

DEEL A: VISIE EN STRATEGIE OP HOOFDLIJNEN

“Geluk is het kunnen omzetten van tijd in ervaring”

1. Status en procedure

Het kabinet wil meer ruimte bieden aan de economische en maatschappelijke potenties van mobiliteit. Dat betekent dat de gezamenlijke overheden onder bepaalde voorwaarden zorgen voor een betrouwbare kwaliteit van het verkeerssysteem in ons land en dat de keuzen in het gebruik ervan aan de reiziger zelf zijn. Een betrouwbaar systeem is voorspelbaar, veilig en betaalbaar.

De Nota Mobiliteit is het gezamenlijke nationale plan van alle overheden conform de Planwet Verkeer en Vervoer. Voor de periode tot 2010 worden het verkeers- en vervoerbeleid en de rijksinzet gepresenteerd. Ook worden in deze nota de ruimtelijk relevante onderdelen van het verkeers- en vervoersbeleid uitgewerkt, zoals beschreven in de Nota Ruimte van de regering. Voor de periode na 2010 worden nieuwe oplossingsrichtingen en beleidskaders voorgesteld.

De Nota Mobiliteit doorloopt de procedure van een planologische kernbeslissing (PKB) volgens de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Deze procedure kent vier fasen die ieder uitmonden in een apart document. Eerst is er de voorbereiding van het beleidsvoornemen en het opstellen van een ontwerp-PKB (deel 1), dan inspraak en advies (deel 2), vervolgens het opstellen van het standpunt van het kabinet (deel 3) en tot slot de tekst van de planologische kernbeslissing na behandeling en instemming door de Tweede Kamer en expliciete dan wel stilzwijgende instemming door de Eerste Kamer (deel 4). Het voorliggende document is deel 1 van de PKB.

In deze nota wordt de planologische kernbeslissing ex artikel 2a WRO (met de ruimtelijke reserveringen en de essentiële beleidsonderdelen) weergegeven in de vorm van gele tekstkaders. De uitwerking van het rijksbeleid in de planperiode conform de Planwet Verkeer en Vervoer wordt beschreven in afzonderlijke kaders in de tekst. De nota bevat geen concrete beleidsbeslissingen in de zin van de Algemene Wet Bestuursrecht. De interbestuurlijke beleidsagenda voor de implementatie van de Nota Mobiliteit is opgenomen als deel C van de Nota Mobiliteit.

Conform de Planwet Verkeer en Vervoer worden de essentiële onderdelen van het nationaal verkeers- en vervoerbeleid uitgewerkt in beleid en plannen van de rijksoverheid, de provincies en de kaderwetgebieden. De verkeers- en vervoerplannen van provincies en kaderwetgebieden worden geactualiseerd binnen anderhalf jaar na inwerkingtreding van de Nota Mobiliteit. In het verlengde daarvan werkt het gezamenlijke verkeers- en vervoerbeleid door bij gemeenten en waterschappen. De ruimtelijke reserveringen in de Nota Mobiliteit werken door in streekplannen en bestemmingsplannen.

De Nota Mobiliteit vervangt het vigerende Structuurschema Verkeer en Vervoer en is geldig voor 10 jaar na vaststelling van de PKB deel 4. Uiteraard is eerdere, partiële of gehele herziening van de essentiële onderdelen van beleid in de PKB mogelijk. Om snel te kunnen inspelen op veranderingen in maatschappelijke en economische omstandigheden, zal de uitvoeringsagenda periodiek (voorlopig iedere twee jaar) door de bestuurlijke partners worden geactualiseerd op basis van het gezamenlijk monitoren van de ontwikkelingen en de effectiviteit van het beleid. Eventuele aanpassingen van het rijksbeleid worden opgenomen in de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport.

2. Visie op mobiliteit

In de nieuwe koers voor de organisatie van het verkeerssysteem staat de vraag naar mobiliteit voorop. Binnen bepaalde grenzen is er sprake van zelfsturing in het verkeer. De verantwoordelijkheid voor mobiliteitskeuzes ligt primair bij de reiziger zelf. Met de bijbehorende lusten en lasten. De reiziger kan er op aan dat de gezamenlijke overheden, soms in samenwerking met private partijen, zullen zorgdragen voor een goed werkend en betrouwbaar integraal verkeerssysteem van deur tot deur. De waarden die ten grondslag liggen aan de functie van mobiliteit om maatschappelijke activiteiten te kunnen ontplooiën, worden hierdoor ten volle gediend, terwijl ook andere waarden (zoals de kwaliteit van de leefomgeving) kunnen worden gerespecteerd. Met de term 'reiziger' worden in deze nota alle gebruikers van het verkeerssysteem bedoeld: mensen, goederen en informatie.

2.1 Mobiliteit en verantwoordelijkheid

Mobiliteit is goed voor de ontwikkeling van economie en samenleving. Beweging is vooruitgang, stilstand is stagnatie. De huidige veelzijdige bewegingsvrijheid van mensen, goederen en informatie is kenmerkend voor een moderne samenleving. Het ondersteunt het goede verloop van de productie en distributie van goederen, diensten en kennis op wereld- tot wijkniveau. Het versterkt de toegang tot en het functioneren van diverse regionale markten, zoals de arbeidsmarkt, de woningmarkt, de vrijetijdsmarkt en de onderwijsmarkt. Ook wordt door de mobiliteit de sociale cohesie in de samenleving vergemakkelijkt. Zonder of met minder mobiliteit staat de economische en maatschappelijke machinerie gewoonweg stil. Het is de uitdrukking van individualisering van leefstijlen, de participatie van mensen in de samenleving en het concurrentievermogen van het bedrijfsleven. Groei van de mobiliteit is dan ook vooral een teken van economische vitaliteit, ontplooiing en maatschappelijke betrokkenheid. Ook in de komende jaren zal de groei van de mobiliteit bijdragen aan verdere economische en sociale ontwikkeling. Zo vereist bijvoorbeeld de grotere Europese Unie meer economische interactie en dus meer uitwisseling van goederen, diensten en kennis. Ook zal de pluriformiteit in de activiteitenpatronen van mensen leiden tot voortgezette groei van de mobiliteit. Er is geen reden om die bewegingsvrijheid een strobreed in de weg te leggen. Integendeel: het hoort bij het moderne samen leven. Daar past een rolopvatting bij van een overheid die ruimte voor mobiliteit biedt aan verantwoordelijke burgers.

De keerzijde van de medaille is de drukte in het verkeer en de groeiende onvoorspelbaarheid van de reistijd van deur tot deur. Dat leidt tot ongewenste vertraging en economische schade. Gebruikers willen er op kunnen vertrouwen dat zij binnen een voor hen aanvaardbaar tijdsbestek en tegen acceptabele kosten de gewenste bestemmingen kunnen bereiken. Daarvoor bestaat geen vaste norm omdat de vervoersvraag zo gedifferentieerd is en de actieruimtes van burgers en bedrijven van elkaar verschillen. De mobiliteitsvraag berust op een afweging van keuzen die burgers en bedrijven zelf maken en dat is primair hun eigen verantwoordelijkheid. Van de overheid mag op de eerste plaats wel verwacht worden dat het verkeerssysteem op orde is. In het vrijwel voltooide verkeersnetwerk in ons land draait het daarbij vooral om de betrouwbaarheid van de reis en veel minder om de uitbreiding van het netwerk. Op de tweede plaats is de overheid er om bepaalde publieke belangen te beschermen, zoals de veiligheid en toegankelijkheid van het verkeerssysteem en de kwaliteiten van de leefomgeving en van het milieu.

In het verbeteren van de organisatie van het verkeerssysteem staan in deze visie daarom twee uitgangspunten centraal.

Op de eerste plaats ligt de verantwoordelijkheid voor mobiliteitskeuzes primair bij de reiziger of verkeersdeelnemer. Die kiest zelf wat hij of zij wanneer wil doen,

waar dat plaatsvindt en hoe hij of zij daar komt. Dat geldt voor het verkeer van personen, goederen en informatie en de keuze van de gewenste vervoerwijze. In de afweging van de reiziger domineren de verwachte reistijd en de reële kosten van de verplaatsing. Alle Nederlanders moeten tegen aanvaardbare kosten en met een acceptabele kwaliteit mobiel kunnen zijn.

Op de tweede plaats ligt de verantwoordelijkheid voor de betrouwbaarheid van het verkeerssysteem primair bij de gezamenlijke overheden, die regels stellen om het publieke belang te waarborgen en om de mobiliteit te faciliteren. Een betrouwbaar systeem is voorspelbaar, veilig en betaalbaar. Dat wil zeggen met minder onverwachte vertragingen en verstoringen, met minder verkeersslachtoffers en risico's en met een verantwoorde toedeling van kosten. Alle Nederlanders moeten hierop kunnen rekenen.

Het doel dat het kabinet hiermee wil bereiken is het scheppen en benutten van kansen voor economische en sociale ontwikkeling. De bijdrage van mobiliteit aan de concurrentiekracht van Nederland en de economische structuur wordt hierdoor versterkt. Dat geldt ook voor de bijdrage van de mobiliteit aan de maatschappelijke structuur. Mensen willen mobiel kunnen zijn om zich te ontwikkelen en maatschappelijk actief te zijn. De Nota Mobiliteit zet daarom in op adequate (internationale) netwerken en op een betrouwbaarder bereikbaarheid van deur tot deur binnen bepaalde maatschappelijke randvoorwaarden.

2.2 Wat wil de reiziger?

De mobiliteitsvraag is pluriform en groeit. Dat is inherent aan de economische en maatschappelijke dynamiek. De rek in het verkeerssysteem is eindig (tenzij we het hele land gaan asfalteren). Er zal dus een nieuwe ordening tot stand moeten worden gebracht om vraag en aanbod met elkaar in evenwicht te brengen. Die ordening berust niet op het voortdurend blijven toevoegen van extra capaciteit aan het verkeerssysteem, maar op het principe van zelfsturing binnen randvoorwaarden. Vanuit het perspectief van de verkeersdeelnemer zou een betrouwbaar verkeerssysteem met een grote mate van vanzelfsprekendheid aan de volgende vijf voorwaarden moeten voldoen:

1. Transparante informatie over tijd en kosten.

Er is zo volledig mogelijk transparante informatie vooraf en tijdens de reis beschikbaar over reistijden en reële gebruikskosten op basis waarvan een keuze gemaakt kan worden. Dat geldt voor alle motieven voor mobiliteit (werken, onderwijs, uitgaan, winkelen en dergelijke) en voor alle vervoerwijzen om een goede vergelijking te kunnen maken.

2. Samenhang van deur tot deur.

Voor de reiziger telt dat hij of zij op school, het werk of bij oma wil aankomen. Verschillen in wegcategorieën of openbaar vervoerdiensten zijn in principe niet interessant. Het draait om één integraal, samenhangend netwerk op basis van de vraag naar mobiliteit. Dat geldt voor het gehele verkeerssysteem van weg, spoor, water, lucht en kabel. Het betekent ook dat vervoerwijzen waar mogelijk en zinvol onderling gekoppeld zijn. Reizigers kunnen immers pas kiezen als een overstap of overslag überhaupt mogelijk is. Ook betekent dit dat er sprake is van een rechtvaardige toegankelijkheid van het mobiliteitssysteem, bijvoorbeeld voor de groeiende groep ouderen in de bevolking of voor de minder draagkrachtigen.

3. Maximaal veilig.

Het is vanzelfsprekend dat de verkeersdeelnemer veilig wil aankomen en het maakt niet uit of het om personen, goederen of informatie gaat.

4. Minimale schade aan de omgeving.

Het is evenzeer vanzelfsprekend dat publieke belangen worden gewaarborgd omdat iedereen individueel daarbij belang heeft. Iedereen van ons is namelijk niet alleen reiziger, maar ook bewoner, recreant en dergelijke. Er zijn grenzen aan de uitbreiding van verkeersruimte in ons drukke land vanwege de kwaliteit van de leefomgeving die wij koesteren en die wij willen nalaten aan onze kinderen. Er is dus minder geluidhinder, minder uitstoot van gevaarlijke stoffen en CO₂, minder

versnippering van waardevolle gebieden en minder risico als gevolg van transport van gevaarlijke stoffen.

5. Heldere verantwoordelijkheden.

De reiziger wil weten waar hij op aan kan. Dat betekent dat er op vertrouwd kan worden dat de verschillende overheden overeenstemming bereiken over het integrale netwerk en een samenhangende gebiedsgerichte aanpak. En niet dat overheden zich alleen richten op de eigen beheersgrenzen. Over de grenzen van de eigen bevoegdheid heen kijken betekent ook meer ruimte bieden aan particulier initiatief en disfunctionele en marktversturende regels afschaffen.

2.3 Wat kan de overheid?

De Nota Mobiliteit koestert de ruimte voor mobiliteit. Dat vergt een excellente zorg door de overheid en het is tevens een uitnodiging aan maatschappelijke partijen, bedrijven en burgers, die op bepaalde punten zelf aan zet zijn. De nieuw ingezette koers in deze Nota Mobiliteit wijkt hierin herkenbaar af van het vigerende beleid van het Structuurschema Verkeer en Vervoer uit 1990 en van de voornemens van het Nationale Verkeer en Vervoerplan uit 2002. Meest opvallend hierin is de wijziging in de opvatting over de rol van de overheid in relatie tot de verantwoordelijkheid van de burger. In 1990 werd het verkeerssysteem geconfronteerd met een serie problemen, waarbij vooral de overheid de verantwoordelijkheid op zich nam om met oplossingen te komen. Met uitzondering van het succesvolle beleid van aanpak aan de bron (reductie van emissies), bleken maatregelen op het vlak van het willen terugdringen van de groei van de mobiliteit, het verbeteren van alternatieven voor de auto en het bieden van selectieve bereikbaarheid over de weg lastig uitvoerbaar en weinig effectief. Het bleek roeien tegen de stroom in, vechten tegen de bierkaai. In 2002 was die eigen rol al iets minder pretentiefus, maar de Nota Mobiliteit gaat nog een flinke stap verder. De oplossing ligt voor een belangrijk deel in handen van de verkeersdeelnemer zelf.

De rijksoverheid heeft van zelfoverschatting geleerd. De Nota Mobiliteit legt daarom minder de nadruk op de overheidsrol om problemen op te lossen en legt er meer de nadruk op om kansen te bieden, voorwaarden te scheppen en publieke belangen te beschermen teneinde adequaat in te kunnen spelen op de vraag naar mobiliteit. Er moet een betrouwbaar verkeerssysteem zijn dat de concurrentiepositie van de Nederlandse economie en de ontplooiing van de samenleving versterkt door de voorwaarden daarvoor te creëren. Dat betekent niet dat de huidige problemen in het verkeerssysteem gebagatelliseerd worden. Er zijn immers nog grote problemen met de betrouwbaarheid van de bereikbaarheid, er zijn hier en daar nog forse onderhoudsachterstanden, er is in het verkeersnetwerk op sommige plekken nog dringend behoefte aan capaciteitsuitbreiding, het aantal verkeersslachtoffers is nog te hoog en de leefomgeving verbeterd op een aantal punten nog onvoldoende. Werk aan de winkel dus en dat wordt in deze nota verder uitgewerkt. Maar de oplossing kan niet van de overheid alléén komen. Tegenover minder betutteling door de overheid staat meer eigen verantwoordelijkheid en het onder ogen zien van de financiële of reistijdconsequenties van eigen keuzen. Tegenover een volwassen systeem met acceptabele reistijden en bevoorradingstijden staat een reëel verhaal over kosten en kostentoerekening. Tegenover de versterking van de samenhang in netwerken staat behoud van rust en ruimte en een goede kwaliteit van de leefomgeving. Et cetera.

In Deel B van de Nota Mobiliteit worden de verschillende beleidsvelden uitgewerkt, zoals de relatie tussen ruimte, economie en mobiliteit en de randvoorwaarden met betrekking tot veiligheid, toegankelijkheid, milieu en de bekostiging van het gebruik van het mobiliteitssysteem. Daaraan voorafgaand wordt in het volgende hoofdstuk eerst de hoofdlijn van de strategie gepresenteerd. De nieuwe koers is namelijk niet alleen een omslag in denken, maar ook in aanpak.

3. Hoofdpijnen van de strategie

Vertrekpunt voor de strategie van de Nota Mobiliteit is dat de rijksoverheid terughoudend is in sturing en regelgeving, een beroep doet op de verantwoordelijkheid van maatschappelijke partijen en de publieke belangen beschermt. Daarbij gaat het kabinet uit van een taakopvatting voor de overheid die gebaseerd is op het leveren van hoogwaardige prestaties daar waar de behartiging van publieke belangen niet bij mensen zelf, de markt of maatschappelijke instellingen kan worden neergelegd.

De kernpunten van de strategie om de ambities van het kabinet te verwezenlijken zijn de volgende drie punten:

- A. Investeren in betrouwbaarheid: voorspelbaar, veilig en betaalbaar.
- B. Investeren in netwerkvorming: samenhang, koppeling en innovatie.
- C. Investeren in verantwoordelijkheid: vraaggericht, gebiedsgericht en publiek-privaat.

Deze drie punten worden hieronder kort toegelicht. In deel B van deze nota wordt de strategie verder per beleidsveld uitgewerkt.

A. Investeren in betrouwbaarheid

Een betrouwbaar verkeerssysteem is voorspelbaar, veilig en betaalbaar.

A1 *Voorspelbaarheid*

De verplaatsingen van personen, goederen en informatie kosten tijd. Die tijd is niet alleen verliestijd, want steeds vaker kan de reistijd effectief worden benut voor overige activiteiten. Onverwachte extra reistijd is meestal wel vervelend. Files zorgen voor ongewenste vertraging. Vertraging ontstaat meestal door drukte, incidenten of onderhoudachterstanden. Dat geldt voor de weg, het spoor, het water, de lucht en de kabel. Een goede bereikbaarheid betekent snel en betrouwbaar vervoer van deur tot deur.

Actief willen inspelen op de differentiatie in de vraag naar mobiliteit vergt een nieuwe ordening van het complete verkeerssysteem op basis van voorspelbare en acceptabele reistijden. De reiziger wil weten hoe lang hij of zij onderweg is om gewenste activiteiten en te bezoeken locaties in te kunnen passen in zijn of haar beschikbare tijdsbudget, waarin vaak verschillende taken moeten worden gecombineerd, maar ook om de benutting van de reistijd effectief te kunnen plannen. Ook logistieke processen en de zakelijke dienstverlening zijn steeds meer afhankelijk van 'just in time' principes. Onvoorspelbare vertragingen hebben toenemende negatieve gevolgen voor de logistiek van productie en distributie en voor de organisatie en synchronisatie van maatschappelijke activiteitenpatronen. De maatschappelijke kosten van de vertragingen op het hoofdwegennet bedragen nu al circa € 1 mld. Bij ongewijzigd beleid zal dit in 2020 meer dan verdubbelen. Inclusief de maatschappelijke kosten op het onderliggende wegennet bedraagt de schade 'van deur tot deur' bij ongewijzigd beleid in 2020 circa € 5 mld. per jaar. Het aandeel van het goederenvervoer in de economische schade als gevolg van files neemt in dit geval toe van circa een derde naar de helft in 2020.

Het is te gemakkelijk om deze problemen op het bordje van de overheid te leggen. Voor een aanzienlijk deel zijn het de gevolgen van keuzes die burgers en bedrijven zelf maken. Processen kunnen ook zo worden ingericht dat minder problemen optreden. Anderzijds wil de overheid zich inspannen om de voorspelbaarheid van de reis te verbeteren. Dat betekent: aanpakken van de belangrijkste tijdknelpunten in het verkeerssysteem.

De belangrijkste tijdknelpunten bevinden zich bij ongewijzigd beleid in 2020 op een enkele uitzondering na vooral in en rond de nationale stedelijke netwerken omdat daar de zwaartepunten zijn van wonen en werken en het daarom regelmatig op bepaalde tijdstippen druk is in het verkeer. Voor het versterken van de concurrentiepositie van de economie en de tijdsefficiency van maatschappelijke activiteitenpatronen zullen de huidige tijdknelpunten in en rond de nationale stedelijke netwerken worden weggenomen en zal voorkomen worden dat daar nieuwe knelpunten ontstaan.

De strategie voor voorspelbaarheid is er op gericht om met name in en rond de nationale stedelijke netwerken te zorgen voor :

- Betere informatievoorziening over tijd, routes en kosten.
- Beter verkeersmanagement.
- Beter incident management.
- Beter onderhoud.
- Meer capaciteit waar nodig en mogelijk.

A2 Veiligheid

Betrouwbaarheid betekent ook veilig op de plek van bestemming aankomen. Net zoals bij het vorige punt geldt ook hier dat de verkeersveiligheid in belangrijke mate afhankelijk is van het gedrag van de verkeersdeelnemers zelf en het (gebrek aan) respect voor de verkeersregels. Anderzijds wil de overheid zich ook inzetten voor verbetering van de veiligheid en het reduceren van de maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid. De afgelopen decennia is overigens al een forse verbetering van de verkeersveiligheid bereikt. Dat is vooral te danken aan de invoering van de gordel- en helmplicht en het strengere alcoholbeleid. Het aantal verkeersdoden is met circa 2/3 afgenomen tot 1000 per jaar. Na 2010 kan bij ongewijzigd beleid het aantal verkeersslachtoffers weer gaan toenemen als gevolg van de relatief sterke toename van het goederenvervoer en het toenemend aantal relatief kwetsbare verkeersdeelnemers als gevolg van de vergrijzing van de bevolking.

Ook de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen nemen toe. Dit komt door de combinatie van autonome groei van dit transport en meer intensieve ruimtelijke occupatie langs de infrastructuur in de vorm van nieuwe woonwijken en bedrijfsterreinen, waardoor de gevolgen groter zijn als zich een calamiteit voordoet. De samenhang tussen ruimtegebruik en kwetsbaarheid vanwege verkeer is vooral een zaak die de overheden zelf zich moeten aantrekken, omdat zij de plannen daarvoor maken.

De strategie voor veiligheid is er op gericht om:

- Duurzaam veilig (verblijfsgebieden, stroomgebieden??)???
- Inrichting 80 km wegen????
- Geleiding in het goederenvervoer van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water en de Betuweroute.
- Vrijwaren van de ruimte langs routes voor gevaarlijke stoffen??
-
-

A3 Betaalbaarheid

Verkeer en vervoer is niet gratis. Helder inzicht in de reële kosten helpt de gebruikers van het verkeerssysteem in hun afweging. Het is niet aan de overheid om de vervoersvraag te accommoderen tegen een zo laag mogelijke prijs, noch om prijzen te versluieren. Mensen en bedrijven betalen nu al op verschillende manieren direct of indirect (een deel van) de kosten die samenhangen met hun mobiliteit en transport. De mobiliteitskeuze is echter in veel gevallen gebaseerd op routine en vertekende beeldvorming over de kosten. Voor de meeste verplaatsingen is de auto het beste alternatief omdat deze snel en comfortabel vervoer van deur tot deur mogelijk maakt. Maar de prijs van elke autoverplaatsing op zich wordt zelden in iedere afweging betrokken. We vinden het daarentegen wel normaal om de tijdwinst van de hoge snelheidstrein naar Parijs te betalen in de vorm van de hogere prijs van het treinkaartje.

Er zijn verschillende aanleidingen om nog eens goed naar de ontsluiting en toedeling van de kosten van mobiliteit te kijken. Daarbij dient wel rekening gehouden te worden met de toegankelijkheid of sociale functie van het verkeerssysteem voor minder draagkrachtigen.

Ten eerste: de prijs beïnvloedt de vraag naar mobiliteit. Wanneer burgers en bedrijven meer verantwoordelijkheid dragen voor hun mobiliteit dan is het niet

meer dan billijk dat ook reële kosten worden berekend en dat zij via de prijs informatie krijgen over de consequenties van hun keuzen.

Ten tweede: de prijs beïnvloedt ook de effecten van de vraag naar mobiliteit. Betalen voor mobiliteit is een effectieve en efficiënte manier om de negatieve neveneffecten van mobiliteit zoals congestie, onveiligheid en de aantasting van de leefomgeving te verminderen.

Ten derde: de prijs beïnvloedt de mogelijkheden voor uitbreiding van het aanbod. Het betalen voor mobiliteit kan bijdragen aan de financiering van infrastructuur of vervoerdiensten.

De Nota Mobiliteit analyseert de opties voor betalen voor mobiliteit in de verschillende sectoren en op de verschillende schaalniveaus en de consequenties daarvan. De strategie is gericht op:

- Introductie van betalen voor mobiliteit op termijn.
- Instellen van een apart financieringsfonds.
-
-

B. Investeren in netwerken

Een modern, goed functionerend verkeerssysteem bestaat niet uit losse onderdelen of diensten, maar vertoont samenhang, complementariteit en verknoping en vernieuwt zich voortdurend op basis van veranderingen in de vraag naar mobiliteit.

B1 *Samenhang*

Voor de reiziger draait het om de verschillende manieren waarop de bestemmingen bereikt kunnen worden. Het aanbod aan verschillende vervoerwijzen zal vooral moeten dingen om de gunst van de reiziger op het punt van (benutting van) reistijd en betrouwbaarheid. Het aanbod volgt in die zin de vraag en dat houdt tevens verband met de wijze waarop het ruimtegebruik en de verdeling van functies zijn georganiseerd. In sterk verstedelijkte gebieden liggen de onderlinge verhoudingen in reistijd van de verschillende vervoerwijzen nu eenmaal anders dan in matig of weinig verstedelijkte gebieden. Zo is het gebruik van de fiets in veel steden sneller dan het gebruik van de auto. Gebruik van de trein op langere afstanden is in veel gevallen aantrekkelijker dan gebruik van de auto, omdat de reistijd veel effectiever kan worden benut. Ook in het goederenvervoer liggen de kansen voor vervoer over het water en het spoor vooral op de langere afstand.

[..... meer "netwerkvisie" en rol van de overheid!]

De strategie voor versterking van de samenhang in het verkeerssysteem is gericht op:

- Uitgaan van de huidige structuur van het verkeersnetwerk als vertrekpunt.
- Prioriteren van knelpunten qua tijd, veiligheid en leefomgeving.
- Oplossen van knelpunten op die verbindingen die van bijzonder belang zijn voor de economie.
- Aanpak selecteren uit de mix van maatregelen op het vlak van beheer en onderhoud, benutten, bouwen, beprijzen, innovatie, gebiedsgericht samenwerken en ruimtelijke ordening.
-
-

B2 *Koppeling*

Voor de reiziger zijn de verschillende vervoerwijzen grotendeels gescheiden markten waartussen nauwelijks wisselwerking is. Alleen als de kwaliteiten, en dan met name de reistijd en betrouwbaarheid van deur tot deur, elkaar benaderen wordt het voor mensen en bedrijven interessant om vervoerwijzen te heroverwegen en te kijken naar kosten, veiligheid, duurzaamheid en dergelijke. Vervoerwijzen kunnen elkaar echter alleen aanvullen als overstappen of overslag mogelijk is. Verknoping van vervoerwijzen is daarvoor noodzakelijk,

gecombineerd met het concentreren bij deze knooppunten van voorzieningen (zoals winkels, kantoren, vrijetijdsvoorzieningen), omdat dat voor de reiziger uitmaakt in de reistijd in het natransport van station of parkeergarage naar de plek van bestemming toe. Met name in de stedelijke regio's kunnen door het verknopen van individueel en collectief vervoer overstapkansen worden gecreëerd en zal de fiets een belangrijke rol vervullen. Buiten de stedelijke regio's waar de dichtheid van bebouwing veel lager is zal vooral het individuele vervoer (auto en fiets) de belangrijkste positie in blijven nemen. Op dit punt zullen vooral door de regionale en lokale overheden de voorwaarden moeten worden gecreëerd om knooppunten bereikbaar en aantrekkelijk te houden en de kansen van onderlinge verknoping van vervoermiddelen en koppeling aan ruimtelijke ontwikkelingen te benutten. Op nationaal niveau wordt er door de overheid niet langer naar gestreefd om de vraag naar mobiliteit te verschuiven van autogebruik naar andere vervoerwijzen.

De strategie voor koppeling is gericht op:

-
-

B3 *Innovatie*

Inspelen op de (veranderingen in de) vraag naar mobiliteit is ook het leidmotief bij innovatie. Innovaties dragen bij aan tijdsbesparing of betere benutting van tijd en aan gemak en comfort. Dat geldt niet alleen voor het verkeer, maar ook voor andere producten en diensten, zoals de magnetron en de computer. Innovaties zijn daarbij zelden alleen een nieuwe techniek; de mate van adoptie door gebruikers heeft juist veel te maken met de mogelijkheden voor organisatorische en institutionele vernieuwing, zoals het slimmer kunnen organiseren van activiteitenpatronen of productieprocessen of nieuwe vormen van regionale samenwerking. Voor de reiziger zijn die innovaties interessant die een bijdrage leveren aan de betrouwbaarheid van het verkeerssysteem en aan vermindering van hinder, overlast en milieuschade. Zo zal de techniek het mogelijk maken dat voertuigen in 2030 nog veel schoner zijn en wegen veel geluidsarmer dan nu. Ook zullen geleidelijk aan veel schonere brandstoffen beschikbaar zijn, waardoor het gebruik minder schade toebrengt aan het milieu. Veel innovaties kunnen zonder of met geringe overheidsbemoeienis hun beslag krijgen, want het bedrijfsleven is uitstekend in staat om op wensen van consumenten in te spelen. De overheid zal alleen bij uitzondering zelf investeren in innovatieve ontwikkelingen, bijvoorbeeld als het gaat om het bouwen van slimme infrastructuur. Haar rol is veeleer instrumenteel: de overheid komt vooral in beeld om waar nodig en wenselijk barrières weg te nemen bij organisatorische en institutionele vernieuwing, bij het stimuleren van de onderzoek- en ontwikkelingsagenda en bij het met elkaar in lijn brengen van potentiële doorbraken die tot duurzame systeeminnovatie leiden.

De strategie voor innovatie is daarom gericht op:

- Opstellen van een onderzoek- en ontwikkelingsagenda, die nauw aansluit op de Europese onderzoek- en ontwikkelingsstrategie voor de periode 2004-2020.
- Wegnemen van organisatorische of institutionele barrières die het realiseren van potentieel belangrijke innovaties in de weg staan.
- Bundeling van steun- en financieringsprogramma's en de aansluiting daarvan op EU-programma's.
- Besteding van een substantieel deel van de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat aan innovatie, gericht op de vraag naar mobiliteit.
- Stimuleren en synchroniseren van potentiële doorbraken die leiden tot duurzame systeeminnovatie ten dienste van de vraag naar mobiliteit.

C. **Investeren in verantwoordelijkheid**

Burgers en bedrijven kiezen zelf voor hun mobiliteit en laten zich hierin maar beperkt sturen. Een aanzienlijk deel van deze mobiliteit beweegt zich op het schaalniveau van de regio. Verwacht wordt dat de groei voornamelijk zal plaatsvinden bij verplaatsingen met een afstand tot 30 kilometer. Tot 2020 zal bij

ongewijzigd beleid het autoverkeer op de hoofdwegen en de provinciale wegen toenemen met 40%. Het gebruik van het stadsgewestelijk openbaar vervoer zal naar verwachting tot 2020 toenemen met 15 tot 25%. De trein zal vooral vaker gebruikt worden tussen de grote steden in de Randstad, terwijl in het landelijk gebied het gebruik van openbaar vervoer verder zal afnemen.

Het aanbod van het verkeerssysteem van deur tot deur zal actief dienen in te spelen op deze trends. Daarbij zijn vooral de verschillen in regionaal verband van belang, zoals de verschillen in de mate en opbouw van de verstedelijking tussen de regio's. Het verkeerssysteem zal moeten bijdragen aan de regionaal gewenste ruimtelijke dynamiek zodat gebieden zich sociaal en economisch kunnen ontwikkelen. De zorg voor dit systeem is vooral een zorg van overheden.

C1 Vraaggericht

De vraag naar mobiliteit komt voort uit de economie en de samenleving.

Voor een gezonde economische ontwikkeling dient de bereikbaarheid van bedrijven en markten op orde te zijn. Op nationaal niveau is de ruimtelijke hoofdstructuur van de economie de neerslag daarvan, opgebouwd uit de nationale stedelijke netwerken, de economische kernzones en de verbindingen daartussen.

Nederland is een open economie. Ook de verbindingen met het buitenland zijn dus van vitaal belang. Op internationaal niveau fungeren de twee mainports van ons land, Rotterdam/Rijnmond en Amsterdam/Schiphol, als economische trekkers voor de rest van Nederland. Het bedrijfsleven vraagt hier vanwege de concurrentiepositie om snelle en betrouwbare verbindingen en optimale aansluiting op de internationale netwerken van personen, goederen en informatie. De overheid wil er voor zorgen dat de twee mainports hun internationale rol kunnen blijven vervullen. Daarnaast wil de overheid er ook voor zorgen dat de nationale en regionale ontsluiting voor personen en goederen betrouwbaar is. Daarbij gaat de eerste prioriteit uit naar de verbindingen in en tussen die gebieden die de grootste bijdrage leveren aan de economische groei. In de rest van Nederland zal een basisniveau van bereikbaarheid en mobiliteit worden gewaarborgd.

Voor een gezonde maatschappelijke ontwikkeling is betrouwbaar vervoer van deur tot deur ook van eminent belang. Sociaal verkeer is vooral regionaal verkeer. De uitwerking van de samenhang tussen de verschillende netwerken, vervoerwijzen en ruimtelijke structuur kan daarom het beste worden aangepakt op het regionaal niveau.

De strategie voor innovatie is gericht op:

- Wegnemen van knelpunten op verbindingen in en tussen de economische kernzones en op belangrijke verbindingen met het buitenland.
- Meer onderhoud op het spoor en water.
- Op acceptabele wijze inpassen van de groei van de luchtvaart en de beschikbare luchthavencapaciteit en zorgen voor een goede landzijdige ontsluiting van de luchthaven.
- Selectief investeren daar waar het economisch rendement van investeringen het hoogst is met als focus de nationale stedelijke netwerken, de economische centra en de hoofdverbindingen.
- Waarborgen van een basisniveau van bereikbaarheid en mobiliteit.
- Versterken van samenhang tussen netwerken en vervoerwijzen naar type regio.
- Meer transportpreventie.
- Slimme ruimtelijke ordening.
- Wet- en regelgeving???
-
-

C2 Gebiedsgericht

Het kabinet wil een duidelijker verdeling van verantwoordelijkheden zodat burgers en bedrijven zelf initiatief kunnen nemen binnen een helder kader dat de overheid biedt, mede ter bescherming van collectieve belangen. Samenhang in de aanpak

op alle schaalniveaus - zowel Europees, (inter)nationaal als regionaal en lokaal - is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat de inspanningen elkaar versterken. Vaak kan de aanpak worden uitgewerkt op het regionale niveau. Gezien de schaal of reikwijdte van de vraag naar mobiliteit ligt het dan ook voor de hand de voorkeur te geven aan een regionale gebiedsgerichte aanpak. Het motto is: decentraal wat kan, centraal wat moet en internationaal wat wenselijk is.

'Decentraal wat kan' betekent dat regionale overheden onderling meer gaan samenwerken én gaan samenwerken met bedrijven en burgers in de regio op basis van een gebiedsgerichte invalshoek. Creatieve oplossingen en regionaal maatwerk zijn hierbij nodig. Ook kan daar de relatie worden gelegd met de ruimte en de economie. Dit kan prima in een gebiedsgerichte aanpak. Het doel is om te komen tot een samenhangend regionaal verkeerssysteem. Zowel in het wegverkeer als in het openbaar vervoer is er echter nog onvoldoende bestuurlijke daadkracht om tot een gebiedsgerichte aanpak te komen. De rijksoverheid wil die aanpak daarom stimuleren. In de regio's, die gelegen zijn in de ruimtelijk-economische hoofdstructuur van ons land, wil het rijk partner zijn in dit proces op basis van resultaatafspraken met regionale overheden, burgers en bedrijven over een maatregelenpakket dat de bijdrage van verkeer en vervoer aan het functioneren van het gebied kan versterken. In de overige gebieden in ons land is deze vorm van samenwerking welkom, maar het rijk zal daarbij niet als partner maar meer als wegbeheerder betrokken zijn.

'Centraal wat moet' betekent: de markt meer ruimte bieden voor initiatieven, burgers en bedrijven meer invloed geven op de kwaliteit van de publieke en private dienstverlening en hinderlijke, niet-functionele en marktversturende regels afschaffen. Het blijft de taak van de overheid om er voor te zorgen dat belangrijke collectieve belangen zijn gewaarborgd als de markt dit niet doet. Deze collectieve belangen liggen naast de inzet voor het versterken van de economie primair op het gebied van de veiligheid, de kwaliteit van de leefomgeving, de toegankelijkheid van mobiliteit en de marktordening. De overheid blijft ook verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordening en de daarbij horende procedures, de zorg voor adequate wet- en regelgeving en het toetsen van initiatieven aan maatschappelijke randvoorwaarden. Tevens blijft zij verantwoordelijk voor een kwalitatief goede infrastructuur. Maar de rijksoverheid zal zich wel steeds meer beperken tot het scheppen van de kaders waarbinnen andere partijen zelf oplossingen kunnen kiezen en diensten kunnen aanbieden.

'Internationaal wat wenselijk is' betekent: goede bilaterale betrekking organiseren voor het sluiten van coalities om eigen beleidsdoelen te realiseren. Het internationale schaalniveau levert steeds prominenter een bijdrage aan het functioneren van het verkeerssysteem. In sommige gevallen is een mondiale aanpak vereist (zoals bij de luchtvaart). De uitbreiding van de Europese Unie heeft invloed op transport naar en door Nederland en de nationale wet- en regelgeving zal steeds meer worden bepaald door Europese wetgeving. Ook de mogelijkheden voor subsidies aan specifieke sectoren worden steeds kleiner.

De strategie voor een gebiedsgerichte aanpak van de mobiliteit is:

- Regionaal: samen werken aan een integraal regionaal verkeerssysteem.
- Nationaal: zorgen voor geschikte wet- en regelgeving, beschermen van collectieve belangen, bewaken van procedures en toetsen van initiatieven.
- Internationaal: directe samenwerking met de landen om ons heen (Duitsland, België, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk), effectieve samenwerking op Europees niveau en behartigen van de Nederlandse prioriteiten op mondiaal niveau.

C3 Publiek-privaat

Burgers en bedrijven hebben een eigen verantwoordelijkheid die niet op de overheid kan worden afgeschoven. Iedere partij - overheid, bedrijf of burger - moet zijn bijdrage leveren. Voor het oplossen van problemen op het terrein van verkeer en vervoer is een grotere private betrokkenheid in de vorm van publiek-private

samenwerking (PPS) onontbeerlijk, zowel bij de totstandkoming van nieuwe infrastructuur als bij het aanbieden van mobiliteitsdiensten. De overheid kiest hier voor een zo vroeg mogelijke inschakeling van de markt. De markt krijgt de ruimte om nieuwe producten en diensten aan te bieden en om kostenbesparingen te realiseren. Dit betekent niet dat de overheid zich terugtrekt. Een sterkere en veranderende markt vraagt om een sterkere en anders opererende overheid die vanuit een duidelijke strategie uitnodigt en inspireert. Voor alle projecten en diensten kiest de rijksoverheid geëigende contractvormen en passende wijzen van aanbesteden die de kwaliteiten en mogelijkheden van de markt om een goed resultaat tegen een verantwoorde prijs/prestatieverhouding te realiseren maximaal mobiliseren. Onderdeel hiervan kan eventueel zijn het spreiden van de financieringslasten voor de overheid over een langere termijn.

De strategie voor het versterken van publiek-private samenwerking is:

- Tijdige inschakeling van marktpartijen.
- Inspirerend opdrachtgeverschap vanuit de overheid.
- Projectgerichte invulling van de PPS-aanpak.