Context actualisering Nota Mobiliteit	7
3	Uitgangspunten en sturingsfilosofie	9
3.1	Nota Mobiliteit is en blijft vertrekpunt	9
3.2	Gezamenlijke conclusies over bijsturing	9
3.3	Nieuwe accenten in maatregelenpakketten	11
4	Wegverkeer: Betrouwbaar en vlot	13
4.1	Wegverkeer	13
5	Openbaar vervoer, goederenvervoer per spoor en langzaam verkeer: Kracht benutten	19
5.1	OV: een gerichte, ambitieuze en integrale benadering	19
5.2	Nationaal netwerk en goederenvervoer per spoor	20
5.3	Regionaal openbaar vervoer	21
5.4	Fiets	23
6	Luchtvaart en luchthavens: Internationale bereikbaarheid	25
6.1	Luchtvaart	25
6.2	Luchthavens	27
7	Scheepvaart en zeehavens: Eerlijke concurrentie	29
7.1	Binnenvaart	29
7.2	Zeescheepvaart en shortsea	30
7.3	Mainport Rotterdam en overige zeehavens	31
8	Buisleidingen: Groei faciliteren	33
8.1	Buisleidingen	33
9	Veiligheid: Permanente verbetering	35
9.1	Veiligheid op de weg	35
9.2	Overige onderdelen van veiligheid	36
10	Klimaat en leefomgeving: Duurzame mobiliteit	37
10.1	Klimaatverandering en CO ₂ -uitstoot	37
10.2	Luchtkwaliteit	38
10.3	Geluid	40
10.4	Landschap en Water	40

1 Samenvatting

1.1 Conclusies actualisering Nota Mobiliteit

1.1.1 Eerste actualisering

Voor u ligt de eerste actualisering van de Nota Mobiliteit, ruim twee jaar na het inwerking treden daarvan. De actualisering is onderdeel van de uitvoeringsstrategie van de Nota Mobiliteit, zoals aangegeven in de Uitvoeringsagenda Nota Mobiliteit. Deze agenda, waarin conform de Nota Mobiliteit een integrale aanpak centraal staat, wordt tweemaal interactief met andere overheden bijgesteld.

1.1.2 Doelen NM voor grootste deel haalbaar in 2020

De doelen van de Nota Mobiliteit voor 2020 zijn op basis van de Nationale Mobiliteitsmonitor en KiM-analyses, afhankelijk van de WLO-omgevings-scenario's¹, voor het grootste deel haalbaar.

Tussen 2000 en 2007 is de bereikbaarheid op de weg afgenomen door de groei van het verkeer. Toch zijn de doelen voor het hoofdwegennet voor 2020 op basis van modelberekeningen grotendeels haalbaar, mits de voorgenomen maatregelen op terrein van bouwen (MIRT 2008) en beprijzen worden getroffen en mits de knelpunten die uit de LMCA Wegen naar voren zijn gekomen worden aangepakt. Een aantal regio's vindt deze conclusie op basis van netwerkanalyses

te optimistisch. Extra aandacht is nodig voor het stimuleren van bewuste mobiliteitskeuzes en voor de aansluiting tussen het onderliggend wegennet en het hoofdwegennet in het licht van de netwerkaanpak. De verkeersveiligheid is toegenomen, ondanks de groei van het verkeer. Het beleid ligt hier op koers. De betrouwbaarheid, klantwaardering en sociale veiligheid in en van het openbaar vervoer zijn gestegen, ook hier ligt het beleid op koers. De emissie van NO_x en fijnstof en het voortbrengen van geluid door verkeer en vervoer neemt af, waardoor ook de doelen voor luchtkwaliteit en geluid haalbaar zijn.

1.1.3 Extra ambities niet zonder meer haalbaar

Het KiM concludeert dat nieuwe of geactualiseerde doelen ten opzichte van de Nota Mobiliteit niet zonder aanvullend beleid haalbaar zijn. Dat geldt met name voor de extra ambities bij spoor en regionaal OV. Voor de (extra) ambities bij verkeersveiligheid is met het strategisch plan al de basis gelegd. In de tegelijkertijd met dit document uitgebrachte MobiliteitsAanpak zijn de ambities en strategie om de ambities voor spoor en regionaal OV te bereiken, nader uitgewerkt (voor spoor de invulling van het investeringspakket van 4,5 mld; voor regionaal OV het actieprogramma). De CO₂-emissie door de sector verkeer en vervoer is gestegen. Het aangescherpte streefcijfer lijkt haalbaar, mits de voorgenomen aanvullende maatregelen uit het Werkprogramma Schoon en Zuinig worden getroffen.

¹ De vier WLO omgevingsscenario's: Global Economy (GE), Transatlantic Market (TM), Strong Europe (SE) en Regional Communities (RC)

1.1.4 Sterke afhankelijkheid van prijsbeleid

Prijsbeleid is in de strategie en het maatregelenpakket een element, dat van doorslaggevend belang is voor verschillende beleidsdoelen.

1.1.5 Effecten beleid op basis van Nationale Mobiliteitsmonitor

Het effect van de getroffen strategie en maatregelen is in het algemeen conform de verwachting in de Nota Mobiliteit. Wel is er sprake van vertraging van aanleg- en benuttingsprojecten op het hoofdwegennet. Mede hierdoor is de congestie op het hoofdwegennet sterker toegenomen dan verwacht.

1.1.6 Geactualiseerde trends na 2020 leiden niet tot wijzigingen

Uit de KiM-analyse blijkt dat de groei van de mobiliteit na 2020 afvlakt in de meeste scenario's voor de meeste modaliteiten. Alleen het vliegverkeer groeit in alle scenario's na 2020 verder.

Congestie, verkeersonveiligheid en milieudruk kunnen in drie van de vier scenario's na 2020 weer toenemen, vooral in stedelijke netwerken indien er geen nieuw beleid zal worden gevoerd. Dat betekent dat er op basis hiervan geen reden is gas terug te nemen in het beleid op basis van de Nota Mobiliteit tot 2020.

2 Inleiding

2.1 Status van dit document

Dit document brengt in beeld in hoeverre ontwikkelingen, waarvan bij de onderbouwing van het maatregelenpakket van de Nota Mobiliteit werd uitgegaan, afwijken van daadwerkelijke ontwikkelingen en toont nieuwe inzichten in trendmatige ontwikkelingen binnen de bandbreedte van de scenario's uit de WLO-studie. Daarnaast is aangegeven in hoeverre doelen, strategie en maatregelenpakketten op basis van gebleken haalbaarheid, effectiviteit van de maatregelen en andere ontwikkelingen inmiddels zijn bijgesteld. Tenslotte presenteert het document de gezamenlijke conclusies over gewenste bijsturing. Deze conclusies zijn verwerkt in de MobiliteitsAanpak, dat tegelijkertijd met dit document is uitgebracht.

Deze actualisering is voorbereid door de gezamenlijke overheden. De actualisering van ambitie, strategie en maatregelenpakketten is gebaseerd op de rapportage van de Nationale Mobiliteitsmonitor, analyses van het KiM, LMCA's, netwerkanalyses en analyses van de doorwerking van de essentiële onderdelen van beleid in de provinciale en regionale plannen.

2.2 Context actualisering Nota Mobiliteit

2.2.1 Nota Mobiliteit, nationaal beleidskader

De Nota Mobiliteit is in 2006 in werking getreden. Het is een verkeerskundige uitwerking van het beleid uit de Nota Ruimte en vormt het nationaal kader voor

verkeer en vervoerbeleid, op basis van de Planwet Verkeer en Vervoer. De essentiële onderdelen van de nota vormen de basis voor horizontale en verticale beleidsafstemming tussen de overheden. Horizontaal, dat wil zeggen afstemming tussen beleid in de verschillende sectoren. Verticale afstemming, dat wil zeggen tussen rijk en decentrale overheden. Bij de inwerkingtreding van de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening (Wro) blijven de essentiële onderdelen hun bindende werking hebben op basis van overgangsbepalingen in de nieuwe Wro en de Planwet Verkeer en Vervoer.

2.2.2 Doorwerking essentiële onderdelen in pvvp's en rvvp's

De provincies en stadsregio's hebben tot augustus 2007 de tijd gehad om de essentiële onderdelen uit de Nota Mobiliteit te verwerken in hun eigen beleid. In het bestuurlijk overleg tussen bewindslieden van VenW en VROM en bestuurders van de landsdelen is de conclusie getrokken dat de provincies en stadsregio's inmiddels voldoende aandacht hebben besteed aan de essentiële onderdelen van beleid en dat de plannen een goede basis bieden voor een gezamenlijke lange termijn aanpak.

2.2.3 Conclusies naar aanleiding van de monitorrapportage

Dit document bevat ook de conclusies van de gezamenlijke overheden naar aanleiding van de Nationale Mobiliteitsmonitor 2008. Dat is de, volgens de Planwet verplichte, rapportage voor de Tweede Kamer.

2.2.4 Evaluatie samenwerking tussen overheden

Inmiddels is de cyclus van horizontale en verticale beleidsafstemming van het beleid voor de periode tot 2020 en monitoring van de effecten van beleid conform de voorschriften van de Planwet helemaal doorlopen. Het heeft behoorlijk wat energie gekost, maar is ook zinvol gebleken. Als positief is ervaren dat de samenwerkende overheden transparanter zijn gaan opereren en dat rijk en regio meer op basis van gelijkwaardigheid en zakelijke argumenten in het afstemmingsproces samenwerken. Aandachtspunt is dat overheden moeten voorkomen terug te vallen in de oude cultuur en sectorale aanpak. Bij het proces rond de netwerkanalyses en landelijke markt- en capaciteitsanalyses zijn op samenwerkingsgebied belangrijke leerervaringen opgedaan bij het zoeken naar nieuwe verhoudingen en een integrale gebiedsgerichte benadering.

3 Uitgangspunten en sturingsfilosofie

3.1 Nota Mobiliteit is en blijft vertrekpunt

3.1.1 Van plannen maken naar doen

De afgelopen jaren hebben rijk en decentrale overheden veel energie gestoken in het voorbereiden van de vier nationale nota's² en de afstemming tussen nationaal en regionaal beleid. De grote lijnen zijn daarmee uitgezet en het accent is verschoven naar de uitvoering van de plannen, naar doen en monitoren in hoeverre de aanpak effectief is en bijsturing behoeft!

3.1.2 Nationale Mobiliteitsmonitor, groeiprocés

Het belangrijkste aandachtspunt bij de doorvertaling van de essentiële onderdelen van beleid in de provinciale en regionale plannen was de operationalisering en kwantificering van de doelstellingen. Gezamenlijke overheden hebben in bestuurlijk overleg najaar 2007 afgesproken de doelen aan te scherpen en de indicatoren op elkaar af te stemmen. Dit om beter te kunnen overzien wat de totale ambitie van de gezamenlijke overheden is en ook om te beoordelen of de doelen worden bereikt en de maatregelen effectief zijn.

Ook de resultaten uit de monitors van de provincies en stadsregio's, die (twee)jaarlijks worden opgesteld, zullen ertoe bijdragen dat nationaal een breder inzicht komt in de voortgang van beleid en het effect van maatregelen. De belangrijkste resultaten van de nationale en decentrale monitors kunnen worden betrokken bij het periodieke bestuurlijk overleg.

3.2 Gezamenlijke conclusies over bijsturing

3.2.1 Evenwichtig versterken van economie én klimaat en leefomgeving

Versterken van de economie is een centraal uitgangspunt gebleven. Zowel het nieuwe kabinet als de nieuwe regionale en provinciale besturen hebben in de nieuwe coalitieprogramma's meer aandacht besteed aan leefomgeving en duurzame mobiliteit. Dit is ingegeven door nieuwe inzichten in de schadelijkheid van luchtverontreiniging voor de volksgezondheid en doorwerking van milieuwetgeving in procedures voor ruimtelijke ordening. Daarnaast is met name in de plannen van decentrale overheden ook meer aandacht voor recreatieve en sociale mobiliteit.

3.2.2 Verder versterken samenhang ruimte, economie en mobiliteit

Een tweede aandachtspunt, zowel nationaal als provinciaal en regionaal, is het versterken van de samenhang van ruimtelijk economische ontwikkeling en verkeer en vervoer. Dit was een uitgangspunt in de nationale nota's en het is goed opgepakt. Op nationaal niveau krijgt dit aandacht in het MIRT en de MobiliteitsAanpak. Naar aanleiding van de doorvertaling van de essentiële onderdelen in de regionale en provinciale plannen hebben gezamenlijke overheden afgesproken een extra stap te zetten op basis van een analyse van kansen en risico's bij de uitvoering van de plannen met behulp van kaartbeelden. Dit om de risico's te kunnen ondervangen en de kansen te

² Nota Ruimte, Nota Mobiliteit, Pieken in de Delta en Vitaal Platteland

benutten. Regionale keuzen zijn daarbij uitgangspunt. Tevens is gekozen voor integrale gebiedsontwikkeling als ontwerpprincipe en uitwerken van locatiebereikbaarheid op basis van kwaliteitscriteria. Waar landelijke investeringen nodig zijn, zijn de volgende beoordelingscriteria van toepassing: de kosteneffectiviteit van de oplossingen, de bijdrage aan de robuustheid van het multimodale netwerk en het nationaal belang.

3.2.3 Versterk multimodale en integrale netwerkbenadering

Gezamenlijke overheden hebben in vervolg op de netwerk analyses een gebiedsgerichte (netwerk)aanpak ontwikkeld. Daarbij is de conclusie getrokken dat extra aandacht nodig is voor multimodale bereikbaarheid van stedelijke netwerken en het versterken van de ketenmobiliteit. Gezamenlijke overheden werken nauwer samen op basis van samenwerkingsagenda's.

Gezamenlijke overheden streven naar afwegingen op hoger strategisch niveau en zetten de maatschappelijke en economische doelen die zij gezamenlijk in de verschillende gebieden willen bereiken centraal. Met integrale maatregelenpakketten wordt naar synergie gezocht. Overwogen wordt streefwaarden te formuleren, die rekening houden met overstappen in de vervoersketen. Dit is met name van belang waar autobereikbaarheid in de knel komt.

3.2.4 Ruimte voor eigen keuzen decentrale overheden

Op basis van de Nota Mobiliteit hebben decentrale overheden meer ruimte gekregen voor eigen beleid, regionale keuzen. Met behulp van de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer hebben de decentrale overheden ook de mogelijkheid gekregen zelf te bepalen waaraan de middelen worden besteed binnen de ruime definities van verkeer- en vervoerbeleid in de Wet BDU.

De hoogte van de BDU wordt momenteel geëvalueerd. Daarbij worden ook de effecten van de vermindering van de groei van de BDU van 2,1% tot 1,1% betrok-

ken, waartoe het kabinet bij zijn aantreden heeft besloten. De decentrale overheden hebben bezwaar aangetekend tegen de vermindering van de groei van de BDU, omdat de taken en opgaven niet afnemen.

3.2.5 Internationale agenda

Gezamenlijke overheden hebben in hun plannen ook aandacht besteed aan internationale bereikbaarheid. Zo heeft het rijk aandacht voor de internationale spoor- en wegverbindingen vanuit de mainports en de totale Randstad. De regionale overheden richten zich vooral op de internationale bereikbaarheid van hun economische centra en aan oplossen van problemen bij het grensoverschrijdend verkeer. Met het verdwijnen van de grenzen in Europa is er meer grensoverschrijdend woon-werkverkeer gekomen. Met name bij pogingen het grensoverschrijdend openbaar vervoer te verbeteren lopen provincies aan tegen belemmeringen in wetgeving. Het ministerie van Binnenlandse Zaken inventariseert knelpunten en wensen voor harmonisatie. De Europese commissie komt najaar 2008 met een actie-programma 'Naar een nieuwe Europese Stedelijke Mobiliteitscultuur'.

Zoals in de Nota Mobiliteit aangegeven, zijn de gezamenlijke overheden bij een groot deel van ons beleid afhankelijk van draagvlak in de EU en is het belangrijk goed met de buurlanden tot afstemming van beleid te komen. Ook zijn de gezamenlijke overheden voor het behalen van nationale doelstellingen afhankelijk van Europese regelgeving. Denk aan Europese regelgeving bij veiligheids- en milieueisen aan voertuigen, gelijke concurrentievoorwaarden en ook aan interoperabiliteitseisen.

Ter bevordering van efficiënt goederenvervoer gaat de aandacht in het bijzonder uit naar de implementatie van het Europese Actieplan Goederenlogistiek en de verdere ontwikkeling van een samenhangend Trans-Europees vervoersnetwerk (voor alle modaliteiten). Ook de ontwikkeling van goederencorridors (bijvoorbeeld op het gebied van spoor en de Motorways of the Seas) en de totstandkoming van een gemeenschappelijk Europees luchtruim behoren tot de prioriteiten.

3.2.6 Blijvend aandacht besteden aan betrekken van de markt

Het voornemen de markt eerder bij aanbestedingen te betrekken is uitgevoerd. Gezamenlijke overheden concluderen dat blijvend aandacht moet worden besteed aan betrekken van de markt en benutten van marktpotenties, gezien het grote belang hiervan en de visie op de rol van de overheid.

3.3 Nieuwe accenten in maatregelenpakketten

Rijk en mede-overheden concluderen dat het zaak is in vervolg op de gebiedsgerichte netwerkaanpak steeds integrale en multimodale afwegingen te maken bij de keuze van maatregelenpakketten.

In de samenwerkings- of gebiedsagenda's zullen de keuzen worden onderbouwd.

4 Wegverkeer: Betrouwbaar en vlot

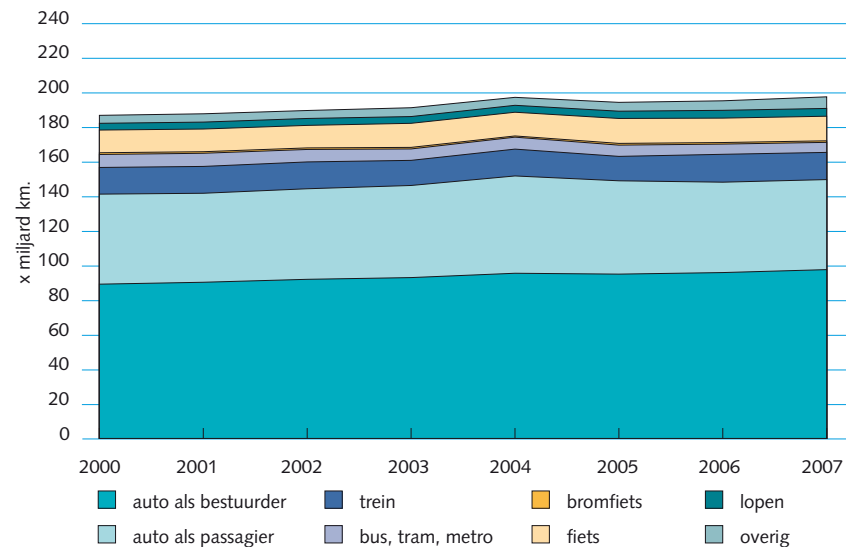
4.1 Wegverkeer

4.1.1 Trends en signalen

Tussen 2000 en 2007 is het aantal kilometers dat binnen Nederland is afgelegd met een zes procent toegenomen tot 197 miljard kilometer, zie figuur 4.1. Dit is met name het gevolg van demografische ontwikkelingen en van de toename van reisafstanden in het woonwerk- en sociaal recreatief verkeer. Tussen de modaliteiten hebben zich geen grote verschuivingen voorgedaan.

In de Nota Mobiliteit was voorzien dat de files zouden toenemen tot de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit. Het reistijdverlies door de files is tussen 2000 en 2007 echter met 57% toegenomen, sterker dan destijds verwacht. Dit is veroorzaakt door de groei van het autoverkeer, en de vertraging in de aanleg van nieuwe infrastructuur en spitsstroken. Met name in de Randstad zijn de grenzen van de capaciteit op het wegennet bereikt en begint de spits eerder en eindigt later. Maar ook op enkele enkele plaatsen buiten de Randstad groeide het reistijdverlies, zie figuur 4.2.

De nieuwe wegen, extra stroken en benuttingsmaatregelen die wel zijn gerealiseerd hebben de groei van het reistijdverlies geremd. De ontwikkeling toont de noodzaak om de voorgenomen benuttings- en bouwmaatregelen tijdig te treffen én om de maatregelen in het kader van Anders Betalen voor Mobiliteit zo snel mogelijk in te voeren.

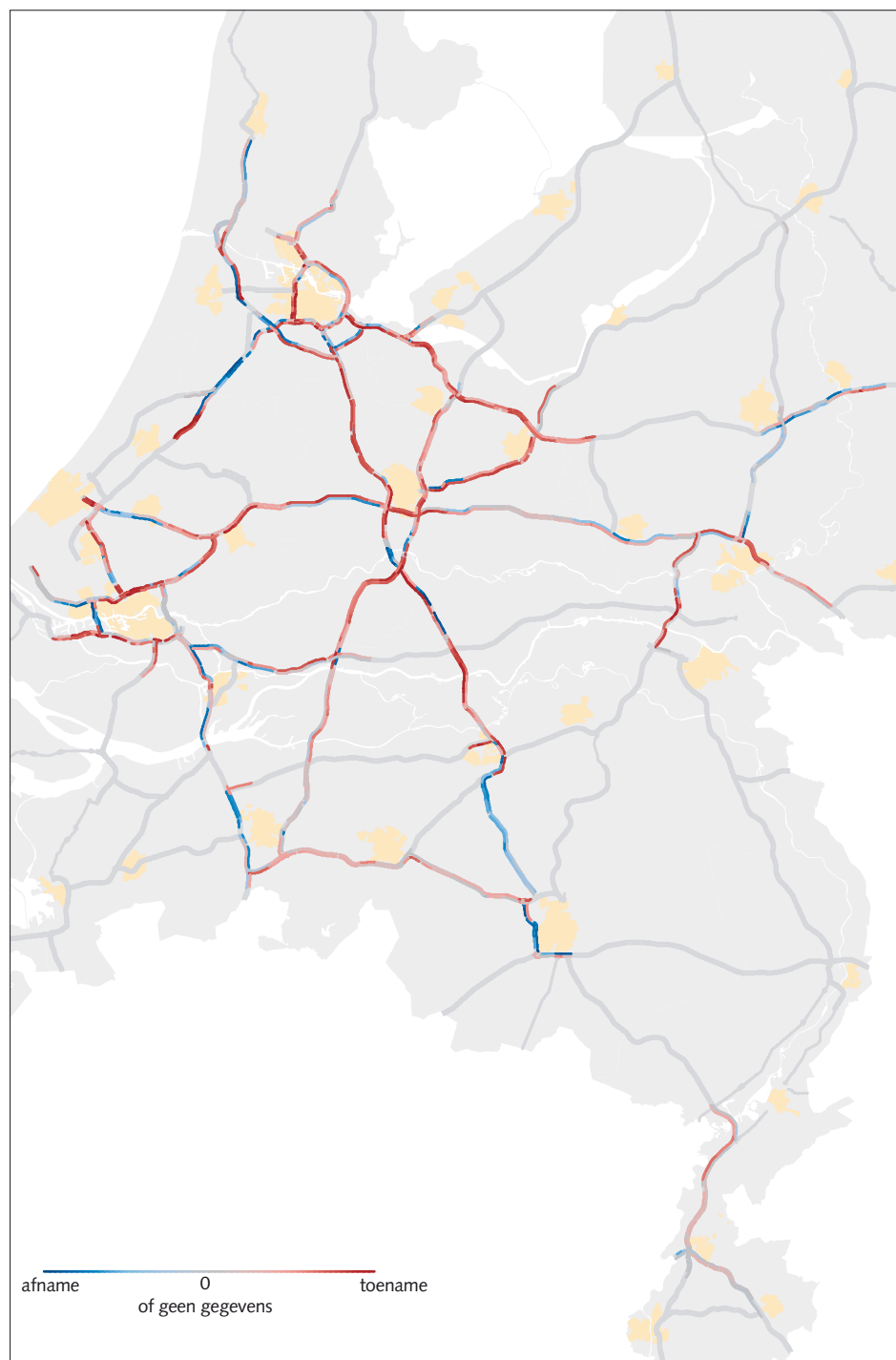


Figuur 4.1

Ontwikkeling vervoersprestatie van de Nederlandse bevolking naar vervoerwijze
Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland (RWS DVS)

Het vrachtverkeer zal op het hoofdwegennet de komende jaren sterk blijven toenemen. Op locaties met veel vrachtverkeer zal het in- en uitvoegend verkeer meer last gaan ondervinden van colonnevorming. Ook heeft het extra vrachtverkeer gevolgen voor verkeersveiligheid, geluidhinder en luchtkwaliteit. De regio's zetten zich in voor het ontwikkelen van kwaliteitsnetten goederenvervoer, waarbij de uitwerking nog aandacht vraagt.

Figuur 4.2 Ontwikkeling voertuigverliesuren per kilometer weglengte 2000-2007
Bron: Nationale Mobiliteitsmonitor 2008



4.1.2 Ambitie en doelstellingen

De ambitie uit de Nota Mobiliteit is de betrouwbaarheid te vergroten en de reistijd van deur tot deur te verminderen. Actuele inzichten geven geen aanleiding tot wijziging van deze ambitie.

Acceptabele reistijd

De volgende streefwaarden zijn in de Nota Mobiliteit vastgelegd:

- Voor snelwegen tussen de steden is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal anderhalf keer zo lang als buiten de spits. Over een afstand van bijvoorbeeld vijftig kilometer is dit maximaal 45 minuten.
- Op snelwegen rond de steden en op niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegenet, is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als buiten de spits. Over een afstand van bijvoorbeeld tien kilometer is dit maximaal 12 minuten.

De streefwaarden voor het hoofdwegenet uit de Nota Mobiliteit zijn volgens modelberekeningen grotendeels haalbaar. Een aantal regio's vindt deze conclusie op basis van netwerkanalyses te optimistisch. Uit de LMCA Wegen blijkt dat op de ringen Rotterdam en Utrecht, aanvullend op de investeringen in weginfrastructuur, ook andere integrale, creatieve, multimodale oplossingen moeten worden uitgewerkt³. In de Nota Mobiliteit was al aangegeven dat niet zeker was of de ambities op de ringen Rotterdam en Utrecht haalbaar waren met het destijds geformuleerde beleidspakket. In de netwerkanalyses zijn, uitgaande van de ambities voor het hoofdwegenet, ook ambities voor de van-deur-tot-deur-bereikbaarheid geformuleerd. In de meeste stedelijke netwerken worden de van-deur-tot-deur-bereikbaarheidsdoelstellingen niet bereikt bij uitvoering van het huidige beleid. Extra aandacht is nodig voor het onderliggend wegennet en de aansluiting daarvan op het hoofdwegenet.

³ De LMCA Wegen is gedaan op basis van de beschikbare modelinformatie op dat moment. Momenteel worden verkeersmodellen geüpdate met nieuwe scenario's en modelinput, waarmee in een volgende Herijking het beeld zal worden geactualiseerd.

Betrouwbare reistijd

- De ambitie uit de Nota Mobiliteit is de betrouwbaarheid op het hoofdwegennet zodanig te verbeteren dat men in 2020 bij 95% van alle verplaatsingen in de spits op tijd is.

Deze ambitie is met de voorgenomen maatregelen haalbaar in het lage RC-scenario (96%) en komt zeer dicht in de buurt in het hoge GE-scenario (94%).

Congestie

- Zware knelpunten worden aangepakt, zodanig dat er in 2020 minder en kortere files zijn. De ambitie daarbij is het aantal voertuigverliesuren in files terug te brengen tot het niveau 1992.

Deze ambitie is volgens de prognoses in 2020 op het hoofdwegennet haalbaar met de voorgenomen maatregelen. Maar naar verwachting zal het aantal voertuigverliesuren de komende periode nog verder stijgen, omdat veel bouwmaatregelen en invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit nog niet zijn gerealiseerd. Zonder aanvullende acties op de korte termijn zal de kwaliteit richting 2012 alleen maar verslechteren. Voor de korte termijn is, als onderdeel van de MobiliteitsAanpak, een actieplan Wegen opgesteld. In overleg met de decentrale overheden worden concrete, relatief kleinschalige (benuttings)maatregelen getroffen, die onder meer gericht zijn op de verbetering van de aansluitingen tussen hoofd- en onderliggend wegennet en die lokaal effect hebben op verbetering van de bereikbaarheid.

Deur-tot-deur bereikbaarheid

In het kader van de Nationale Mobiliteitsmonitor is afgesproken dat alle provincies en stadsregio's de ontwikkeling van reistijden met zowel auto als openbaar vervoer op trajecten naar de belangrijkste (regionale) bestemmingen jaarlijks met dezelfde indicator volgen. Op basis hiervan wordt de van-deur-tot-deur bereikbaarheidsdoelstelling in provinciale en regionale plannen op landelijk uniforme wijze uitgewerkt.

4.1.3 Strategie

Samenhangend netwerk

Bij het zoeken naar oplossingen voor bereikbaarheidsproblemen worden het hoofdwegennet, het onderliggend wegennet, het openbaar vervoer en het fietsnetwerk als één samenhangend netwerk benaderd. De gezamenlijke overheden versterken de robuustheid van het netwerk door knelpunten in onderlinge samenhang aan te pakken en de kracht van de modaliteiten te benutten. De aanpak van knelpunten op de aansluiting van het hoofd- op het onderliggend wegennet hoort hier ook bij.

Hoofdwegennet

Binnen het totale netwerk was voor het hoofdwegennet de strategie uit de Nota Mobiliteit: benutten, beprijsen en bouwen. Daarbij werd gekozen voor bouwen, indien benutten en beprijsen een knelpunt niet kunnen oplossen.

Op basis van de LMCA Wegen, de Nationale Mobiliteitsmonitor en KiM-analyse is voor hoofdwegennet geconstateerd dat de genoemde elementen van de strategie niet voor alle knelpunten als alternatieven kunnen worden ingezet. Alle elementen van de strategie zijn nodig om de streefwaarde voor 2020 te halen (zie figuur 4.3). De strategie is er één van maximaal benutten, uitvoeren van het bestaande bouwprogramma, beprijsen en additioneel bouwen als zich daarna nog knelpunten voordoen.

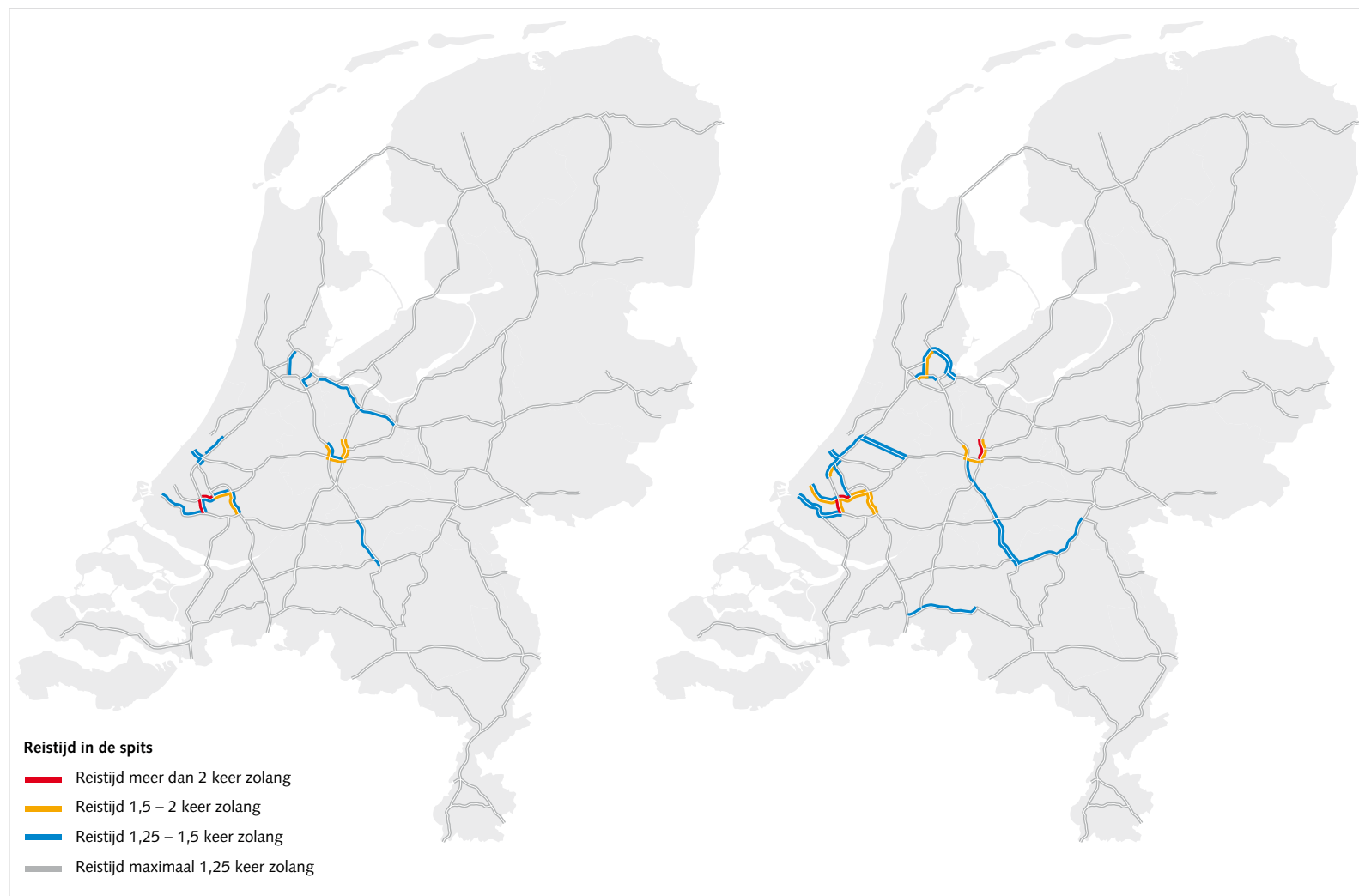
Scenario's	Vervoersprestatie	Voertuigverliesuren in files	Betrouwbaarheid
	index (2000=100)	index (2000=100)	% (2000=94%)
Ambitie Nota Mobiliteit		60	95
RC 2020 referentie	130	91	92
RC 2020 met beprijsen	115	46	95
RC 2020 met beprijsen en bouwen/benutten	118	34	96
GE 2020 referentie	148	156	90
GE 2020 met beprijsen	134	81	94
GE 2020 met beprijsen en bouwen/benutten	140	60	94

Figuur 4.3

Effecten van maatregelen in hoog (GE) en laag (RC) scenario

Bron: LMCA Wegen

Figuur 4.4
Knelpunten op hoofwegennet in 2020 na benutten, beprijzen en bouwen, in lage (RC) en hoge (GE) scenario
Bron: LMCA Wegen



In figuur 4.4 links is het resultaat van benutten, beprijzen en bouwen in het lage groei scenario (RC), rechts in het hoge-groei-scenario (GE). In deze figuren zijn de oplossingen van de pakketstudie Utrecht wel verwerkt. Op de ringen Rotterdam en Utrecht blijven desondanks knelpunten in 2020. Om er voor te zorgen dat deze knelpunten in 2020 aan de ambities van de Nota Mobiliteit voldoen, zullen integrale en creatieve oplossingen moeten worden uitgewerkt.

Rijk en decentrale overheden zijn tot de conclusie gekomen dat er een sterker accent op het stimuleren

van bewuste mobiliteitkeuzes door de reiziger nodig is met het in onderlinge samenhang inzetten van o.a. mobiliteitsmanagement, multimodale reisinformatie, beprijzen en regelscenario's.

De geactualiseerde strategie met de vier gelijkwaardige en noodzakelijke elementen: *benutten, beprijzen, bouwen en bewust maken*, bouwt voort op de oorspronkelijke.

4.4 Nieuwe accenten in maatregelenpakketten Benutten

Maximaal benutten is nodig om de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit te halen en daarbij de afhankelijkheid van beprijzen te beperken. Met benutten kan snel en flexibel worden ingespeeld op de een deel van de mobiliteitsproblemen. Door rijk en decentrale overheden wordt een concreet investeringspakket samengesteld, dat de lopende acties voor een betere benutting aanvult.

Bouwen

In de Nota Mobiliteit heeft het rijk het beperken van niet-functionele regels geagendeerd om infrastructuurbesluiten sneller te kunnen nemen. De vertraging in de uitvoering van infrastructuurmaatregelen als gevolg van luchtkwaliteitseisen heeft hier een extra impuls aan gegeven. Mede op basis van de resultaten van de Commissies Elverding en Ruding wordt een geactualiseerde Uitvoeringsstrategie uitgewerkt, waarmee ook de opgelopen vertraging kan worden ingehaald.

Beprijzen

Voor Anders Betalen voor Mobiliteit met differentiatie naar tijd, plaats en milieukeurmerken is de start in 2011 voorgenomen, met uitrol tussen 2011-2016. Dit is conform de planning in de Nota Mobiliteit. Bij de invoering van de kilometerprijs worden de bestaande autobelastingen (de aanschafbelasting – BPM en de Motorrijtuigenbelasting – MRB) omgezet. Gedurende het proces richting volledige afbouw en de daaraan gekoppelde ingroei van het wagenpark in het systeem van de kilometerbeprijzing zal regelmatig de vinger aan de pols worden gehouden, om te bezien of er geen onvoorziene effecten optreden die een volledige afbouw van de BPM in de weg staan. Om schokeffecten te voorkomen wordt de BPM gefaseerd omgezet. De gefaseerde afbouw is deels al in gang gezet door middel van de zogenaamde vluchtheuvelvariant, waarmee het kabinet in 2008 is begonnen. Daarin wordt de BPM in stappen van 5% afgebouwd tot 75% van het niveau 2007. Vanaf 2013 zal de afbouw van de dan resterende BPM in gang worden gezet en afgerond in zes jaarlijkse stappen van

telkens 12,5% tot uiteindelijk nul in 2018. Er wordt gestart met testen en de opzet voor de basis-backoffice voor de kilometerprijs en met de Mobiliteitsprojecten.

Op weg naar de invoering van de kilometerprijs worden, vanaf 2008, Mobiliteitsprojecten uitgevoerd met als doel nog voor de start van de introductie van de kilometerprijs voor personenauto's (2012) ervaring op te doen met de satelliettechniek en gedrags- en bereikbaarheidseffecten te realiseren. Hiervoor is komende jaren in totaal €100 miljoen ter beschikking gesteld. Dit gebeurt in samenhang met de Taskforce Mobiliteitsmanagement.

Bewust maken

Rijk en decentrale overheden zetten sinds de vaststelling van de Nota Mobiliteit, o.a. vanuit de integrale netwerkbenadering en in Fileproof-projecten, meer in op het bieden of laten zien van mobiliteitsalternatieven aan de reiziger. Dat de reiziger eenvoudig met verschillende modaliteiten van deur tot deur kan reizen (ketenmobiliteit) is hiervoor essentieel.

Met het in onderlinge samenhang inzetten van Anders Betalen voor Mobiliteit, de implementatie van de resultaten van de Taskforce Mobiliteitsmanagement, goede Park and Ride-voorzieningen, het beschikbaar stellen van goede reisinformatie voor- en tijdens de rit (Aanvalsplan Reisinformatie) en het bieden van aantrekkelijke alternatieven voor de auto, wordt de reiziger gestimuleerd een bewuste mobiliteitskeuze te maken in zijn individuele situatie.

Stedelijke distributie

De gekozen aanpak voor stedelijke distributie uit de Nota Mobiliteit leidt tot goede resultaten op het gebied van leefbaarheid én bereikbaarheid in de binnenstad. Hoewel er goede vorderingen zijn gemaakt, zijn voortgaande inspanningen nodig van alle betrokkenen om de stedelijke distributie beter te organiseren. Zoals afgesproken in het Nationaal Mobiliteitsberaad zal het kabinet een Ambassadeur Stedelijke Distributie instellen, als vervolg op de Commissie Stedelijke Distributie.

Knelpunten goederenvervoer

De groei van het goederenvervoer is op sommige routes sneller gegaan dan gemiddeld verwacht blijkt uit de LMCA Weg, hetgeen tot specifieke problemen kan leiden. Dit is bijvoorbeeld het geval op de A67 tussen Eindhoven en Venlo. Dat is ook reden om een verkenning te starten.

In de maatregelenpakketten worden bij het oplossen van knelpunten op corridors met veel goederenvervoer specifieke maatregelen voor het goederenvervoer expliciet meegenomen, gezien de groeiontwikkeling. Dat is, in combinatie met de toepassing van nieuwe agrologistieke concepten, onder meer van belang voor het tijdkritische vervoer van versproducten vanuit de greenports. Een goede bereikbaarheid voor het goederenvervoer is noodzakelijk voor de concurrentiepositie van de Nederlandse economie.

5 Openbaar vervoer, goederenvervoer per spoor en langzaam verkeer: Kracht benutten

5.1 OV: een gerichte, ambitieuze en integrale benadering

5.1.1 Ambitie

De ambitie blijft dat het OV (1) een reëel, aantrekkelijk, beschikbaar en betrouwbaar vervoerproduct is voor de (groeïende) mobiliteit naar, in en tussen stedelijke netwerken, (2) maatwerk levert in situaties met geringe en gespreide vervoersvraag om te voorzien in maatschappelijke participatie en bereikbaarheid van economische centra en maatschappelijke voorzieningen, (3) goede overstap mogelijkheden voor reizigers biedt, die van meerdere vervoersvormen gebruik maken en (4) zoveel mogelijk bijdraagt aan een beter milieu.

Om optimaal gebruik te maken van de verschillende modaliteiten in de drukste gebieden moet het mogelijk zijn om op een voor de reiziger handig moment over te stappen, bijvoorbeeld van de auto op het OV of van de fiets op het OV en omgekeerd. De reiziger reist en denkt immers van deur-tot-deur. Daarbij is het nodig er rekening mee te houden dat groei op het spoor ook groei in het voor- en natransport met zich meebrengt.

In de decentrale plannen wordt het openbaar vervoer nadrukkelijk ingezet bij het realiseren van de ambitie voor duurzaamheid, met name in stedelijke gebieden of binnensteden met het oog op de kwaliteit van de leefomgeving. Het belang van de sociale functie van het openbaar vervoer wordt sterk meegewogen.

5.1.2 Strategie

De strategie blijft: Rijk en decentrale overheden benutten specifieke kracht openbaar vervoer. Omdat de kracht van het openbaar vervoer sterk verschilt naar plaats en tijd, wordt gewerkt met een benadering waarbij de mobiliteitsopgave in regio's en op corridors wordt gekoppeld aan de potentie van het openbaar vervoer in de specifieke situatie. De gezamenlijke overheden anticiperen daarbij op de toename van het gebruik van het openbaar vervoer en fiets, waar Anders Betalen voor Mobiliteit toe kan leiden.

Het gevoel van sociale veiligheid in het openbaar vervoer is de laatste jaren gegroeid en de waardering van het veiligheidsgevoel bedraagt de laatste twee jaar een 7,8 bij het stads- en streekvervoer en bij het treinvervoer waardeert 76% van de reizigers het veiligheidsgevoel op een zeven of hoger. Om dit resultaat bij het gevoel van sociale veiligheid vast te houden, blijft de strategie met gezamenlijke inspanningen sociale onveiligheid aan te pakken.

De toegankelijkheid van materieel in het regionaal openbaar vervoer is laatste jaren snel verbeterd. Nieuwe aanbestedingen zijn en worden benut om toegankelijkheidseisen te stellen aan het materieel. Verder zijn in 2007 tussen rijk en OV-autoriteiten in bestuurlijk overleg overeenkomsten gesloten over de aanpak bij het toegankelijk maken van bushaltes. Deze moeten ertoe leiden dat er in 2010 (met uitloop voor enkele gebieden tot 2015) een landelijk dekkend netwerk van toegankelijke bushaltes zal zijn. Uitvoering van het Implementatieplan Toegankelijkheid leidt in de periode tot 2030 tot een toename van stations van

waaruit mensen met een functiebeperking zelfstandig met de trein kunnen reizen.

Verder zetten gezamenlijke overheden in op het versterken van de ketenmobiliteit door het bieden van goede Park and Ride-voorzieningen, goede aansluiting binnen en tussen de modaliteiten en voldoende stallingruimte voor fietsen bij stations en haltes.

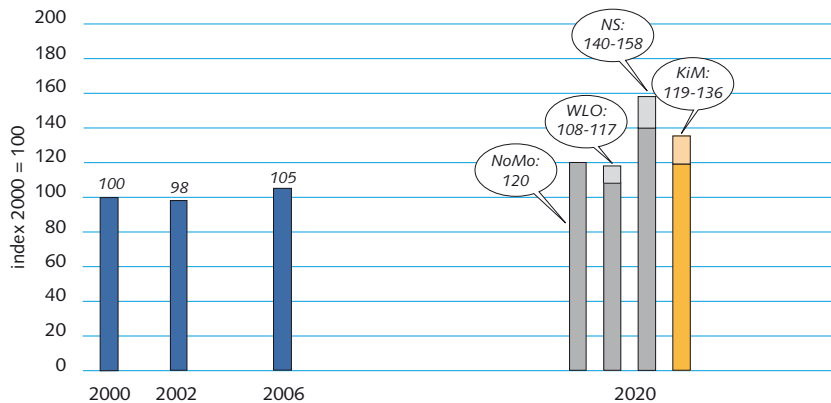
5.2 Nationaal netwerk en goederenvervoer per spoor

5.2.1 Trends en signalen

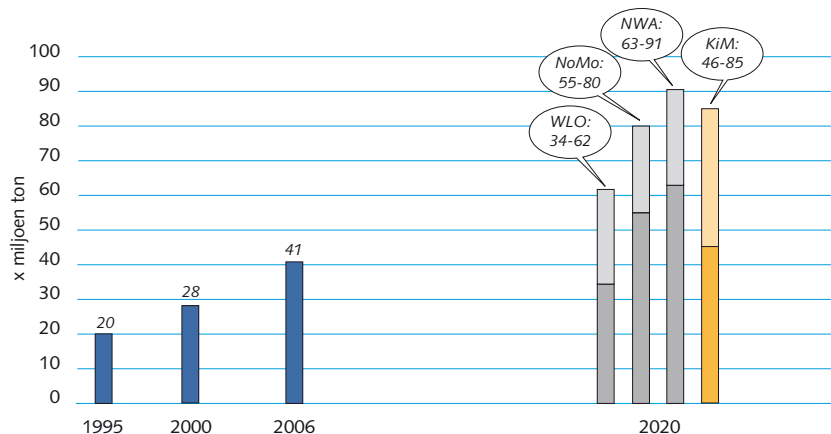
De afgelopen jaren is het personen- en het goederenvervoer op het hoofdrailnet sterk gegroeid, in de periode tot 2020 is verdere groei te verwachten, zie figuur 5.1. De actuele verwachte vervoervraag op basis van analyses van KiM en NS voor het personenvervoer per trein in 2020 varieert tussen de 18 en 23 miljard reizigerskilometers. Dit is in lijn met de conclusies van Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor over hogere groeicijfers en meer knelpunten dan in de Nota Mobiliteit was voorzien. Op sommige trajecten is de capaciteit naar verwachting al vóór 2020 onvoldoende om de extra reizigers te vervoeren en tegelijkertijd de groei van het goederenvervoer te faciliteren. Dit vraagt om een adequate routing. Bij adequate routing kan de Betuweroute voorzien in de marktvrage. Een bijkomende trend is dat het tekort aan fietsstallingsplaatsen bij stations fors groeit en dat de maatregelen voor het uitbreiden van stallingsplaatsen deze groei lang niet op kunnen vangen.

5.2.2 Ambitie en doelstellingen

De ambitie uit de Nota Mobiliteit is dat het vervoer op het hoofdrailnet bijdraagt aan de bereikbaarheid van met name de grote steden en de economische kerngebieden, in het bijzonder gedurende de spits, en aan de bereikbaarheid van alle landsdelen. Daarnaast is de doelstelling voor het rijk het vergroten van de betrouwbaarheid en capaciteit van de infrastructuur en wegwerken van marktverstoringen.



Figuur 5.1a
Groeiverwachtingen personenvervoer per spoor
Bron: KiM Marktontwikkelingen in het personenvervoer per Spoor



Figuur 5.1b
Groeiverwachtingen goederenvervoer per spoor
Bron: KiM LMCA Spoor

De ambities voor het spoorvervoer zijn in de Beleidsbrief Netwerkaanpak aangescherpt ten opzichte van de Nota Mobiliteit tot onder andere:

- Hoogfrequent spoorvervoer op de drukste baanvakken in de brede Randstad: 6 Intercity's per uur en maatwerk voor Sprinters, in een herkenbare dienstregeling en een evenwichtige tijdligging op overige trajecten van de focuscorridors in de brede Randstad.
- 5% groei personenvervoer per spoor tussen 2008 en 2012.
- Faciliteren van goederenvervoer per spoor.

De Nota Mobiliteit legt prioriteit op de hoofdverbindingssassen: dit zijn in ieder geval de verbindingen tussen de grote steden in de Randstad – Almere, Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Schiphol en Utrecht – maar ook verbindingen met grote reizigersstromen in andere regio's.

De volgende doelstellingen voor het landelijk spoorvervoer blijven gelden: vergroten van de betrouwbaarheid van het gehele spoorsysteem en een punctualiteit van 89-91% in 2010 en in 2020. Deze doelstellingen zijn haalbaar met de maatregelen uit de Nota Mobiliteit.

5.2.3 Strategie

De strategie uit de Nota Mobiliteit om de *kracht van het spoorvervoer te benutten* is effectief gebleken en blijft van kracht. De strategie is in de Beleidsbrief Netwerkaanpak verder uitgewerkt.

De kwaliteit van het personen- en goederenvervoer per spoor in 2020 wordt verbeterd met vier speerpunten:

- Hoogfrequent spoorvervoer op de trajecten met de meeste reizigers in de brede Randstad.
- Samenhangende regionale OV-systemen waarvan het spoorvervoer – met name de Sprinters – de 'backbone' vormt, met goede aansluitingen in de keten op het vervoer per bus, tram en metro.
- Kwalitatief goede reistijden naar landsdelen.
- Toekomstvast routestrategie spoorgoederenvervoer.

5.2.4 Nieuwe accenten maatregelenpakket

- Actieplan *Groei op het Spoor*, aangekondigd in het coalitieakkoord, met maatregelen in het voor- en natransport, voor informatievoorziening en omvang en kwaliteit treinaanbod
- Programma Hoogfrequent Spoor
- De inzet voor het verbeteren van toegankelijkheid van stations wordt versneld uitgevoerd.

5.3 Regionaal openbaar vervoer

5.3.1 Trends en signalen

Landelijk gezien is het gebruik van bus, tram en metro sinds 2000 ongeveer gelijk gebleven, maar het gebruik en de ontwikkeling ervan verschilt sterk per regio en corridor. In de Nationale Mobiliteitsmonitor 2008 is een ontwikkeling van de groei van het aantal reizigerskilometers met de bus, tram en metro te zien (in de periode van 2000 tot 2007) die varieert tussen een afname van 10% in de Stadsregio Rotterdam en de provincie Noord Holland en een toename van 19% in Flevoland. Het gebruik van decentraal spoorvervoer is door kwaliteitsverbetering en hogere frequenties flink gegroeid.

Er lijkt extra groeipotentie voor het regionaal OV te bestaan in stedelijke netwerken. Het gebruik lijkt in stedelijke netwerken de komende jaren met gemiddeld 3 tot 4% per jaar te kunnen groeien (in de spits) op de verbindingen met economische kerngebieden. De grootste groei in reizigersaantallen en in reizigerskilometers is mogelijk door verbeteringen in de kwaliteit en omvang van het regionaal openbaar vervoer (comfort, frequentie, reistijd). Daarbij is voor wat betreft de kwaliteit van het netwerk in en rond de grote en middelgrote steden nog veel winst te behalen met het versterken van tangentiële verbindingen.

Overheden bereiden maatregelen voor om deze extra groei mogelijk te maken. Daarvoor wordt, als onderdeel van de MobiliteitsAanpak, een actieprogramma Regionaal OV uitgewerkt.

5.3.2 Ambitie en doelstellingen

De ambities uit de Nota Mobiliteit voor regionaal OV blijven:

- betrouwbaar alternatief om bestemmingen in stedelijk gebied te bereiken;
- maatwerk op plaatsen met gespreide en geringe vraag;
- optimaal benutten van de groeipotentie van het regionaal OV.

De doelstelling uit de Nota Mobiliteit blijft dat landelijk gemiddeld een jaarlijkse vervoersgroei van 2,1% mogelijk wordt gemaakt.

Uit de LMCA Regionaal OV, waarin is gekeken naar de specifieke potentie per afzonderlijk gebied, blijkt dat de verwachte groei per regio nogal verschilt. De doelstelling van gemiddeld 2,1% per jaar tot 2020 lijkt haalbaar. Gezien de ontwikkelingen van de laatste jaren is hier wel een trendbreuk nodig. De scope en effecten van regionale plannen zijn nog niet voldoende duidelijk om de effecten ervan te kunnen bepalen.

Rijk en decentrale overheden houden vast aan de doelstelling uit de Nota Mobiliteit. Daarbij wordt aangevuld dat in specifieke situaties in stedelijke gebieden meer groei mogelijk is. Overheden benutten de mogelijkheden van regionaal OV tevens vanuit het perspectief van verduurzaming van de mobiliteit.

5.3.3 Strategie

De strategie om de kracht van het regionaal openbaar vervoer te benutten blijft van toepassing en krijgt een nadere uitwerking op het vlak van:

- het verbeteren van kwaliteit (comfort, frequentie en reistijd) en omvang;
- het versterken van de keten door het verbeteren van afstemming tussen en integratie van de verschillende systemen (trein, bus, tram, metro, fiets en auto) en het verbeteren van Park and Ride-voorzieningen, van fietsstallingen en van reisinformatie, marketing en imago;
- vroegtijdig creëren van goed OV bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

5.3.4 Nieuwe accenten in maatregelenpakket

- *Actieprogramma Regionaal OV*
Vanuit de ambitie om tot een duurzame bereikbaarheid van stedelijke gebieden te komen, waar OV een significante betekenis in speelt, gaan rijk en regio gezamenlijk een extra impuls geven via het actieprogramma regionaal OV. Het actieprogramma is gericht op versnelling van de realisatie van het doel uit de Nota Mobiliteit en het mogelijk maken van extra groei door: het aanpakken van capaciteitsknelpunten in (grote) stedelijke netwerken, ontwikkelen van ontbrekende verbindingen (met name tangenten) en snelheidsverhoging (frequentie, strekken lijnvoering, infrastructuur, overstappunten) op verbindingen van en naar belangrijke economische kerngebieden in Nederland.
- *Regionaal spoorvervoer is de ruggengraat van het regionaal OV*, zowel in stedelijke netwerken als daarbuiten. Een aantal regionale overheden stuurt hier strak op. Dat geldt onder meer voor de provincie Gelderland en de stadsregio Twente. De maatschappelijke functie, de samenhang met andere modaliteiten (auto, fiets en ander regionaal OV) en de samenhang met de ruimtelijke en economische ontwikkelingen staan hierbij centraal voor de regionale overheden.
- Het rijk voert in samenwerking met de decentrale overheden een quick scan uit naar de markt en de capaciteit op de regionale spoorlijnen en de mogelijke financiering van de aanleg van inhaalsporen of dubbelspoor. De resultaten van de quick scan worden gepresenteerd in de MobiliteitsAanpak. Aandachtspunt van de decentrale overheden is het onderhoud van het spoornet voor de decentrale lijnen door ProRail.
- *Aanvalsplan reisinformatie*
Met behulp van een Aanvalsplan Reisinformatie zal een kwaliteitsimpuls worden gegeven aan de reisinformatie OV en de aanpak van verkeersinformatie voor het wegverkeer in het kader van beter benutten.

5.4 Fiets

5.4.1 Trends en signalen

Het totale fietsgebruik is in de periode tussen 2000 en 2007 toegenomen van 13 tot 14 miljard kilometers en het aandeel fiets in korte ritten is in de periode bij een groeiende mobiliteit stabiel hoog gebleven (32%). Opvallend is dat de laatste jaren het gebruik van de fiets als voortransport voor de trein (en met de OV-fiets nu ook in natransport) flink is toegenomen, waardoor een tekort aan stallingruimte op stations is ontstaan. Zoals aangegeven in paragraaf 5.2.1 blijft het tekort aan fietsstallingsplaatsen bij stations naar verwachting de komende jaren fors groeien en kan de groei met de geplande uitbreiding van stallingsplaatsen niet worden opgevangen. Voor 2010 wordt een tekort van minimaal 90.000 plaatsen verwacht, zoals blijkt uit een analyse van ProRail.

Het aantal fietsdiefstallen is in 2007 gedaald.

5.4.2 Ambitie en doelstellingen

De ambitie in de Nota Mobiliteit is: meer fiets-kilometers. Deze ambitie wordt aangescherpt tot: het stimuleren van het gebruik van de fiets als duurzame vervoerswijze; zowel zelfstandig als in het voor- en natransport.

Doelstelling van de PVVP's en RVVP's is het stimuleren van het fietsgebruik, in absolute zin en het vergroten van het aandeel fiets bij de verplaatsingen korter dan 7,5 km.

Er is geen aanleiding de doelstelling te wijzigen.

Doelstelling van alle overheden volgens de Nota Mobiliteit is het aantal fietsdiefstallen in 2010 te halveren ten opzichte van 1999, dat is van 6,4 tot 3,2 diefstallen per 100 fietsen, zoals geregistreerd in de Politiemonitor. Het aantal fietsdiefstallen was in 2005 volgens de Politiemonitor teruggelopen tot 4,5 fietsdiefstallen per honderd en is de laatste twee jaar ook afgenomen. Maar in de tussentijd is een nieuwe meetmethodiek ingevoerd in de Veiligheidsmonitor,

waardoor de cijfers van eerdere jaren niet meer vergelijkbaar zijn. Volgens de Veiligheidsmonitor was het aantal fietsdiefstallen in 2005 5,8 per honderd.

Inmiddels heeft het kabinet een nieuwe doelstelling vastgesteld, namelijk een reductie met 100.000 fietsdiefstallen in 2010 ten opzichte van 2006 (dat is van 763.000 tot 663.000).

5.4.3 Strategie

De strategie uit de Nota Mobiliteit is inzetten op veilige routes en stallingen. Hierbij is het rijk samen met de decentrale overheden verantwoordelijk voor het in stand houden, herstellen en verbeteren van fietsroutes, waar deze worden doorsneden door weg of spoor.

De strategie wordt aangevuld met: het versterken van de specifieke rol van de fiets in de verplaatsingsketen en extra inzet op het uitbreiden van fietsstallingsruimte bij stations, in aansluiting bij de sterke groei van het fietsgebruik in het voortransport en het groeiende tekort aan stallingsplaatsen. Dit gebeurt onder meer als onderdeel van het Actieprogramma Spoor.

6 Luchtvaart en luchthavens: Internationale bereikbaarheid

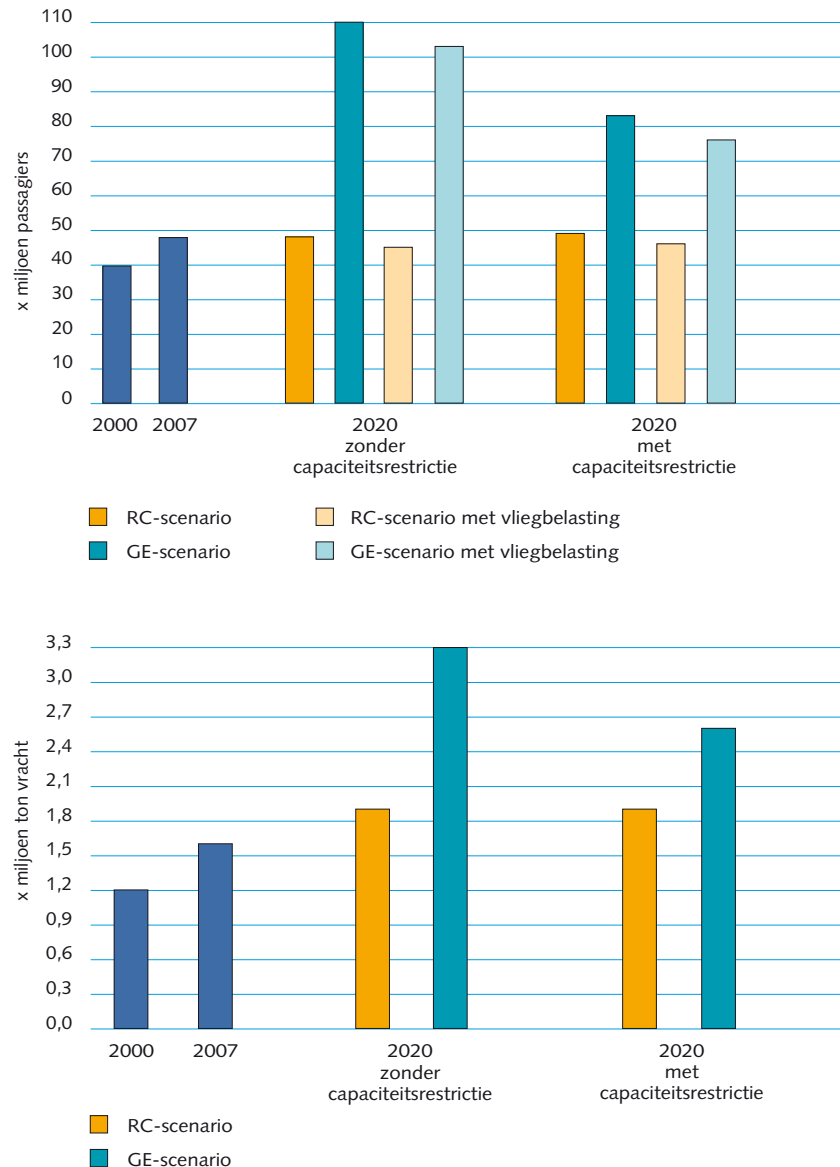
6.1 Luchtvaart

6.1.1 Trends en signalen

Op langere termijn wordt een voortgaande groei van passagiers en vracht verwacht, zie figuur 6.1. De uiteindelijke groei is naast maatschappelijke, economische en technologische ontwikkelingen ook afhankelijk van beleidsmaatregelen als vliegbelasting, emissiehandel en selectiviteit. Momenteel is een terugval in de groei waarneembaar mede door de almaar stijgende kerosineprijzen en de invoering van vliegbelasting.

6.1.2 Ambitie en doelstellingen

De Nota Mobiliteit heeft de ambitie de groei van het luchtverkeer te accommoderen binnen vastgestelde kaders voor milieu en veiligheid. Daarbij gaat het vooral om het behoud van en zo mogelijk uitbreiding van een hoogwaardige netwerkqualiteit van de luchthaven Schiphol en KLM/AF. Het kabinet streeft naar behoud of vergroten van de capaciteit binnen kaders van veiligheid en duurzaamheid. Samenwerking binnen de luchtvaartsector en gebruik van het luchtruim zullen zo veel mogelijk ten dienste van deze ambitie dienen te staan. Uit KiM-analyse blijkt dat het volledig accommoderen van de groei zeker haalbaar is in het RC-scenario, een scenario met relatief lage economische vooruitgang. In scenario's met meer economische vooruitgang, met name GE en TM, kan – gegeven het huidige beleid – niet alle groei geaccommodeerd worden. Dit omdat in deze scenario's de vraag naar luchtvervoer sneller groeit dan dat de milieuprestaties verbeteren.



Figuur 6.1 Ontwikkeling passagiers- (boven) en vrachtvervoer (onder) Schiphol per scenario
Bron: Luchtvaartscenario's; (Significace e.a.)

6.1.3 Strategie

De strategie is er op gericht het netwerk van verbindingen met de belangrijkste economische gebieden in de wereld te behouden en te versterken. Dit onder meer door het versterken van de marktwerking, verruiming van de internationale markttoegang, het creëren van gunstige randvoorwaarden qua kosten en overheidsinterventies en selectiviteitsmaatregelen gericht op optimale benutting van Schiphol.

Het kabinet zet in op het verbeteren van de luchtzijdige bereikbaarheid. Het gebruik van het luchtruim en de wijze waarop het luchtverkeer begeleid wordt (ATM concept) zullen hier zoveel mogelijk aan moeten bijdragen. Internationale samenwerking is hierbij van doorslaggevend belang. Er zal een governancemodel worden ontwikkeld dat zo veel mogelijk toegesneden is op het accommoderen van de netwerkqualiteit. Het beoogde governancemodel structureert en duidt rollen en verantwoordelijkheden van de overheid en van sectorpartijen. In de luchtvaartnota worden beide aspecten nader uitgewerkt.

Daarnaast is de strategie om de duurzaamheid van het vliegverkeer te verbeteren door het invoeren van emissiehandel en het stimuleren van maatschappelijk verantwoord ondernemen.

6.1.4 Nieuwe accenten in het maatregelenpakket

Verruiming markttoegang

Binnen de Europese Unie is er een vrije luchtvaartmarkt en in sommige relaties met andere landen buiten de Unie zijn of worden 'open skies'-verdragen van kracht. In de relaties met vele andere landen is een tendens waarneembaar naar meer liberale marktverhoudingen en naar het onderhandelen in Europees verband.

Europese architectuur

De Europese Commissie staat met betrekking tot de Single European Sky een integrale aanpak voor om verbeteringen op het gebied van veiligheid, efficiëntie (bepierking van o.a. CO₂-emissies), capaciteit en kosten in de luchtvaart tot stand te brengen.

Nederland is betrokken bij de totstandkoming van het functioneel luchtruimblok (Functional Airspace Blocks) voor Benelux, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland.

De Commissie heeft verder aangekondigd in juni 2008 met de nieuwe voorstellen voor de Single European Sky (SES II) te komen, waarbij wordt uitgegaan van vier pijlers, te weten prestatiegerichte benadering, uitbreiding EASA competentie, technologie (SESAR-project), luchthavencapaciteit. Hierin stelt Nederland zich actief op.

Duurzaamheid

• Emissiehandel

De Europese Commissie wil dat met ingang van 2012 alle vluchten binnen, van en naar de Europese Unie onderdeel gaan uitmaken van het emissiehandelssysteem voor CO₂. Emissiehandel gaat uit van een vastgesteld emissieplafond. Door de groei die de luchtvaart doormaakt, zal er een tekort zijn aan emissierechten. Deze rechten kunnen worden gekocht op de markt voor handel in luchtvaartemissierechten en de bestaande markt voor emissierechten. Op die manier gaat de luchtvaart betalen voor de groei van de uitstoot.

• Maatschappelijk verantwoord ondernemen - governance

Het kabinet hecht belang aan maatschappelijk verantwoord ondernemen door de luchtvaartsector en wil dit stimuleren. De instrumenten die het kabinet hiervoor wil inzetten (zoals wet- en regelgeving) worden uitgewerkt in de luchtvaartnota die in 2008 verschijnt.

Ook worden in de luchtvaartnota leidende governance-principes voor de totale luchtvaartketen beschreven.

• Vliegbelasting

Op grond van het coalitieakkoord geldt voor vluchten vanaf een Nederlandse luchthaven vanaf 1 juli 2008 een vliegbelasting. Er geldt een heffing van 11,25 euro per passagier voor vluchten binnen de EU of korter dan 2500 kilometer. Bij langere vluchten bedraagt de heffing 45 euro per ticket. Transfervoer en luchtvracht blijven buiten deze belasting. De belasting heeft mede tot doel de milieuvuiling van luchtvaart in de vliegprijs tot uitdrukking te brengen. Bijeffect van deze

ationale belasting is wel dat deze het uitwijken naar buitenlandse luchthavens kan bevorderen, met negatieve economische gevolgen voor Nederlandse luchthavens en luchtvaartmaatschappijen.

6.2 Luchthavens

6.2.1 Trends en signalen

De groei van passagiers en vracht is met name het gevolg van economische en demografische groei in Nederland, Europa en wereldwijd. Het aantal afgehandelde personen op Schiphol is in de periode 2000 – 2007 gestegen met 21%. Het afgehandelde tonnage luchtvracht op Schiphol is in de periode 2000 – 2007 gestegen met 32%. Het marktaandeel van Schiphol in het aantal vliegtuigbewegingen op Europa's 6 grootste hubs is in de periode 2000 – 2007 gedaald van 17% in 2000 naar 15% in 2007. Uitgedrukt in het aantal afgehandelde passagiers is het aandeel gelijk gebleven: 15%. Momenteel is een terugval in de groei waarneembaar mede door de invoering van de vliegbelasting en de stijgende kerosineprijzen.

6.2.2 Ambitie en doelstellingen

Het kabinet heeft de ambitie de maatschappelijke meerwaarde van luchthavens voor de Nederlandse economie te behouden en zo mogelijk te versterken en te bereiken dat mainport Schiphol een blijvende bijdrage zal leveren aan de internationale concurrentiepositie van de Randstad. Daarbij stelt het kabinet zich de vraag in welke mate en op welke wijze deze groei, binnen de randvoorwaarden voor milieu, veiligheid en geluid en in balans met hinderbeperking en verbetering van de leefomgevingskwaliteit, kan worden geacommodeerd. Het kabinet zet in op maatregelen die vooral groei van het mainportgebonden verkeer (= verkeer dat nodig is voor het instandhouden van de netwerkqualiteit) mogelijk moet maken en beziet of de groei van niet-mainportgebonden verkeer op andere, regionale velden kan worden geacommodeerd. Deze ambitie wordt verder uitgewerkt in de luchtvaartnota die in 2008 verschijnt.

6.2.3 Strategie

De strategie van het kabinet is de positie van Mainport Schiphol als een van de belangrijkste 'hubs' (een knooppunt van verbindingen) in Noordwest-Europa te behouden en de bestaande milieuruimte van Schiphol beter te benutten. Voor de internationale concurrentiepositie van de Randstad is het belangrijk meer aandacht te besteden aan landzijdige bereikbaarheid van Schiphol.

Om een selectieve groei van Schiphol mogelijk te maken wordt gekeken of andere luchthavens ruimte kunnen bieden om een deel van het luchtverkeer te accommoderen.

Met uitzondering van de regionale luchthavens van nationaal belang die benoemd zullen worden in de luchtvaartnota gaan de bevoegdheden van andere regionale en kleine luchthavens naar provinciale overheden. Dit zodra de nieuwe wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) van kracht wordt.

6.2.4. Nieuwe accenten in het maatregelenpakket

Voor de korte termijn en middellange termijn (tot 2020) is groei van Schiphol mogelijk binnen de bestaande wettelijke normen. De groei van Schiphol moet in balans zijn met maatregelen die de hinder beperken en verbeteringen van de leefomgevingskwaliteit. Over deze balans wordt geadviseerd door de Alderstafel waaraan naast het Rijk, luchtvaartpartijen, lokale en regionale bestuurders en omwonenden zijn vertegenwoordigd. De Alderstafel komt in 2008 met een advies over de ontwikkeling van Schiphol tot 2020, inclusief convenantafspraken over hinderbeperking en verbetering van de leefomgevingskwaliteit. Verder heeft het kabinet zich voorgenomen om nog deze regeerperiode te komen tot een nieuw normen- en handhavingstelsel voor Schiphol.

Voor de lange termijn (na 2020) wordt voor eind 2009 een Structuurvisie Schiphol voorzien. In deze visie zal worden aangegeven hoe op langere termijn de capaciteit van Schiphol is ingepast in de ruimtelijke

omgeving. Het kabinet heeft besloten om de volgende opties uit te werken:

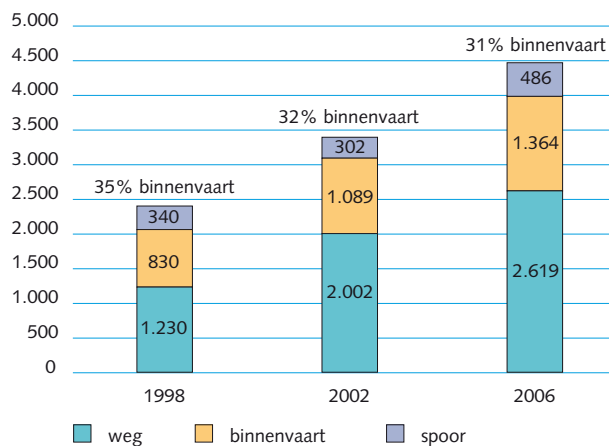
- het benutten van andere luchthavens als de regionale luchthaven Lelystad Airport en de militaire luchtvaartterreinen Eindhoven om een deel van het niet-mainportgebonden luchtverkeer van Schiphol te accommoderen in samenhang met mogelijkheden die Twente kan bieden;
- het aanpassen van het banenstelsel op Schiphol;
- een 'ruimtelijke krimpoptie' waarbij alternatieven worden gezocht via andere (buitenlandse) luchthavens en via de inzet van de HSL. Ook intensivering van selectiviteit hoort hierbij;
- de 'nul'-variant: het betreft hier de huidige configuratie van Schiphol na implementatie van de afspraken aan de Alders-tafel voor de middellange termijn (na 2020).

7 Scheepvaart en zeehavens: Eerlijke concurrentie

7.1 Binnenvaart

7.1.1 Trends en signalen

De totale vervoeromvang van de binnenvaart in vervoerd gewicht is met gemiddeld 1% per jaar toegenomen. Er is daarbij sprake van een forse groei van het containervervoer in absolute termen, maar het vervoer per binnenvaart is minder gegroeid dan het vervoer per spoor en over de weg, zie figuur 7.1. De efficiencyverbetering heeft overigens geleid tot meer vervoer met minder vaartuigkilometers, vooral door de inzet van grotere schepen.



Figuur 7.1
Ontwikkeling achterland-containervervoer in haven van Rotterdam
Bron: Havenbedrijf Rotterdam

7.1.2 Ambitie en doelstellingen

In de Nota Mobiliteit is een ambitie geformuleerd in termen van betrouwbare reistijden bij de binnenvaart. Doelstelling daarbij is dat de gemiddelde totale wachttijd op hoofdvaarwegen maximaal 30 minuten is en dat hoofdtransportassen (hoofdvaarwegen achterlandverbinding) ten minste geschikt zijn voor klasse VIb-schepen en vierlaagscontainervaart.

Het kabinet heeft in het *Coalitieakkoord* gekozen voor het stimuleren van het goederenvervoer over water en innovatie van de binnenvaart. Ook zet het rijk in op een veilige en duurzame binnenvaart.

7.1.3 Strategie

Voor het stimuleren van het vervoer over water is het nodig om de concurrentiepositie van de binnenvaart te versterken. Het lijkt mogelijk dat de binnenvaart een aanzienlijk groter marktaandeel dan 33% pakt in de containertransport. Daarbij is een toekomstvast netwerk van waterwegen en havens uitgaande van een netwerk- en ketenbenadering essentieel. Het doel van het rijk is dit samen met de decentrale overheden te realiseren. Daarbij is aandacht voor de gehele binnenvaartketen nodig om vervoer over water mogelijk te maken.

Het rijk stimuleert innovatie in de binnenvaart door middel van financiële steun. Het tot stand brengen van innovaties is in beginsel de verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven.

7.1.4 Nieuwe accenten in het maatregelenpakket

Het kabinet wil de concurrentiepositie van de binnenvaart verder te versterken door het ondersteunen van besluitvorming over de containerterminal Rotterdam als onderdeel van het Programma Randstad Urgent en het stimuleren van verbetering van de afhandelingcondities van containers voor binnenvaart in Rotterdam.

Het rijk werkt samen met decentrale overheden in de Netwerkaanpak, met als doel versterking van de zwakste schakels in de logistieke keten om een toekomstvast netwerk te realiseren en quick wins voor verbetering van de bereikbaarheid van binnenhavens.

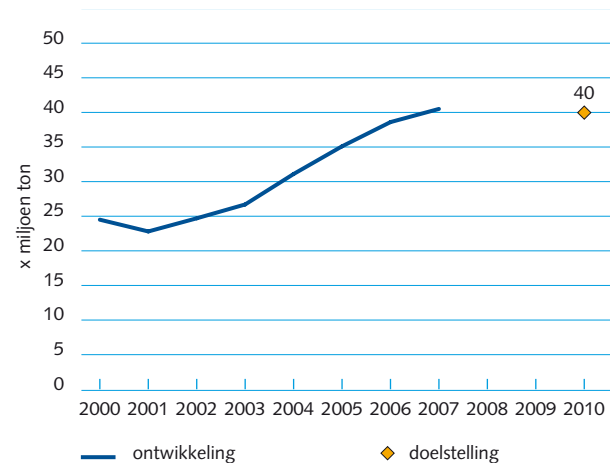
Een tijdelijke subsidieregeling stimuleert concrete innovatieprojecten en het verspreiden van kennis. Er komt een sterker accent op veiligheid en duurzaamheid door het oprichten van een Comité voor de binnenvaartveiligheid, waarin sector en overheid zich gezamenlijk inzetten voor veiligheid. NO_x en fijnstof worden teruggedrongen door middel van schonere brandstoffen en motoren.

7.2 Zeescheepvaart en shortsea

7.2.1 Trends en signalen

Het doel van de Nota Mobiliteit (alleen gericht op containers) lijkt in 2007 al te zijn behaald (officiële CBS cijfers nog niet bekend), zie figuur 7.2. De groei van het totale short sea vervoer van en naar Nederland tussen 2000 en 2007 bedraagt 27%. In relatieve termen is de hoogste groei bij containervervoer (+64% tussen 2000-2007). Er is een omvangrijke absolute toename van short sea vervoer van aardolie(-producten) en steenkolen.

Nederland is in 2006 gedaald op de white list van de Paris-MoU Port State Control van de 6e plek naar de 16e plaats. Dit betekent dat het veiligheidsprofiel van de Nederlandse vlag is verslechterd ten opzichte van de andere Europese registers.



Figuur 7.2
Ontwikkeling van containervervoer short sea, vanuit Nederland
Bron: Nationale Mobiliteitsmonitor

7.2.2 Ambitie en doelstellingen

De ambitie blijft het versterken van de concurrentiepositie van de zeescheepvaart en shortsea-vervoer en het vergroten van de aantrekkelijkheid van Nederland voor de maritieme sector.

Doelstelling voor short sea in de Nota Mobiliteit was: 40 miljoen ton intra-Europees containervervoer in 2010. Dit doel is in 2007 reeds gehaald.

7.2.3 Strategie

Om de concurrentiepositie van de scheepvaart te verbeteren worden fiscale belemmeringen verder afgebouwd. Daarnaast worden administratieve lasten beperkt en de klantvriendelijkheid van de overheid vergroot, vooral bij de douane.

Voor wat betreft klimaat wordt via het internationale gremium IMO ingezet op het aanscherpen van normen gericht op vermindering van emissies. Ook voor luchtkwaliteit is Nederland afhankelijk van internationale besluitvorming. Sinds mei 2005 zijn er mondiale normen voor scheidsmotoren en -brandstoffen. In april 2008 is een internationaal besluit genomen over aanscherping van deze normen. Het rijk zet daarnaast sterk in op veiligheid.

7.2.4 Nieuwe accenten in het maatregelenpakket

Door onder meer fiscale maatregelen te treffen, zoals verlaging van de tonnagebelasting voor zowel grote schepen als voor scheepsmanagement, zullen de kosten voor Nederlandse reders dalen.

Daarnaast worden nieuwe maatregelen genomen op het gebied van de human factor, zoals het vergroten van veiligheidsbewustzijn en een doelmatige inrichting van het schip.

7.3 Mainport Rotterdam en overige zeehavens

7.3.1. Trends en signalen

Het marktaandeel van de Nederlandse zeehavens in de Hamburg-Le Havre range is stabiel rond de 45%. Maar het marktaandeel bij container-overslag in Nederlandse zeehavens is ten opzichte van Hamburg-Le Havre licht gedaald tussen 2000 en 2007.

7.3.2. Ambitie en doelstellingen

De ambitie blijft maatschappelijke meerwaarde creëren van de Nederlandse zeehavens als vervoers-knooppunten en als vestigingsplaats voor industrie en de dienstverlening voor Nederland optimaliseren.

Het vasthouden van een stijgende lijn in de toegevoegde waarde van zeehavens is haalbaar dankzij de verwachte economische groei.

Het handhaven van het marktaandeel Nederlandse zeehavens in de Hamburg-Le Havre range is haalbaar mits overslagcapaciteit wordt uitgebreid en congestie op de achterlandverbindingen uitblijft.

7.3.3 Strategie

- Verbeteren van de concurrentiekracht
- Heldere randvoorwaarden stellen vooral op het gebied van een goed leefmilieu en veiligheid
- Capaciteit in stand houden en zo nodig vergroten.

7.3.4 Nieuwe accenten in het maatregelenpakket

Bereikbaarheid staat in het Urgentieprogramma Randstad centraal:

- Ruimte voor wonen en werken in en rond Mainport Rotterdam wordt gerealiseerd met projecten als A15 Maasvlakte-Vaanplein, A4 Delft-Schiedam, Project Mainportcorridor Zuid en Verkenning Tweede Ontsluiting Haven Rotterdam.
- Landzijdige bereikbaarheid van de mainport wordt onder andere verbeterd door de ontwikkeling van het Containertransferium Rotterdam, als landzijdige hub ten oosten van de haven van Rotterdam. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan het versterken van de binnenvaart in het containervervoer, het verbeteren van de bereikbaarheid van de haven en het verlichten van de congestie- en luchtkwaliteitsproblemen van de A15.
- In het kader van 'Duurzame Zeehavens' wordt een start gemaakt met het innovatieprogramma duurzame zeehavens.

8 Buisleidingen: Groei faciliteren

8.1 Buisleidingen

8.1.1 Ambitie

De overheid faciliteert de groei van vervoer door buisleidingen.

8.1.2 Strategie

Sinds maart 2005 is het ministerie van VROM verantwoordelijk voor het beleid voor buisleidingen. In 2008 zal het kabinet een strategische visie op buisleidingen en buisleidingvervoer uitbrengen. In de verantwoordelijkheidsverdeling tussen overheid en private partijen is uitgangspunt dat het rijk de groei van het vervoer door buisleidingen binnen bepaalde grenzen faciliteert en dat de realisatie en beheer van buisleidingen primair een zaak is voor het bedrijfsleven.

Buisleidingen zijn te zien als transportmodaliteit voor vloeibare of gasvormige stoffen. Buisleidingen zijn met name geschikt voor grote structurele stromen van A naar B. Buisleidingentransport is een relatief betrouwbare, efficiënte, veilige en schone wijze van vervoer. Het neemt een groot deel van het vervoer van gevaarlijke stoffen voor zijn rekening en levert een belangrijke bijdrage aan de economische ontwikkeling in Nederland.

Het ministerie van VenW heeft samen met de ministeries van EZ en VROM een visiedocument op buisleidingen als transportmiddel voor gevaarlijke stoffen opgesteld. In vervolg daarop zal VROM dit jaar een structuurvisie uitwerken. De ministeries van

VROM en BZK werken tevens aan een verbetering van de aanpak van calamiteiten met buisleidingen. Het ministerie van EZ heeft een regeling opgesteld voor een meldingsplicht voor graafwerkzaamheden in de buurt van kabels en leidingen. Deze zogenoemde grondroerdersregeling moet er toe leiden dat gegevens over de ligging van kabels en leidingen sneller en beter worden aangeleverd zodat bij graafwerkzaamheden zorgvuldiger wordt gegraven.

8.1.3 Maatregelenpakket

Op basis van het advies 'Samen voor de buis' is met name ingezet op het aanpassen en verbeteren van het juridische kader voor buisleidingen, de Algemene Maatregel van Bestuur buisleidingen. Deze AMvB stelt regels voor: risiconormering en zonering langs buisleidingen; het opnemen van voorschriften in bestemmingsplannen; technische eisen; het aanwijzen van een toezichthouder; melding van incidenten en de beschikbaarheid van noodplannen.

9 Veiligheid: Permanente verbetering

9.1 Veiligheid op de weg

9.1.1. Signalen

Er is al jaren sprake van reductie van het aantal verkeersslachtoffers op de weg. Met name het aantal verkeersdoden is sterk gedaald (zie figuur 9.1). Op grond van deze ontwikkeling is de doelstelling voor het aantal verkeersdoden in 2010, met instemming van het NMB, tussentijds aangescherpt. Ook na deze aanscherping blijft de dalende trend zich continueren conform de doelstellingen.

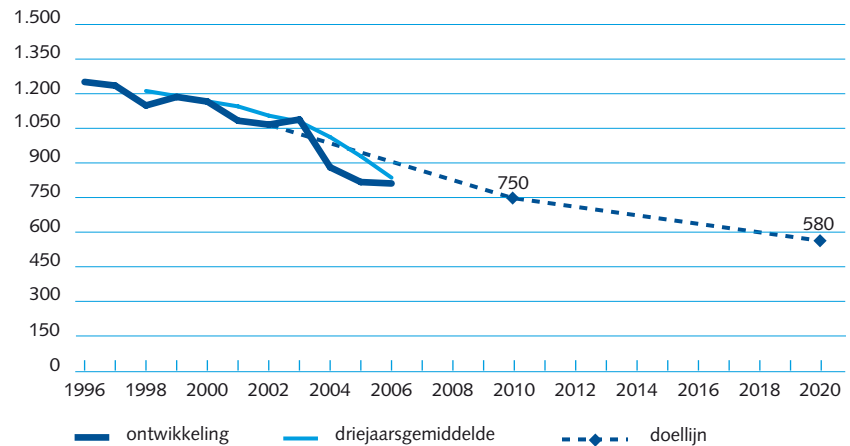
9.1.2 Ambitie

De ambitie blijft het aantal verkeersslachtoffers verder te reduceren

9.1.3 Doelstellingen

De doelstelling voor reductie van het aantal verkeersdoden is aangescherpt ten opzichte van de Nota Mobiliteit.

- Een reductie van het aantal verkeersdoden tot maximaal 750 doden in 2010 en maximaal 580 in 2020 (ten opzichte van 2002 is dat een daling van respectievelijk 30% en 46%). Deze doelstelling is haalbaar.
- Een reductie van het aantal ziekenhuisgewonden tot maximaal 17.000 ziekenhuisgewonden in 2010 en maximaal 12.250 ziekenhuisgewonden in 2020 (ten opzichte van 2002 is dat een daling van respectievelijk 8% en 34%). Deze doelstelling is haalbaar, behalve in het GE-scenario.



Figuur 9.1

Ontwikkeling aantal verkeersdoden 200-2007 en doelstellingen 2010/2020
Bron: Nationale Mobiliteitsmonitor

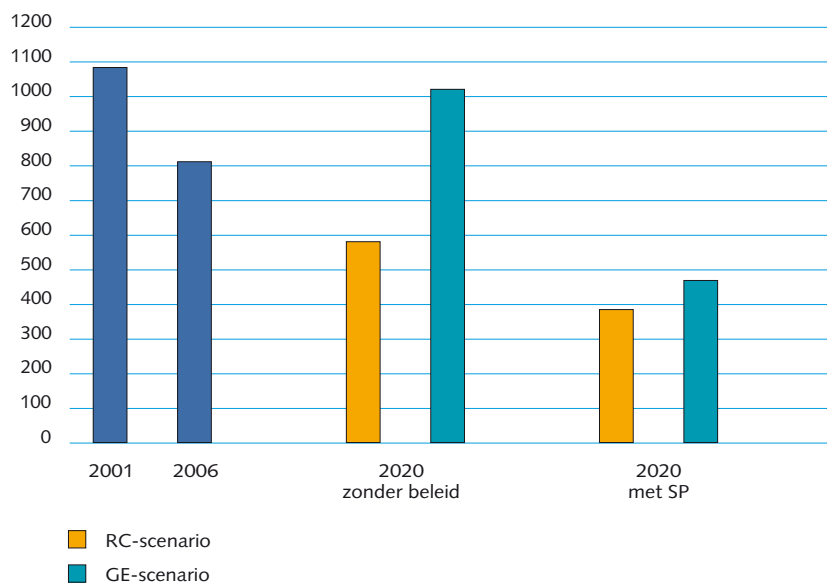
- Behoud van een plaats in de top 4 van de Europese Unie in 2010 en 2020. Deze doelstelling is haalbaar.

De realisatie van de doelstelling het aantal verkeersslachtoffers te reduceren wordt regionaal sterk beïnvloed door incidenten. Daarom wordt nu gezocht naar mogelijkheden de doelstelling en indicator te verbreden en niet alleen naar verkeersslachtoffers te kijken maar ook naar (ernstige) ziekenhuisgewonden. Hierover moet in 2010 duidelijkheid bestaan.

9.1.4 Strategie

De strategie bestaat uit een integrale aanpak van veiligheid.

De strategie uit de Nota Mobiliteit is verder uitgewerkt in het Strategisch plan Veiligheid, dat in het NMB



Figuur 9.2
Ontwikkeling aantal verkeersdoden per scenario; (SP = Strategisch plan Veiligheid)
Bron: KiM

van maart 2008 is vastgesteld. Hoofdpijnen daarin zijn meer focus op de veroorzaker (zwaarder straffen) en aandacht voor kwetsbare groepen, zoals ouderen en fietsers. Het plan zal worden uitgewerkt in een dynamisch uitvoeringsprogramma. In figuur 9.2 is de prognose van de effecten van het Strategisch plan in (hoog) GE en (laag) RC-scenario weergegeven.

Overigens is het invoeren van Anders Betalen voor Mobiliteit relevant voor verdere reductie van het aantal verkeersslachtoffers.

9.2 Overige onderdelen van veiligheid

Veiligheid op en om het spoor

Het risico van dodelijke slachtoffers onder treinreizigers ligt al langere tijd onder de risiconorm uit de Nota Mobiliteit. Voor wat betreft het meerjarig gemiddelde wordt voor machinisten en conducteurs wél en voor baanwerkers en rangeerders nog niet voldaan aan de doelstelling. Het aantal dodelijke slachtoffers op overwegen valt sinds 2004 binnen de maximaal aantallen.

De ambitie blijft het verbeteren van de veiligheid van het spoorvervoer met de strategie uit de Nota Mobiliteit.

Veiligheid op zee en in de binnenvaart

Er is momenteel geen meerjarige trend te benoemen in verband met het feit dat de registratie van ongevallen is uitgebreid. Er wordt onderzoek uitgevoerd naar de ontwikkeling. De ambitie blijft risico's te voorkomen, en de streefwaarde voor de reductie van het significante aantal ongevallen zal worden heroverwogen op basis van de onderzoeksresultaten.

Veiligheid in de lucht en op vliegvelden

De situatieschets uit de Nota Mobiliteit 'Vliegen is veilig' is nog steeds van toepassing. De ambitie blijft de luchtvaartveiligheid te verbeteren en de externe veiligheid te borgen.

Dit wordt nagestreefd door:

- het veiligheidsmanagement in de totale luchtvaartketen te versterken op basis van de eigen verantwoordelijkheid van alle betrokkenen en
- de introductie van een meer risicogerichte benadering van de luchtvaartveiligheid, vertaald in eenduidige en meetbare veiligheidsniveaus.

Deze uitgangspunten worden uitgewerkt in de Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid 2010-2015, die in 2009 aan de Tweede Kamer zal worden gezonden.

Transport gevaarlijke stoffen

Er is sprake van een spanningsveld tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, oprukkende bebouwing en veiligheid. Met de invoering van het Basisnet wordt een duurzaam evenwicht gezocht door het creëren van veiligheidszones waar het vervoer binnen en de bebouwing buiten moet blijven. Het Basisnet zal wettelijk worden vastgelegd.

10 Klimaat en leefomgeving: Duurzame mobiliteit

10.1 Klimaatverandering en CO₂-uitstoot

10.1.1 Trends en signalen

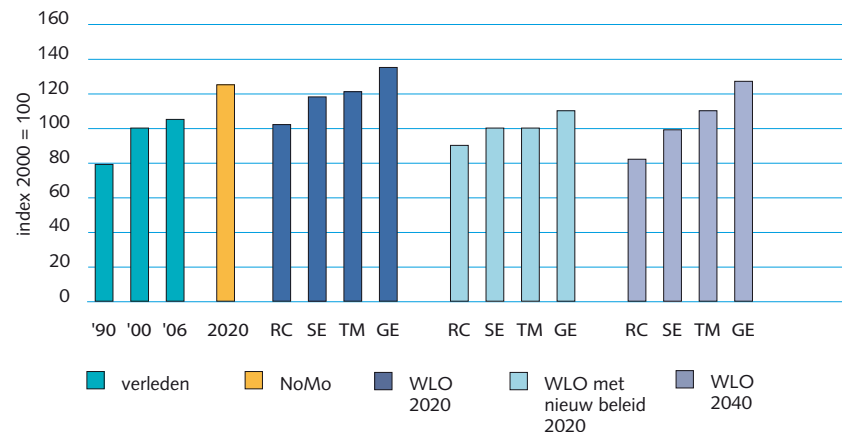
De CO₂-uitstoot is tussen 1990 en 2006 gestegen met circa 35%. De trend met beleid conform Nota Mobiliteit is dat de CO₂ uitstoot in 1990 van 30 Mton doorgroeit naar 47 Mton in 2020. Met intensief beleid is het echter mogelijk een aanzienlijk lagere uitstoot in 2020 te genereren.

Tussen 1998 en 2005 zijn CO₂-emissiefactoren van nieuwverkochte personenauto's in Nederland met 7% afgenomen, naar ruwweg 170 gram CO₂ per gereden kilometer (g/km) in 2005.

10.1.2. Ambitie en doelstellingen

In de Nota Mobiliteit staat dat het rijk zich in zet om het voor 2010 vastgestelde streefdoel (op basis van het Kyoto-verdrag) van 39 megaton CO₂ voor verkeer en vervoer te halen. Daarnaast is de ambitie in de Nota Mobiliteit het beperken van de groei van CO₂-emissie door verkeer en vervoer in de periode tot 2020. Reductie is nog steeds de ambitie, maar de inzet van het kabinet hierop is geïntensiveerd.

Het kabinet heeft in het Werkprogramma Schoon en Zuinig een nieuwe ambitie voor verkeer en vervoer geformuleerd, waarbij ervan wordt uitgegaan in 2020 terug te gaan naar het uitstoot niveau van 1990, 30-34 megaton CO₂ per jaar.



Figuur 10.1
Ontwikkeling CO₂-uitstoot verkeer per scenario, index 2000=100
Bron: KiM

Volgens het KiM is het doel van reductie van CO₂-emissie ten opzichte van 2000 in drie van de vier scenario's haalbaar (SE, TM en RC). In het RC-scenario is het resultaat met het beleid van Schoon en Zuinig 10% onder het niveau van 2000. Alleen in het GE-scenario is het doel niet haalbaar en daalt de emissie tot 10% boven het niveau van 2000. Na 2020 blijft in twee van de vier scenario's aanvullend beleid nodig, omdat de mobiliteit blijft groeien. Zowel in RC als SE lijkt op de lange termijn (2040) de norm haalbaar, in geval van RC door de lagere groei, in geval van SE door de extra beleidsinspanning op het terrein van biobrandstoffen.

10.1.3 Strategie

De strategie bestaat uit het maximaal inzetten op bronmaatregelen en zuinig gedrag.

In november 2007 hebben kabinet en VNG een klimaatakkoord getekend. Kern van het akkoord is dat gemeenten en Rijk zich gezamenlijk gaan inspannen voor een schoner, duurzamer en zuiniger Nederland. Ook zijn er in de regionale en provinciale plannen ambitieuze doelstellingen op dit gebied geformuleerd.

10.1.4 Nieuwe accenten in maatregelenpakket

- Blijven inzetten op internationale emissienormering voor voertuigen.
- Kilometerprijs gedifferentieerd naar onder meer milieu-kenmerken.
- Stimuleren van zuinige innovaties met demonstratie- en stimuleringsprogramma's. Voorbeelden zijn 'Auto van de toekomst' en 'Duurzame logistiek'.
- Gedragsbeïnvloeding door consumenten te verleiden tot duurzamer en bewuster gedrag, bijvoorbeeld door het stimuleren van zuinige auto's of de manier waarop men zich verplaatst met een nieuwe impuls voor het nieuwe rijden en extra aandacht voor stimuleren van fietsverkeer.
- Versterkte inzet op fiscale vergroening mobiliteit.
- Hogere inzet (Duurzame) biobrandstoffen. Verkrijgbaarheid van biobrandstoffen vergroten via bijvoorbeeld tankvoorzieningen en van alternatieve brandstoffen langs snelwegen en in de gemeentelijke omgeving.
- In Europese Unie-verband luchtvaart opnemen in het ETS-systeem.
- Anticiperen op de effecten van klimaatverandering op verkeer en vervoer en voor zover nodig het verkeer en vervoer aanpassen ('adapteren') aan de klimaatverandering. In opdracht van het rijk is een verkennend onderzoek uitgevoerd door het KiM. Conclusie is dat vanuit bestaand beleid voorlopig voldoende op de effecten van klimaatverandering op het verkeer en vervoer kan worden gereageerd.

Voor enkele effecten die zich naar verwachting intensiever, langduriger en vaker zullen voordoen, wordt op aanvullende adaptieve maatregelen gestudeerd.

10.2 Luchtkwaliteit

10.2.1 Trends en signalen

De NO_x-uitstoot door verkeer is tussen 1990 en 2006 gedaald met circa 45%. De uitstoot van PM10 is in die periode gedaald met 40% (cijfers MNP/CBS). De concentratie fijn stof langs straten is in de periode 1994 en 2006 gedaald met bijna 20%. De gunstige ontwikkeling is gevolg van succesvol EU-beleid gericht op voertuigeisen, die periodiek worden aangescherpt.

10.2.2 Ambitie en doelstellingen

Vermindering van emissies en verbeteren van de luchtkwaliteit conform de Europese afspraken.

Doelstellingen uit de Nota Mobiliteit:

- Het rijk realiseert de – op basis van Europese richtlijnen (NEC) – vastgestelde plafonds voor verkeer en vervoer in 2010 (maximaal 158 miljoen kilo voor verkeer) en zet zich primair in Europees verband in om de uitstoot van luchtverontreinigende emissies bij alle modaliteiten, inclusief luchtvaart en zeescheepvaart, te reduceren door onder meer actief bronbeleid.
- Het rijk zet zich er daarnaast voor in de in de Europese normering opgenomen grenswaarden voor NO₂ in 2010 op zoveel mogelijk plaatsen te halen.

Het NEC-plafond voor verkeer (158 miljoen kg) is in 2010 in drie van de vier WLO-scenario's niet haalbaar. Dat gold ook voor het EC-scenario voor de Nota Mobiliteit. De doelen voor 2020 zijn wel haalbaar, gezien de implementatie van strengere voertuig- en brandstofeisen en innovatieve ontwikkelingen.

10.2.3 Strategie

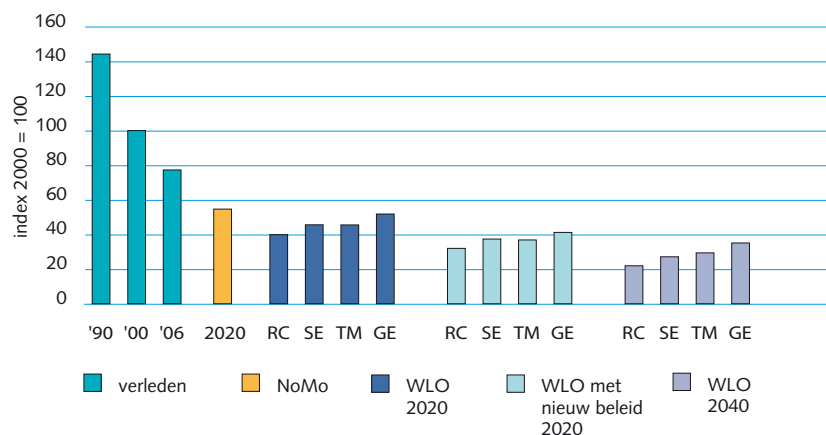
Voor Nederland zijn deze normen verankerd in de Wet Luchtkwaliteit. Deze wet is sinds november 2007 als nieuw hoofdstuk opgenomen in de Wet Milieubeheer en vervangt daarmee het besluit luchtkwaliteit 2005. De basis van de Wet Luchtkwaliteit wordt gevormd door de Nationale Samenwerkingsagenda Luchtkwaliteit (NSL). De NSL is een bundeling van alle gebiedsgerichte programma's en rijksmaatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, waarmee op termijn overal aan de luchtkwaliteitsnormen zou moeten worden voldaan. In gebieden waar niet aan de normen wordt voldaan (zogenoemde overschrijdingsgebieden) gaan overheden de luchtkwaliteit verbeteren met gebiedsgerichte programma's.

De NO₂-emissiereductiedoelstelling voor 2010 wordt met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit aangepakt, maar is niet overal haalbaar. Met het NSL voor 2010 wordt derogatie aangevraagd bij de Europese Commissie tot 2015. Ook voor PM₁₀ is wordt de ambitie bij het in werking treden van de nieuwe Richtlijn (EU) in 2008 niet gehaald en wordt derogatie aangevraagd tot medio 2011.

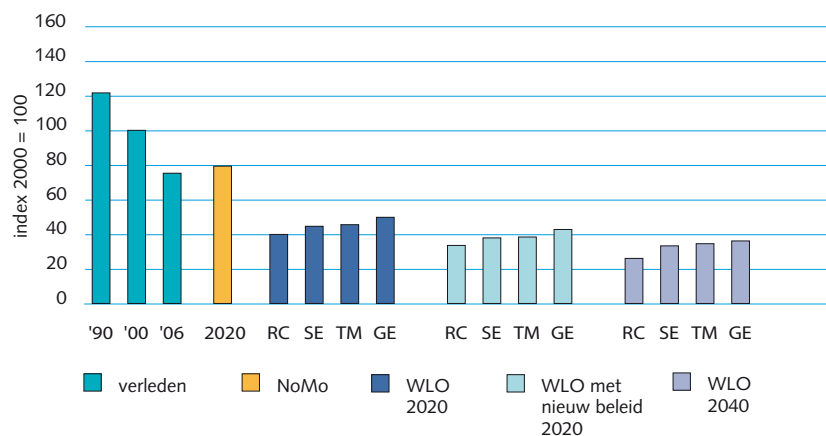
De aanleg van wegprojecten is vooral als gevolg van de luchtkwaliteits-problematiek vertraagd of stil komen te liggen. In lijn met het advies van de Commissie Elverding zal er een actieplan worden ontwikkeld, dat via eenvoudiger inhoud en eenvoudiger proces zal leiden tot versnelling.

10.2.4 Nieuwe accenten in maatregelenpakket

- Stimuleringsregelingen voor schone voertuigen (bijvoorbeeld roetfilters en retrofit filters).
- Ministeries van VROM en VenW, een tiental gemeenten, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en het bedrijfsleven hebben in 2006 het convenant 'Stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering' ondertekend. De aandacht voor de milieuzonering heeft ook bijgedragen aan verbeteringen op het gebied van stedelijke distributie.



Figuur 10.2
Ontwikkeling NO_x-uitstoot verkeer per scenario, index 2000=100
Bron: KiM



Figuur 10.3
Ontwikkeling fijnstofemissies verkeer per scenario, index 2000=100
Bron: KiM

- Een subsidieprogramma voor het beproeven van innovatieve bussen in het openbaar vervoer.
- De introductie van een kilometerprijs gedifferentieerd naar onder meer milieu-kenmerken.

10.3 Geluid

10.3.1 Trends en signalen

In 2020 is het met beleid mogelijk dat er nauwelijks meer knelpunten bestaan langs rijks- en spoorwegen (MNP, 2006). De nieuwe WLO-scenario's brengen daar geen verandering in. Het grootste deel van de woningen met extreem hoge geluidbelasting ligt langs gemeentelijke wegen in het stedelijk gebied, hier kunnen gemeentelijke (verkeers)maatregelen de belasting verminderen.

Landelijk, provinciaal en gemeentelijk beleid richten zich op bestrijding van geluidsknelpunten door geluidbronnen stiller te maken, geluidschermen of gevelisolatie.

10.3.2 Ambitie en doelstellingen

Terugdringen van te hoge geluidsbelasting door verkeer en vervoer.

Doel van de Nota Mobiliteit is, naast het reguliere geluidbeleid, om vóór 2020 de knelpunten langs rijkswegen aan te pakken met een geluidsbelasting van boven de 65 dB (L_{den}) en die langs spoorwegen boven de 70 dB (L_{den}). Dit doel kan worden bereikt met uitvoering van een saneringsprogramma. Het rijk werkt daarnaast aan nieuwe geluidswetgeving, waarin onder andere geluidsproductieplafonds worden geïntroduceerd.

10.3.3 Strategie

In het Innovatieprogramma voor Geluid heeft de overheid samengewerkt met partijen uit de private sector om kosteneffectieve maatregelen te ontwikkelen. Deze maatregelen kunnen in het saneringsprogramma worden toegepast.

10.3.4 Nieuwe accenten in maatregelenpakket

Voorbeelden van succesvolle maatregelen zijn de spoorinfrastructuur en het Convenant met maatregelen voor Schiphol.

Tevens is ProRail voornemens om dit jaar de prestatieregeling 'Toename Stille Kilometers' in te voeren om vervoerders te stimuleren meer treinkilometers met stiller materieel te rijden.

10.4 Landschap en Water

10.4.1 Ambitie en doelstellingen

Om de leefomgeving te verbeteren zal het rijk de ingrepen in de ecologische hoofdstructuur beperken en vóór 2018 de belangrijkste barrières voor de ecologische hoofdstructuur bij rijkswegen, waterwegen en nationale spoorwegen opheffen.

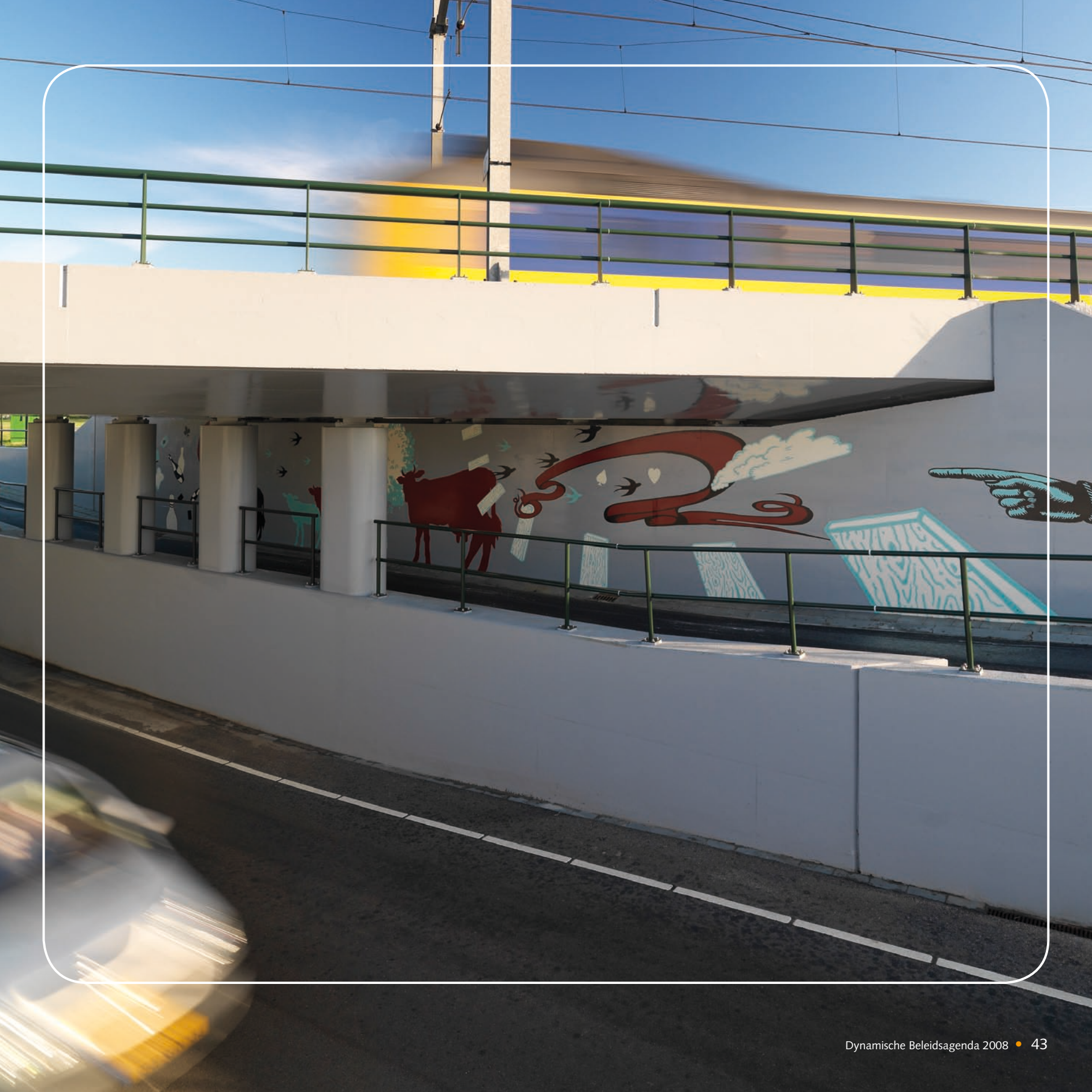
10.4.2 Strategie

Het beleidskader voor het wegnemen van barrières is het zogenoemde Meerjarenprogramma Ontsnippering. In het kader van het Investeringsbudget Landelijk gebied (ILG) zijn in 2006 bestuursakkoorden afgesloten tussen het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en de afzonderlijke provincies over de regievoering en de financiering van de projecten. Deze bestuursakkoorden lopen tot 1 januari 2014.

10.4.3 Maatregelenpakket

Bij de maatregelen uit het Meerjarenprogramma Ontsnippering gaat het bijvoorbeeld om maatregelen gericht op de kleine fauna, ecostructuren, passages onder provinciale en rijkswegen, bij kanalen en spoorlijnen. In mei 2008 is een grote passage bij Elst onder de provinciale weg N225 officieel geopend, die gekoppeld is aan de totale ontsnippering van de Utrechtse Heuvelrug.

Aan het beperken van ingrepen in de ecologische hoofdstructuur en een goede inpassing van weginfrastructuur en spoorse doorsnijdingen besteden de overheden veel aandacht.



Colofon

De Dynamische Beleidsagenda is een uitgave van het ministerie van Verkeer en Waterstaat

U kunt de Dynamische Beleidsagenda raadplegen, bestellen en downloaden via:
www.verkeerenwaterstaat.nl of via het secretariaat van Regionale Bereikbaarheid en Veilig Transport van het Directoraat-Generaal Mobiliteit via:
070 - 351 68 31.

Fotografie:

Tineke Dijkstra, Den Haag

Opmaak en productie:

Studio Guido van der Velden bv, Blaricum

Druk

Van de Ridder bv, Nijkerk

Bronvermelding:

Overname in gedrukte of digitale vorm is toegestaan met bronvermelding.

Oktober 2008

van A naar Beter