

# Nota Mobiliteit

Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid

PKB deel IV

# Nota Mobiliteit

Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid

## PKB deel IV



Ministerie van Verkeer en Waterstaat



**INHOUDSOPGAVE**

Inleiding	5
PKB-tekst deel IV	7
Bijlage 1: Brief aan de Tweede Kamer met verklaring van wijzigingen	27
Bijlage 2: Nieuwe acties Uitvoeringsagenda	35

## INLEIDING

De Nota Mobiliteit werkt het ruimtelijk beleid, zoals beschreven in de Nota Ruimte, verder uit en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia. Uitgangspunt daarbij is dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. De Nota Mobiliteit geeft aan op welke wijze dit gebeurt. Bij de Nota Mobiliteit is ook een Uitvoeringsagenda uitgebracht, waarin is beschreven hoe het rijk de komende jaren concreet - met decentrale overheden, bedrijven, burgers, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen – uitvoering geeft aan het in de Nota Mobiliteit geschetste beleid. Najaar 2008 zal een nieuwe gezamenlijke agenda worden uitgebracht.

De Nota Mobiliteit is een nationaal verkeers- en vervoersplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer (1998) en is de opvolger van het huidige Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2). De hoofdlijnen van het verkeers- en vervoersbeleid voor de komende vijftien jaar zijn in de Nota Mobiliteit vastgelegd.

Deze planologische kernbeslissing (PKB) heeft een procedure doorlopen overeenkomstig de Wet op de ruimtelijke ordening. In totaal zijn er 147 inspraakreacties op de Nota gekomen en hebben vijf organisaties advies uitgebracht. Dat zijn: de Raad voor Verkeer en Waterstaat, de Sociaal Economische Raad, het Overlegorgaan Verkeer en Waterstaat, het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit en tenslotte het OV-beraad.

De op basis van inspraakreacties en adviezen bijgestelde Nota Mobiliteit is behandeld in de Tweede Kamer. De Nota is op maandag 28 november 2005 en maandag 12 december behandeld door de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat in de Tweede Kamer. Dit heeft tot een aantal (amenderende) moties geleid van de Tweede Kamer en een aantal toezeggingen van de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Deze zijn verwerkt in de PKB-tekst van de Nota Mobiliteit, wat heeft geleid tot de Nota Mobiliteit PKB deel IIIA. De brief aan de Tweede Kamer met een toelichting op de wijzigingen is opgenomen als bijlage 1 bij deze PKB. Op dinsdag 20 december heeft de Tweede Kamer gestemd over deze PKB deel IIIA en is deze aangenomen. De nota kreeg steun van de fracties van CDA, PvdA, VVD, D66, Christen Unie, SGP, Groep Nawijn, Groep Wilders en Groep Lazrak.

Op 14 februari 2006 heeft de Eerste Kamer de PKB IIIA Nota Mobiliteit goedgekeurd en is PKB deel IV overeenkomstig vastgesteld.

De PKB treedt in werking op 21 februari 2006. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is tegen het besluit geen bezwaar en beroep mogelijk. Binnen anderhalf jaar vanaf dat moment stellen Provincies en WGR-plusregio's de provinciale en regionale verkeers- en vervoerplannen vast. Zij geven daarin aan welke bijdrage zij leveren aan de nationale doelen voor 2010 tot 2020.



## PKB-TEKST DEEL IV: ESSENTIËLE ONDERDELEN VAN BELEID

In dit deel staan de essentiële onderdelen van het nationaal verkeers- en vervoerbeleid in de zin van artikel 3, sub a van de Planwet verkeer en vervoer. Dit hoofdstuk is bovendien de planologische kernbeslissing (PKB) als bedoeld in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO).

### *Doorwerking*

De essentiële onderdelen van beleid zijn van wezenlijk belang voor het bereiken van de nationale doelstellingen en het realiseren van samenhang in het verkeers- en vervoerbeleid van rijk, provincies, WGR-plusregio's<sup>1</sup>, gemeenten en waterschappen. Ingevolge de Planwet werken de essentiële onderdelen in dit hoofdstuk rechtstreeks door in het te voeren beleid van het rijk, provincies en WGR-plusregio's en daarmee in de provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen en het gemeentelijk beleid. De provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen dienen anderhalf jaar nadat de Nota Mobiliteit van kracht is geworden te zijn geactualiseerd. Daarnaast laten de decentrale overheden de uitspraken in de PKB doorwerken in hun ruimtelijke plannen op grond van de WRO. De plankaarten bevatten de hoofdinfrastructuur (wegen, spoorwegen en vaarwegen) waarvan aanleg of wijziging in overweging wordt genomen.

## ESSENTIËLE ONDERDELEN VAN BELEID

Een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen is een essentiële voorwaarde voor de economische ontwikkeling. Het kabinet wil daarom de groei van mobiliteit, binnen de wettelijke kaders van ondermeer veiligheid en leefomgeving, geen beperkingen opleggen en de bereikbaarheid verbeteren. De betrouwbaarheid, snelheid en veiligheid van een reis moeten toenemen. Deze kwaliteitssprong moet in ieder geval binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van veiligheid en kwaliteit leefomgeving plaatsvinden.

De Nota Mobiliteit laat zien welke kwaliteit de gezamenlijke overheden kunnen bereiken in 2010 en 2020. Versterking van de economische concurrentiepositie van Nederland heeft hierbij prioriteit. Dit betekent onder meer dat bij alle infrastructurele ingrepen door het rijk (via uitvoering van het MIT) de maatschappelijke kosten en baten in kaart worden gebracht conform de OEI-systematiek. De Nota Mobiliteit geeft aan welke bijdragen het rijk wil leveren aan het realiseren van de nationale doelen.

Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten geven op basis van beschikbare middelen en instrumenten in de PVVP's en RVVP's alsmede in het gemeentelijk beleid aan welke bijdragen zij leveren aan de nationale doelen voor 2010 en 2020. Provincies en WGR-plusregio's alsmede de gemeenten stellen de PVVP's en RVVP's, respectievelijk het gemeentelijke beleid op conform de Planwet verkeer en vervoer. Tussen provincies en WGR-plusregio's en GSB-steden vindt over en weer afstemming plaats bij het opstellen van respectievelijk de PVVP's en RVVP's, de Meerjaren Ontwikkelingsprogramma's en de jaarlijkse bestedingsplannen voor de BDU verkeer en vervoer.

---

<sup>1</sup> In deze nota worden met het begrip WGR-plusregio's steeds de huidige zeven regio's bedoeld die onder het regime van de Kaderwet bestuur in verandering zijn ingesteld. Zolang de aangepaste WGR nog niet formeel van kracht is, moet overal waar in deze nota sprake is van WGR-plusregio's 'kaderwetgebieden' gelezen worden.

### 3.1 *Samenhang tussen ruimte, economie en verkeer en vervoer*

De samenhang tussen ruimte, verkeer en vervoer en economie wordt op ieder niveau (gemeentelijk, regionaal en nationaal) vergroot. Het rijk, de provincies, WGR-plusregio's en gemeenten gebruiken infrastructuur als structurerend principe in het ruimtelijk beleid. Dit betekent dat bij de ontwikkeling van nieuwe uitbreidingen van steden en dorpen, en bij herstructurering, transformatie en centrumontwikkeling niet alleen gestreefd wordt naar relevante belangen als de ruimtelijke- en marktpotenties van de locatie en de ruimtelijke context, maar ook naar een optimale benutting van de bestaande infrastructuur en van de potenties van knooppunten in deze infrastructuur. Anderzijds wordt bij de ontwikkeling van infrastructuur geanticipeerd op mogelijkheden van verstedelijking en centrumvorming.

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen (bestemmingsplan, structuurplan, streekplan) worden de gevolgen van de ruimtelijke functies op ondermeer de bereikbaarheid en de infrastructuur in kaart gebracht. Voor alle beheerders geldt dat ruimtelijke ingrepen op de eigen infrastructuur, anders dan om verkeersveiligheids- of milieutechnische redenen, geen dusdanige structurele effecten mogen hebben dat de bereikbaarheid over de gehele reis verslechtert. Waar de consequenties de beheergrenzen van de eigen infrastructuur overschrijden, overleggen de beheerders met de andere infrastructuurbeheerders in het gebied. Het rijk zal in zijn aansluitingenbeleid op de hoofdinfrastructuurnetten rekening houden met dit overleg.

Provincies en gemeenten voorzien in hun ruimtelijke plannen in een voldoende en gevarieerd op de vraag afgestemd aanbod van locaties voor bedrijven en voorzieningen. Provincies en - voorzover het om binnenregionale vraagstukken gaat – WGR-plusregio's concretiseren het integrale locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen in het ruimtelijke en verkeers- en vervoersbeleid. Het doel van het locatiebeleid is om een goede plaats te bieden voor ieder bedrijf, zodat een optimale bijdrage wordt geleverd aan de versterking van de kracht van steden en dorpen.

Essentieel is dat het locatiebeleid ten minste regels en criteria bevatten die waarborgen dat:

1. bestaande en nieuwe bedrijven en voorzieningen die uit oogpunt van veiligheid, hinder en verkeersaantrekkende werking niet inpasbaar zijn in of nabij woonbebouwing ruimte wordt geboden op specifieke daarvoor te bestemmen (bedrijven-)terreinen;
2. aan nieuwe en zo mogelijk ook aan bestaande bedrijven en voorzieningen met omvangrijke goederenstromen en/of een omvangrijke verkeersaantrekkende werking ruimte wordt geboden op locaties met een goede aansluiting op (bestaande) verkeers- en vervoersverbindingen van bij voorkeur verschillende modaliteiten (multimodale ontsluiting);
3. aan nieuwe en zo mogelijk ook aan bestaande bedrijven en voorzieningen met arbeids- en of bezoekersintensieve functies ruimte wordt geboden op locaties bij voorkeur in de nabijheid van openbaarvervoersknooppunten en met een goede aansluiting op (bestaande) verkeers- en vervoersverbindingen. Hierbij geldt als uitgangspunt dat bedrijfsterreinen, gelegen aan of dicht bij autowegen en buiten het invloedsgebied van openbaar vervoer, gereserveerd worden voor ruimte- en bezoekersextensieve bedrijven en voorzieningen.

Provincies en WGR-plusregio's respectievelijk de gemeenten en waterschappen beschrijven in de PVVP's en RVVP's alsmede in het gemeentelijke en waterschapsbeleid hoe de verschillende netwerken en modaliteiten optimaal worden verknoopt en benut én in samenhang en

kosteneffectief worden ingezet en houden daarbij rekening met de aansluiting van de verschillende netwerken. Hierbij besteden zij expliciet aandacht aan het goederenvervoer.

De gezamenlijke overheden zijn verantwoordelijk voor de totaliteit van de bereikbaarheid. In relatie tot de doelstelling van de rijksoverheid uit deze nota nemen de provincies, WGR-plusregio's en gemeenten in de PVVP's en RVVP's respectievelijk het gemeentelijke beleid concrete doelen op voor de bereikbaarheid, betrouwbaarheid en reistijd van deur tot deur. Op basis daarvan worden verdere maatregelen genomen om de bereikbaarheid te waarborgen.

### 3.2 Klantgerichte benadering

#### *Gebiedsgerichte aanpak*

Het rijk bevordert een gebiedsgerichte aanpak met inachtneming van de bestuurlijke verantwoordelijkheidsverdeling. Het rijk, de provincies, de WGR-plusregio's en de betreffende gemeenten maken gezamenlijk netwerkanalyses. Deze analyse brengt de ruimtelijke ontwikkeling en de mobiliteitsontwikkeling van alle modaliteiten en daaruit voortvloeiende potentiële problemen en opgaven in een gebied voor de periode 2010 en 2020 in kaart. Uitgangspunt bij de netwerkanalyses is dat geen onderscheid wordt gemaakt naar beheersgrenzen. Bij het opstellen van de netwerkanalyse wordt een pakket met maatregelen ontwikkeld om de bereikbaarheid te verbeteren. Hierbij wordt expliciet aandacht aan het goederenvervoer besteed. De netwerkanalyses zijn in ieder geval gebaseerd op 1) een ruimtelijke visie en programma, 2) anders betalen voor mobiliteit, 3) de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement, 4) een optimalisatie van het openbaar vervoer, 5) de mogelijkheden van benutting en 6) aanpassingen van bestaande infrastructuur.

In 2006 zullen in elk geval netwerkanalyses worden afgerond voor de stedelijke netwerken uit de Nota Ruimte (Noordvleugel Randstad, Zuidvleugel Randstad, Utrecht, het knooppunt Arnhem-Nijmegen, Regio Twente, Groningen-Assen, Brabantstad en Zuid-Limburg), alsmede voor Leeuwarden en omgeving ('samenwerkende Friese steden'), de 'Stedendriehoek' (Deventer, Apeldoorn, Zutphen) en Zwolle en omgeving, ook wel bekend als de 'IJsseldelta'.

In de netwerkanalyses wordt aandacht besteed aan investeringen ten behoeve van mobiliteit. Het oplossend vermogen en de maatschappelijke baten en kosten van maatregelenpakketten voor alle modaliteiten worden onderzocht. Er wordt naar gestreefd om maatregelenpakketten samen te stellen, die de hoogste maatschappelijke baten realiseren. Op basis van deze netwerkanalyses en maatregelenpakketten maken de overheden vervolgens gezamenlijk afspraken over hoe de deur-tot-deurbereikbaarheid te verbeteren en hoe de beschikbare investeringsbudgetten maatschappelijk optimaal aangewend kunnen worden. De resultaten van de netwerkanalyses zullen worden betrokken bij een tussentijdse evaluatie van de BDU en worden meegenomen bij de integrale verdeelsleutel voor BDU-middelen.

De hoofdverbindingssassen verbinden de economische kerngebieden en stedelijke netwerken intern en onderling, en verbinden deze tevens met de belangrijkste grootstedelijke gebieden in het buitenland. Belangrijke doorstroomroutes als de A1, A2, A4, A6/A7, A12, A15, A27 en A28, zijn bijvoorbeeld aangeduid als hoofdverbindingssas. De knelpunten op de hoofdverbindingssassen weg, water en spoor worden in samenhang gezien en krijgen prioriteit. Daarnaast wordt er nadrukkelijk rekening gehouden met ruimtelijke overwegingen (zoals nieuwe locaties voor wonen en werken en het versterken van het ruimtelijk structurerend effect van infrastructuur) bij de afweging van alle relevante belangen zoals die op verkeerskundig, economisch,



(verkeers)veiligheids-, milieu-, en waterhuishoudkundig terrein en belangen met betrekking tot natuur en landschap.

Overheden houden in hun ruimtelijk beleid rekening met de in de Nota Mobiliteit voorgenomen infrastructurele uitbreidingen van het rijk en de doelstellingen op het gebied van leefomgeving en veiligheid. Gemeenten treden in overleg met het rijk over voorgenomen bestemmingsplanwijzigingen in de invloedssfeer van een in een PKB aangekondigde infrastructuuruitbreiding. De meerkosten van inpassing van de geplande infrastructuur die veroorzaakt worden door nieuwe bestemmingen langs de hoofdinfrastructuur nadat het rijk deze infrastructuuruitbreidingen in deze PKB of het MIT heeft aangekondigd en die zonder voorafgaand overleg met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ontstaan, worden zonder meer volledig door de desbetreffende overheden betaald. Partijen hebben een inspanningsverplichting om tot overeenstemming te komen. Andersom zal het rijk bij ontwikkelingen aan de rijksinfrastructuur of het gebruik hiervan die nadelige gevolgen kunnen hebben voor andere overheden in overleg treden met deze overheden en afspraken maken over voorkoming dan wel beperking van deze nadelige gevolgen.

Bij de uitwerking van provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen alsmede bij de ruimtelijke uitwerking van infrastructuur overleggen provincies en WGR-plusregio's met de waterbeheerders conform het proces van de watertoets. Dit betekent dat waterbeheerders vanaf het begin bij de planvorming betrokken worden. Overheden houden daarbij rekening met de uitgangspunten voor het ruimtelijke waterbeleid zoals beschreven in de Nota Ruimte en de eisen van de Europese kaderrichtlijn water.

#### *Mobiliteitsmanagement regionaal mogelijk maken*

In ieder geval de gemeenten in de stedelijke netwerken maken afspraken met bedrijven over toepassing van mobiliteitsmanagement. Mobiliteitsmanagement wordt ingezet om vervoersstromen van alle betrokken modaliteiten zo maximaal mogelijk af te wikkelen. Daarbij gebruiken zij het beschikbare instrumentarium, zoals het bestemmingsplan, de bouwvergunning en de milieuvergunning. Telewerken en flexibele werk- en openingstijden kunnen ook een bijdrage leveren aan de verbetering van de bereikbaarheid. Het rijk spant zich ervoor in dat dit door het bedrijfsleven opgepakt wordt. Provincies en WGR-plusregio's zien erop toe dat op het terrein van vergunningverlening in relatie tot mobiliteitsmaatregelen geen oneigenlijke concurrentie tussen gemeenten ontstaat. Gemeenten maken afspraken met organisatoren van grote evenementen over te nemen maatregelen om bereikbaarheidsproblemen te voorkomen dan wel te verminderen en de overlast van het evenement te beperken. Gemeenten stemmen indien nodig deze maatregelen in provinciaal dan wel WGR-plusverband gebiedsgewijs af; het rijk ondersteunt dit door middel van fiscale instrumenten.

Parkeernormen leveren een bijdrage aan de lokale bereikbaarheid, de economie en de leefomgeving. In beginsel is het aan de gemeenten om daaraan in hun plannen invulling te geven. Indien gemeenten in een regio niet tot overeenstemming komen over parkeernormen per locatie, leggen provincies en WGR-plusregio's via de essentiële onderdelen in de PVVP's en RVVP's bandbreedtes vast voor locatiegerichte parkeernormen, waarbinnen gemeenten uiteindelijk per locatie de bijbehorende parkeernormen vaststellen. Gemeenten voeren een actief onderling afgestemd parkeerbeleid dat gericht is op een goede parkeerregulering en het tegengaan van parkeeroverlast.

*Transportbesparing en logistieke innovatie*

Provincies en WGR-plusregio's alsmede de (samenwerkende) gemeenten inventariseren specifieke knelpunten voor goederenvervoer (bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving) en stimuleren dat

goederenvervoer zo veel mogelijk gebundeld gebruikmaakt van de beschikbare weg-, water- en spoorinfrastructuur. Daarnaast ontwikkelt het rijk in samenwerking met het bedrijfsleven en medeoverheden een visie op transportbesparing en een bijbehorend instrumentarium waarmee implementatie daarvan op grotere schaal mogelijk wordt. Het rijk faciliteert (logistieke) innovaties en betreft kennisinstellingen hierbij. Het rijk faciliteert het bedrijfsleven met speciale aandacht voor initiatieven rond supply-chainnetwerken, zoals bij activiteiten rond agrologistiek. Vanuit subsidieprogramma's als EBIT en CO2-reductieprogramma's vindt vanuit de rijksoverheid stimulering van innovaties en marktintroductie nu reeds plaats, zowel ten aanzien van het goederenvervoer als van het personenverkeer. Daarnaast zal het rijk zich inspannen om ook in Europees verband transportbesparing aan de orde te stellen.

In het verlengde van Europese processen start het rijk met een stimuleringsprogramma Transport Efficiënte Economie, waarin technische en logistieke innovaties, mede gericht op betere benutting van spoor, vaarwegen en short sea, een belangrijk onderdeel vormen. Dit programma richt zich op transportbesparing, het zo efficiënt, stil, schoon en zuinig mogelijk vervoeren. Hiermee wordt invulling gegeven aan modal shift nieuwe stijl. Daarbij wordt aansluiting gezocht bij EU-regelgeving, zoals Marco Polo. Dat betekent een efficiencyverbetering binnen de modaliteiten en in logistieke ketens; dit kan leiden tot een verschuiving naar spoor, binnenvaart en short sea.

*Stedelijke distributie*

Stedelijke distributie is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van bedrijfsleven (producenten, vervoerders, verladers en ontvangers) en decentrale overheden, in het bijzonder de gemeenten. Met elkaar hebben zij de zorg voor voldoende mogelijkheden voor stedelijke distributie en regionaal goederenvervoer. Bundeling van goederenstromen, uniformiteit in voertuigeisen, regionale samenhang in venstertijden en samenwerking bij ontvangende partijen zijn hierbij de uitgangspunten. Op lokaal en regionaal niveau vindt hierover afstemming plaats tussen genoemde partij wat leidt tot onderling bindende afspraken. Rijk en VNG onderzoeken gezamenlijk de mogelijkheid van een centrale ontheffingverlening voor geld- en waardetransporten.

De minister van VenW stelt ter facilitering van het regionale overlegproces een onafhankelijke commissie in die op verzoek van de regionale partijen gedurende het overleg kan adviseren. Als na afzienbare termijn het regionaal overleg niet tot overeenstemming leidt, kan de commissie ingeschakeld worden om tussen de partijen te bemiddelen. Van dit bemiddelingsadvies kan alleen met zwaarwegende motieven worden afgeweken.

Overheden houden in hun ruimtelijk beleid rekening met de in de Nota Mobiliteit voorgenomen infrastructurele uitbreidingen van het rijk en de doelstellingen op het gebied van leefomgeving en veiligheid. Gemeenten treden in overleg met het rijk over voorgenomen bestemmingsplanwijzigingen in de invloedssfeer van een in een PKB aangekondigde infrastructuuruitbreiding. De meerkosten van inpassing van de geplande infrastructuur, die veroorzaakt worden door nieuwe bestemmingen langs de hoofdinfrastructuur nadat het rijk deze infrastructuuruitbreidingen in deze PKB of het MIT heeft aangekondigd en die zonder voorafgaand overleg met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ontstaan, worden zonder meer volledig door de desbetreffende overheden betaald. Partijen hebben een inspanningsverplichting om tot

overeenstemming te komen. Andersom zal het rijk bij ontwikkelingen aan de rijksinfrastructuur of het gebruik hiervan die nadelige gevolgen kunnen hebben voor andere overheden, in overleg treden met deze overheden en afspraken maken over voorkoming dan wel beperking van deze nadelige gevolgen.

Bij de uitwerking van provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen alsmede bij de ruimtelijke uitwerking van infrastructuur overleggen provincies en WGR-plusregio's met de waterbeheerders conform het proces van de watertoets. Dit betekent dat waterbeheerders vanaf het begin bij de planvorming betrokken worden. Overheden houden daarbij rekening met de uitgangspunten voor het ruimtelijke waterbeleid zoals beschreven in de Nota Ruimte en de eisen van de Europese kaderrichtlijn water.

### *3.3 Een concurrerend Nederland: internationale netwerken en knooppunten*

Het rijk richt zich voor de versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland op gebieden en netwerken die tot de nationale ruimtelijke hoofdstructuur behoren: de nationale stedelijke netwerken, de economische kerngebieden inclusief beide mainports (en de daarmee verbonden mainportregio's, de noord- en zuidvleugel van de Randstad), brainport Eindhoven, de greenports en hoofdverbindingssassen. Deze structureren op nationaal niveau in belangrijke mate de (bundeling van) verstedelijking en economische activiteiten. Ze dragen ook bij aan de ruimtelijke samenhang van Nederland als geheel en de verbinding van Nederland met het omringende buitenland. De overheid streeft naar behoud en verbetering van de (betrouwbaarheid van) bereikbaarheid, zodanig dat Nederland kan blijven concurreren met het buitenland. Nederland is via de trans-Europese netwerken (TEN's) goed verbonden met het buitenland. Het rijk spant zich in om binnen de Europese Unie prioriteit te verkrijgen voor opheffing van knelpunten in de hoofdinfrastructuur elders in Europa, wanneer dat de bereikbaarheid van en naar Nederland verbetert en draagt eigen projecten aan. De rijksoverheid zal zich inzetten om Nederlandse regio's in aanmerking te laten komen voor Europese structuurfondsen. Ook zal zij bij de buurlanden aandacht vragen voor de verbindingen tussen Nederlandse en buitenlandse grensregio's.

#### *Greenports*

Het rijksbeleid is erop gericht de ontwikkeling van de greenports zodanig te sturen dat hun functie als greenport op lange termijn behouden blijft en/of wordt versterkt. Belangrijk aspect daarbij is de wisselwerking tussen logistieke en ruimtelijke keuzes.

### *3.4 Anders Betalen voor Mobiliteit*

Het kabinet gaat voortvarend aan de slag met de kilometerprijs en volgt hierbij de aanbevelingen zoals die zijn gedaan door het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit. Invoering van een kilometerprijs geschiedt onder het gelijktijdig naar rato afschaffen van de BPM en MRB waarbij het wegverkeer in totaliteit per autokilometer niet zwaarder zal worden belast dan nu het geval is. De opbrengsten van het in te voeren beprijzingsstelsel komen uitsluitend ten goede aan het infrafonds zonder dat dit gepaard gaat met een meer dan evenredige daling van de voeding uit de algemene middelen van dit fonds. Voorwaarden hierbij zijn dat de invoeringskosten aanzienlijk lager uitvallen dan geraamd in het advies van het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit en dat de uitvoerings- en handhavingkosten in redelijke verhouding staan tot de opbrengsten: zo laag mogelijk met een maximum van 5 procent.

Invoering van Anders betalen voor Mobiliteit kan pas plaatsvinden op het moment dat duidelijk is op welke wijze de voorgestelde stelselwijziging gestalte kan krijgen. In de periode tot aan de invoering van het nieuwe systeem dient de uitbreiding van wegcapaciteit en de verbetering van het openbaar vervoer voortvarend te worden aangepakt. 'Anders betalen voor Mobiliteit' komt niet in plaats van bouwen en benutten, maar als aanvulling hierop.

Vooruitlopend op de invoering van de kilometerprijs neemt het kabinet de noodzakelijke stappen voor de eerste fase, zoals geschetst in het advies van het Platform. Met de opbrengsten worden de knelpunten (versneld) aangepakt.

### 3.5 PPS

Voor alle infrastructuurprojecten boven 112,5 miljoen euro. wordt de meerwaarde van publiek-private samenwerking beoordeeld. Hieraan wordt invulling gegeven door voor alle MIT-projecten een «marktscan» te maken. Hierbij wordt gebruikgemaakt van het instrument van de public private comparator (PPC). Bij de combinatie van projecten en integrale gebiedsontwikkeling is verevening van belangen een belangrijk principe. Hierbij kan een uitruil plaatsvinden teneinde zo goed mogelijk aan alle belangen tegemoet te komen, negatieve effecten te beperken, kosten te delen en opbrengsten in te zetten voor de gezamenlijke doelen.

### 3.6 *Innovatie: motor van economische ontwikkeling*

Het rijk ziet in dat innovatie een noodzakelijke rol speelt bij het verbeteren van de betrouwbaarheid, snelheid en veiligheid van een reis. Het gaat hierbij om technologische, proces- en systeeminnovaties. Het is evident dat er ruimte is voor het verbeteren van de innovatieprestaties van de mobiliteitssectoren.

Innovaties komen tot stand door een actief samenspel van bedrijfsleven, regionale en lokale overheden en het rijk. Het rijk geeft in zijn innovatiebeleid richting en ruimte aan het bedrijfsleven en de regionale en lokale overheden om tot innovatie te komen. In hun verschillende rollen kunnen de regionale en lokale overheden invulling geven aan hun innovatiebeleid. Afhankelijk van het specifieke onderwerp geeft het rijk invulling aan de rollen van bestuurder, wet- en regelgever, innovatief aanbesteder, launching customer, financier, facilitator van experimenten en kennismakelaar.

Het VenW-Beraad Kennis en Innovatie, waarin sleutelfiguren uit het bedrijfsleven en kennisinstellingen alsmede leden van het rijksbrede Innovatieplatform zitting hebben, zal een aantal aansprekende innovatieve projecten selecteren voor verdere implementatie. Hiervan moet een voorbeeldwerking uitgaan. Waar relevant zullen ook de regionale en lokale overheden hiervoor benaderd worden. Een belangrijk onderdeel van de implementatiestrategie is het inbouwen van incentives om bedrijven en lokale en regionale overheden te prikkelen om tot innovatie te komen. Innovatief aanbesteden, publiek-private samenwerking en mogelijk ook launching customership spelen hierbij een belangrijke rol.

De provincies en WGR-plusregio's beschrijven in de PVVP's en RVVP's hoe zij invulling geven aan hun innovatiebeleid. Per thema uit de PKB-I geven zij aan of zij in willen zetten op het instrument innovatie en op welke wijze (rolopvatting). Het kan hierbij gaan om de inzet van financiële middelen, maar evenzeer om menskracht en kennis. Het rijk zal via verschillende innovatieprogramma's de ruimte bieden aan lokale en regionale overheden om pilots op te zetten

en om van elkaar te leren. Het rijk zal zich verder inspannen om succesvolle pilots op te schalen. Een voorbeeld van een pilot is «ICT en Bereikbaarheid» (Triple Via Consortium) met betrokkenheid van het stadsgewest Haaglanden, de provincie Zuid Holland en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het rijk zal ook zelf de resultaten van de innovatieprogramma's in zijn beleid gebruiken. Provincies en WGR-plusregio's beschrijven in hun PVVP's en RVVP's hoe zij de resultaten uit innovatieprogramma's willen gebruiken in hun mobiliteitsbeleid.

### 3.7 *Bereikbaarheid over de weg*

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

#### *Benutten en uitbreiden capaciteit HWN*

Waar de vraag tegen de grenzen van de capaciteit aan loopt of deze overschrijdt of wanneer er sprake is van grote onbetrouwbaarheid kunnen benuttings- en bouwmaatregelen aan de orde komen. De overheden streven naar een optimale benutting van de bestaande infrastructuur en van de potenties van knooppunten in deze infrastructuur. Bouwen is voor het rijk een optie als benutten ook op lange termijn onvoldoende oplossing biedt en wanneer het economisch wenselijk is. Hierbij zal het kabinet waar mogelijk wetgeving en procedures vereenvoudigen. Als de betrouwbaarheid en omvang van de reistijd naar verwachting structureel onder de ambitie voor wegen in beheer bij het rijk komt, is dat voor het rijk aanleiding tot het doen van een verkenning. Daarin wordt op integraal netwerk niveau gekeken naar de aard van het knelpunt en naar de meest efficiënte oplossing ervan, gerelateerd aan de effecten voor veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving. Voor de hoofdverbindingssassen, die nu nog 2x2 stroken zijn, ligt een uitbreiding naar 2x3 stroken als streefbeeld voor de hand. Afhankelijk van de aard van het knelpunt en de samenhang met andere knelpunten in de regio kan dit opgepakt worden in de vorm van een integrale en waar relevant meerdere modaliteiten bevattende netwerkanalyse.

Bij het zoeken naar oplossingsrichtingen voor knelpunten op het hoofdwegennet wordt ook de mogelijkheid onderzocht van het verbeteren van het onderliggend wegennet en van ontvlechting van verkeersstromen naar afstand of motief. Vooral op de hoofdverbindingssassen rond stedelijke gebieden is dit een kansrijke oplossing. Het rijk kan bijdragen aan oplossingen op het onderliggende wegennet als dit een oplossing biedt voor een knelpunt op het hoofdwegennet, onder de voorwaarde dat ook decentrale overheden onderling afspraken hebben gemaakt over een samenhangend pakket van maatregelen voor alle netwerken en dit pakket uitvoeren. En natuurlijk geldt dit ook vice versa. De effecten van de verschillende maatregelen op veiligheid, de kwaliteit van leefomgeving en op de robuustheid van het netwerk, zodat de gevoeligheid voor verstoringen vermindert, worden in de afwegingen betrokken.

*Beheer en onderhoud*

De rijksoverheid zorgt dat bij rijksinfrastructuur sprake is van optimaal beheer en onderhoud waarbij de totale life-cyclekosten van infrastructuur worden geminimaliseerd. Deze situatie is door het inhalen van de achterstand in beheer en onderhoud, in 2020 bereikt. Bij het inlopen van de achterstand hebben de hoofdverbindingssassen prioriteit. Met uitbreiding van infrastructuur wordt maximaal rekening gehouden in de planning van het onderhoud. Het betreft hierbij uitbreidingen die in de planvorming zijn opgenomen.

*3.8 Openbaar vervoer en goederenvervoer per spoor*

Het rijk maakt het mogelijk dat forse groei in reizigersstromen, die de concessieverlenende overheden verwachten, door trein, bus, tram, metro en light rail kunnen worden geacomodeerd. Deze groeiverwachtingen zullen worden onderbouwd door de vervoerders. Daarbij zet het rijk in op het realiseren van een betrouwbare en vlotte reistijd in 2020 over de gehele reis. Hierbij staat een integrale netwerkbenadering centraal. Dit betekent dat niet de modaliteit, maar de reiziger centraal staat. Al met al geldt voor de OV ambitie: "Het rijk maakt het mogelijk, vervoerders, beheerders en decentrale overheden maken het waar". Het kabinet ziet erop toe dat vervoerders en decentrale overheden streven naar reizigersgroei. Het kabinet zal hiertoe prikkels blijven inbouwen, de voortgang monitoren en de partijen hierop aanspreken.

Het rijk zorgt ervoor dat het vervoer op de spoorverbindingen in de Randstad met de grootste reizigersstromen gedurende de spits een verwachte groei van 40 tot 50% kan verwerken, met lokale uitschieters naar boven. In de overige gebieden zal de capaciteit voldoende zijn om groei mogelijk te maken. Vervoerders maken aannemelijk dat de groei kan optreden. Het rijk handhaaft de betrouwbaarheid van het spoor op het niveau dat wordt bereikt met het huidige beleidspakket. De punctualiteit bedraagt in 2010 en in 2020 89-91%, tegenover 83,1% in 2003. Het rijk zal de achterstand in beheer, onderhoud en vervanging op het spoor wegwerken.

In samenhang met het vigerende MIT, worden op de spoorverbindingen met de grootste reizigersstromen in 2020 hoge frequenties mogelijk gemaakt; de facto heeft daar de reiziger dan geen spoorboekje meer nodig. Prioriteit geldt voor 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, zoals Noord-Brabant.

Het regionaal openbaar vervoer is de verantwoordelijkheid van provincies en WGR-plusregio's. De Nota Mobiliteit maakt een jaarlijkse vervoersgroei van 2,1% mogelijk; dit is ruim 30% tot 2020. Bij de aanbesteding van concessies blijkt het mogelijk te zijn om voor hetzelfde geld meer en beter OV te krijgen. Als een provincie of WGR-plusregio meerdere jaren een vervoersgroei realiseert die in redelijkheid niet meer te financieren valt uit bijvoorbeeld de BDU, efficiencyverbeteringen en reizigersopbrengsten, dan zoekt het rijk in overleg met de betreffende WGR-plusregio of provincie naar additionele financiering.

Als uit de netwerkanalyses blijkt dat verbeteringen van de OV-infrastructuur gelijkwaardig bijdragen aan het oplossen van knelpunten op het hoofdwegennet, en daarmee minder investeringen in het hoofdwegennet nodig zijn, dan is het rijk bereid aan die verbeteringen van het OV bij te dragen.

*Openbaar vervoer: een gerichte, ambitieuze en integrale benadering*

Provincies en WGR-plusregio's nemen maatregelen en stellen middelen ter beschikking met het doel om (1) OV een reëel, aantrekkelijk, beschikbaar en betrouwbaar vervoerproduct te laten zijn voor de (groeierende) mobiliteit naar, in en tussen (groot)stedelijke netwerken, (2) maatwerk te leveren in situaties met een geringe en gespreide vervoersvraag, om te voorzien in maatschappelijke participatie en bereikbaarheid van maatschappelijke voorzieningen, (3) goede overstapmogelijkheden voor reizigers te bieden die van meerdere vervoersvormen gebruikmaken en (4) OV zo veel mogelijk te laten bijdragen aan een beter milieu. Provincies en WGR-plusregio's bemoeien zich actief met het openbaar vervoer, door financiering en marktordening. Zij nemen maatregelen met het oog op de ambities om te komen tot versterking van de kwaliteit van het OV en een groter aandeel van het OV in de grote vervoersstromen in de (groot)stedelijke gebieden. Zij streven daarbij naar een op maat gesneden rolverdeling tussen overheid en marktpartijen (zoals vervoerders). Betere benutting van de bestaande vervoerscapaciteit en het efficiënter inzetten van (productie)middelen heeft daarbij prioriteit. Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten beoordelen plannen tot aanleg van nieuwe woon- en werklocaties op de ruimtelijke inpassing, financiering en tijdige beschikbaarheid van OV-voorzieningen. Provincies en WGR-plusregio's nemen deel aan het zogeheten conflictbeslechtingkader.

Het rijk heeft de verantwoordelijkheid voor de infrastructuur zoals opgenomen op de plankaart spoorwegennet en het personenvervoer op het hoofdrailnet. Provincies en WGR-plusregio's hebben de zorg voor het regionale en lokale openbaar vervoer en de gedecentraliseerde treindiensten.

Het aangeboden vervoer op het hoofdrailnet zal bij moeten dragen aan de bereikbaarheid van met name de grote steden en economische kerngebieden (de belangrijke werkcentra en woongebieden), in het bijzonder gedurende de spits, en moeten bijdragen aan de bereikbaarheid van alle landsdelen.

Het rijk zet zich in om de betrouwbaarheid en capaciteit van de infrastructuur te vergroten en marktverstoringen weg te werken. Bij het inlopen van de onderhoudsachterstand, bij de vervanging van infrastructuur en bij het vergroten van de betrouwbaarheid geldt dat de hoofdverbindingssassen en daarbinnen met name de verbindingen die aansluiten bij de kerntaak van het spoor prioriteit krijgen. Als kerntaak geldt het verwerken van grote vervoersstromen, op een veilige manier en zonder een groot beslag te leggen op de schaarse ruimte.

Het kabinet onderzoekt de mogelijkheid tot hogere vervoersgroei waarbij alle aspecten worden meegenomen die dit beïnvloeden, zoals economische, demografische en ruimtelijke ontwikkelingen. Indien blijkt dat dit mogelijk is en maatschappelijk kosteneffectief, wordt, mede op basis van de netwerkanalyses, bezien in hoeverre extra maatregelen hiervoor nodig zijn, mede in het licht van de betrouwbaarheidsdoelstelling. In dat geval zal naar de benodigde financiële middelen worden gezocht. Het Kabinet koppelt dit – in lijn met het streven naar outputsturing – aan duidelijke afspraken met de spoorsector over betrouwbaarheid en vervoeraanbod.

Het goederenvervoer per spoor is van belang voor een goede bereikbaarheid van havens, greenports en industriecomplexen en is van strategisch belang voor de mainport Rotterdam als grootste haven van Europa. Het rijk zet hierbij in op het vervoer op lange afstanden.

Het rijk beoordeelt de afspraken tussen de spoorsector en de regionale overheden aan de hand van de zorgplicht in de vervoersconcessie en de daarin opgenomen overlegplicht tussen NS en de regionale overheden. Het rijk ziet erop toe dat afspraken tussen de spoorsector en regionale overheden voldoen aan vereisten van transparantie en dat de vervoerder van het hoofdrailnet en

de infrabeheerder geen misbruik maken van hun monopoliepositie. Dit geldt ook in geval van afwegingen bij baanvakken op het hoofdrailnet waar decentrale spoordiensten rijden. Op basis van de uit de concessies voortvloeiende jaarlijkse vervoersplannen van de vervoerder op het hoofdrailnet en de beheerplannen van de beheerder van de infrastructuur, beoordeelt de rijksoverheid of aan de plichten wordt voldaan wat betreft zaken als voorzieningen, tarieven, toegankelijkheid en sociale veiligheid van stations.

Om middelen zo efficiënt mogelijk te kunnen inzetten, moeten rijk, regionale overheden en vervoerders gezamenlijk de vervoerkundige, financiële en bestuurlijke aspecten van spoorlijnen en stations analyseren. Op basis daarvan kunnen zij keuzes maken. Per baanvak zetten zij gezamenlijk alle gegevens op een rij. Maatregelen worden afgewogen in relatie tot het overige openbaar vervoer en andere transportwijzen voor goederen.

Momenteel wordt aan de slag gegaan met de net in werking getreden spoorconcessies. Op basis van de uitkomsten van de evaluatie van de spoorconcessies in 2008, zullen WGR-plusregio's en provincies deelnemen aan de concessieopzet na 2015.

Het rijk stelt via de begrotings- en beheersplancyclus de infrastructuurbeheerder in staat de noodzakelijke maatregelen te treffen, zoals perronverlengingen, capaciteitsvergrotingen door inhaal-, opstel- en keerspooren en spoorverdubbelingen, seinverplaatsingen, etc. De meest kosteneffectieve maatregelen worden genomen op basis van een samenhangende benadering van het spoornetwerk. Zo wordt voorkomen dat treinen in de file komen te staan. Via de vervoerplancyclus ziet het Rijk erop toe dat de vervoerder op het hoofdrailnet vervoeraanbod creëert dat gericht is op reizigersgroei en passende frequenties biedt gelet op de dikte van de reizigersstromen.

Het rijk zorgt ervoor dat provincies en WGR-plusregio's in staat zijn om eigen keuzes te maken bij het regionale openbaar vervoer, om dat aan te laten sluiten bij het specifieke karakter van de regio. Het rijk verstrekt middelen (in de brede doeluitkering verkeer en vervoer), en zorgt voor wet- en regelgeving, met name ten behoeve van de marktoordening en ten behoeve van de inbreng van collectieve consumentenbelangen. De BDU-verdeelsleutel zal in 2007 worden herijkt. De resultaten van de netwerkanalyses worden als één van de elementen meegenomen bij deze herijking.

De invoering van de chipkaart in het OV is een middel waarmee de provincies en WGR-plusregio's hun taken op verkeer en vervoer gebied beter kunnen uitvoeren. Hierbij past dat provincies en WGR-plusregio's in hun PVVP's en RVVP's concreet aandacht besteden aan de implementatie van de chipkaart. Uitgangspunt daarbij is het streven om, afhankelijk van de go-beslissing van de minister in het tweede kwartaal van 2006, uiterlijk 31 december 2007 een invoering van de chipkaart op een landelijk uniforme manier te realiseren. De uitwerking hiervan stemmen de provincies en WGR-plusregio's af met het rijk, andere provincies en WGR-plusregio's, vervoerders en consumentenorganisaties. De chipkaart vergroot – na de invoering – de mogelijkheden voor decentrale overheden en vervoerders om tarieven te differentiëren naar tijd, plaats en doelgroep.

Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten dragen zorg voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig regionaal openbaar vervoer dat past bij hun specifieke regionale situatie.



In de PVVP's en RVVP's worden kwantitatieve doelstellingen opgenomen voor het openbaar vervoer op ten minste de volgende punten: waar groei naar tijd en plaats realistisch is, welke (spits)reistijd per OV redelijk is, waar het oplossend vermogen van het OV ligt, welke maatregelen worden genomen voor ketenvoorzieningen en hoe wordt voorzien in situaties met een geringe vervoersvraag. De regionale overheden geven in de PVVP's en RVVP's binnen hun regionale OV-netwerk prioriteit aan verbindingen met een hoog oplossend vermogen en een hoge vervoerswaarde. Provincies en WGR-plusregio's geven in de PVVP's en RVVP's concreet aan op welke wijze mensen die niet zelf in hun mobiliteit kunnen voorzien, een vervoersvorm wordt geboden die de bereikbaarheid waarborgt van voorzieningen die alleen in gemeenten met een centrumfunctie voorhanden zijn. Rijk en regionale overheden zorgen voor monitoring van de realisatie van deze doelstellingen, alsmede van het aanbod en gebruik van het OV.

Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten beoordelen plannen voor nieuwe woon- en werklocaties op de ruimtelijke inpassing, financiering en tijdige beschikbaarheid van OV-voorzieningen. Bij de keuze voor ruimtelijke ontwikkeling moet efficiënte inpassing in het aanwezige OV-netwerk mede leidend zijn, zowel de infrastructuur als wat de (structurele) exploitatie betreft.

De provincies en WGR-plusregio's nemen in de concessies de plicht op tot afstemming van dienstregelingen. Waar mogelijk wordt intermodaal aanbesteed.

#### *Optimale toegankelijkheid OV*

OV-autoriteiten spannen zich in samenspraak met gemeenten en ondersteund door het rijk in om geleidelijk een toegankelijk OV te realiseren.

Gezien de verwachte ontwikkeling van het materieel in het stads- en streekvervoer dat eind 2010 nagenoeg voor 100% voldoet aan toegankelijkheidseisen, spitst de aanpak zich toe op de belangrijkste bushaltes. In de periode t/m 2010 worden haltes bij vitale bestemmingen zoals ziekenhuizen en verzorgingstehuizen en knooppunthaltes ('sterhaltes') toegankelijk gemaakt, zodat een zo groot mogelijk deel van de doelgroep 'mensen met een mobiliteitsbeperking' hiervan kan profiteren.

Rijk, provincies, WGR-plusregio's en gemeenten maken bestuurlijke afspraken over het aandeel toegankelijke haltes in 2010, over de financiering en over de voortgang.

#### *Ontschotting OV en doelgroepenvervoer*

De overheden streven zoveel mogelijk naar 'ontschotting' van verschillende budgetten voor collectief personenvervoer. Het rijk ondersteunt initiatieven die leiden tot een betere samenwerking tussen de verantwoordelijken voor doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. De verwachting is dat een gebundelde inzet van middelen voor collectief personenvervoer op regionaal niveau de meeste schaalvoordelen biedt, zowel vanuit het perspectief van de klant, de opdrachtgevers en de opdrachtnemers van het vervoer. Het gebruik van algemene voorzieningen als het openbaar vervoer heeft de voorkeur boven specifieke voorzieningen voor bepaalde doelgroepen.

### *3.9 Langzaam verkeer: korte afstanden, voor- en natransport*

Alle overheden stimuleren het lopen en het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel en als schakel in de ketenverplaatsing van deur-tot-deur. Gemeenten, waterschappen, provincies en WGR-plusregio's doen dit onder meer door te zorgen voor een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. De overheden zorgen bovendien voor parkeervoorzieningen voor fietsers die op het gebied van kwaliteit, kwantiteit en locatie voldoen aan de vraag. Voor de realisering van het fietsnetwerk nemen zij in de PVVP's, RVVP's en het gemeentelijk beleid een doel voor 2010 en 2020 op.

Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten stimuleren het fietsaandeel bij verplaatsingen korter dan 7½ kilometer. Bij de oplevering van nieuwbouwwijken moet een goede fietsverbinding aanwezig zijn met het centrum van de betreffende gemeente en met het buitengebied. Ook bij de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen wordt gezorgd voor een goede ontsluiting per fiets. De rijksoverheid voorziet in het kader van het programma Ruimte voor de fiets in stallingsvoorzieningen rond stations.

Alle overheden werken aan het terugdringen van fietsendiefstal, waarbij de inzet is om het aantal fietsdiefstallen in 2010 te halveren ten opzichte van 1999 (Politie-monitor 1999: 6,4 fietsdiefstallen per 100 fietsen).

Alle beheerders van wegen, spoorwegen en vaarwegen hebben bij de aanleg en aanpassing van infrastructuur (mede)verantwoordelijkheid voor het zo veel mogelijk instandhouden en verbeteren van kruisende routes voor fiets- en wandelverkeer. De decentrale overheden inventariseren vooraf de effecten van infrastructurele maatregelen op de mogelijkheden voor en de aantrekkelijkheid van wandelen en fietsen. Alle overheden zorgen voor promotie van fietsgebruik en kennisoverdracht.

### *3.10 Luchtvaart, mainport Schiphol en luchthavens*

#### *Mainportproject en langetermijnbeleid Schiphol*

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

#### *Versterking landzijdige bereikbaarheid Schiphol*

Bij het beleid inzake de luchthaven als vestigingslocatie voor bedrijven en kantoren is het criterium van gerelateerdheid aan de luchthaven een belangrijk uitgangspunt. Dit omwille van behoud van de landzijdige bereikbaarheid, veiligheidsdoelstellingen en toekomstige duurzame ruimtebehoefte van de primaire vervoersfunctie van de mainport.

#### *Decentralisatie regionale en kleine luchthavens*

Naast de mainport Schiphol zijn de regionale luchthavens primair van belang voor de bereikbaarheid van regio's en voor de versterking van de regionale economie. In het wetsvoorstel voor de regionale en kleine luchthavens worden duidelijk omschreven bevoegdheden ten opzichte van alle burgerluchthavens behalve Schiphol van het rijk naar de provinciale overheden gedecentraliseerd. Het IPO is positief over het wetsvoorstel dat voor de zomer voor advies aan de Raad van State is voorgelegd.

Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten waarin een regionale luchthaven is gelegen, zorgen ervoor dat deze via relevante ontsluitende infrastructuur van en naar de (hoofd)infrastructuur goed bereikbaar is. Waar mogelijk wordt samengewerkt met luchthavens direct over de grens.

### *3.11 Binnenvaart*

De ambitie is het realiseren van betrouwbare reistijden voor de binnenvaart in 2020 met prioriteit voor de hoofdverbindingssassen. Het rijk werkt de onderhoudsachterstanden op de hoofdvaarwegen weg. Daarmee worden onverwachte stremmingen zo veel mogelijk voorkomen en voldoen de vaarwegen aan de afgesproken afmetingen. Ook wordt de capaciteit van de

vaarwegen vergroot, zodat het groeiende transport van de mainports en greenports naar de economische kerngebieden en het buitenland over het water zonder kwaliteitsverlies afgewikkeld kan worden.

Het streefbeeld voor 2020 is dat hoofdvaarwegen die de belangrijkste zeehavens met het achterland verbinden (hoofdtransportassen), ten minste geschikt zijn voor klasse-VIb-schepen en vierlaagscontainervaart, de doorgaande nationale hoofdvaarwegen ten minste voor klasse Va-schepen en vierlaagscontainervaart en de overige hoofdvaarwegen ten minste geschikt zijn voor klasse IV en drielaagscontainervaart. Op de hoofdvaarwegen wordt gestreefd naar een gemiddelde totale wachttijd<sup>2</sup> bij sluizen van maximaal dertig minuten in de maatgevende maand. Verder moeten er op de hoofdvaarwegen – ook voor schepen met gevaarlijke stoffen – voldoende ligplaatsen zijn en de bediening van de kunstwerken moet zo veel mogelijk afgestemd worden op de wensen vanuit de markt en – waar van toepassing – op de netwerkanalyses.

#### *Optimalisering rol in Europa*

Het rijk zet zich internationaal in voor versterking van de maatschappelijke bijdrage van de binnenvaart in Nederland en Europa. Doelen hierbij zijn:

1. goede afstemming en ontwikkeling van (aansluitende) TEN-corridors;
2. verbetering van de milieuprestatie en de veiligheid in een internationaal level playing field;
3. verbetering van de efficiency van de binnenvaart.

Het rijk brengt onderzoekers en ondernemers bij elkaar om gezamenlijk kansrijke innovatieprojecten te formuleren. Het rijk is aanjager en facilitator voor projecten die bijdragen aan verlaging van de maatschappelijk-economische kosten van de binnenvaart en die op steun en participatie van het bedrijfsleven kunnen rekenen.

De vaarwegbeherende overheden formuleren op basis van de streefbeelden voor de hoofdverbindingssassen gebiedsgerichte doelen voor onderhoud, bediening en ontwikkeling van hun eigen vaarwegen en zorgen voor afstemming met het hoofdvaarwegennet. Gemeenten houden bij hun ruimtelijkeordeningsbeleid expliciet rekening met multimodale ontsluiting en ontwikkeling van natte bedrijventerreinen. Provincies en WGR-plusregio's dragen er zorg voor dat op strategische punten binnen de economisch kerngebieden voldoende ruimte wordt gereserveerd voor overslag van bulkgoederen en containers op binnenvaartschepen.

#### *3.12 Zeescheepvaart*

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

De publieke taak van het rijk beperkt zich – waar mogelijk nationaal, maar veelal internationaal – tot:

1. het creëren van eerlijke marktverhoudingen;
2. het vergroten van de innovatiekracht;
3. het stellen van duidelijke kaders voor milieu en veiligheid;
4. het vereenvoudigen van procedures, waaronder reductie van administratieve lasten.

---

<sup>2</sup> De wachttijd is de totale passeertijd minus de nivelleertijd (de tijd die nodig is om het waterniveau te laten dalen of stijgen).

Een gelijk internationaal speelveld voor de zeescheepvaart is een noodzakelijke voorwaarde.

### 3.13 Mainport Rotterdam en overige zeehavens

#### *Marktomstandigheden verbeteren, randvoorwaarden stellen en handhaven*

Het rijk wil de maatschappelijke meerwaarde van de Nederlandse zeehavens als vervoersknooppunten en als vestigingsplaats voor industrie en dienstverlening voor Nederland optimaliseren. Daarbij komen drie hoofdlijnen naar voren: het verbeteren van de marktomstandigheden, het stellen van heldere randvoorwaarden en het ten minste in stand houden en zo nodig verbeteren van de capaciteit van infrastructuur en van fysieke ruimte voor economische activiteiten. Voor de afwegingskaders die aangeven wanneer door het rijk wordt geïnvesteed, wordt verwezen naar de Nota Zeehavens en het MIT; onderdeel daarvan is dat bij een gelijke score in het afwegingskader, investeringen in de mainport Rotterdam vóór investeringen in zeehavens in andere economische kerngebieden gaan. Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten ondersteunen in de uitwerking van het regionale en lokale ruimtelijk en verkeers- en vervoersbeleid het streven van het rijk.

#### *Capaciteit instandhouden en zo nodig verbeteren*

Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten zorgen ervoor dat zeehavenactiviteiten (industriële en op- en overslagbedrijven en het daarmee samenhangende verkeer en vervoer) in streek- en bestemmingsplannen voldoende ruimte krijgen voor verdere ontwikkeling, binnen de kaders van de Nota Ruimte. Daarbij houden zij rekening met alle relevante belangen, waaronder vigerende normen voor milieuoverlast (emissies, geluid), veiligheid van omwonenden (externe veiligheid) en natuurwetgeving (onder meer naleving van de vogel- en habitat-richtlijn). Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten zorgen voor een goede bereikbaarheid van zeehaventerreinen van en naar de (hoofd)infrastructuur.

Het rijk werkt samen met de provincie Zuid-Holland, de stadsregio Rotterdam en de gemeente Rotterdam aan de versterking van de mainport Rotterdam én de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond, zoals beschreven in de Planologische Kernbeslissing Plus Mainportontwikkeling Rotterdam en de daarin vervatte drie deelprojecten Landaanwinning (Tweede Maasvlakte), Bestaand Rotterdams Gebied (herschikking) en 750 ha natuur- en recreatiegebied. Het rijk heeft daarmee een ruimte gereserveerd van maximaal 1 000 ha netto voor vestiging van bedrijvigheid op de Tweede Maasvlakte. In de PKB Nota Ruimte heeft het rijk daaraan randvoorwaarden verbonden ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Met het oog op transportpreventie zal het bevorderen van clustering daarbij een belangrijke plaats innemen. Om in de vraag naar ruimte voor havengerelateerde bedrijventerreinen ten behoeve van Rotterdam te kunnen voorzien acht het rijk het noodzakelijk dat hiervoor naast de ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte in de noordrand van de Hoeksche Waard ruimte wordt geboden.

De provincie Noord-Holland en de betreffende gemeenten in het Noordzeekanaalgebied dragen er zorg voor dat in de streek- en bestemmingsplannen rekening wordt gehouden met een eventuele aanpassing van het zeeluisencomplex in het Noordzeekanaal bij IJmuiden.

Het rijk stimuleert innovatie binnen zeehavens met prioriteit voor benutting van bestaande infrastructuur en ruimte, betere afstemming van publieke en private communicatiesystemen en oplossingen voor veiligheids- en milieuproblemen. In internationaal verband stimuleert en ondersteunt het rijk de samenwerking tussen Nederlandse en buitenlandse zeehavens, ondermeer door afstemming met bestuurders van buurlanden.

Regionale en lokale overheden wordt gevraagd dit ook te doen. Indien uit de samenwerking consequenties voortvloeien voor publieke taken, zoals infrastructurele investeringen of douaneprocedures, dan wil de rijksoverheid bezien in hoeverre ze dit kan faciliteren. Verder sluit het rijk voor de hoofdverbindingen naar het Europese achterland aan bij de TEN's, inclusief de Motorways of the Sea. Doorvoer via Nederland zal geacommodeerd blijven worden.

### 3.14 Veiligheid

#### *Verkeersveiligheid op de weg*

Het nationale doel is een permanente verbetering van de verkeersveiligheid door reductie van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden. Het nationale doel voor 2010 en 2020 is (in opgehoogde aantallen):

- Een reductie van het aantal verkeersdoden tot maximaal 900 doden in 2010 en maximaal 580 in 2020 (dat is een daling ten opzichte van 2002 van respectievelijk ruim 15% en 45%);
- Een reductie van het aantal ziekenhuisgewonden tot maximaal 17 000 in 2010 en maximaal 12 250 in 2020 (dat is een daling ten opzichte van 2002 van respectievelijk 7,5% en 34%);
- Behoud van een plaats in de top vier van de Europese Unie in 2010 en 2020.

Het nationale doel in 2020 hangt in grote mate af van een in Europees verband te realiseren verregaande verbetering van voertuigtechnologie. Indien dit niet lukt, zal het aantal verkeersdoden in 2020 maximaal 780 kunnen zijn en het aantal ziekenhuisgewonden maximaal 14 150. De effecten van het volledige scenario Nouwen zijn berekend op een extra reductie van 60 doden en 1 250 ziekenhuisgewonden in 2020. De registratie van doden en ziekenhuisgewonden in het verkeer blijft op een voldoende niveau gehandhaafd.

De nationale doelstelling werkt voor alle provincies en WGR-plusregio's in gelijke mate door in provinciale en regionale doelstellingen, zodat alle provincies en regio's de aantallen met eenzelfde percentage terugbrengen als het nationale doel voor 2010 en 2020. De provincies en WGR-plusregio's werken deze doelen met bestuurlijke en maatschappelijke partners uit in provinciale en regionale maatregelpakketten, die zowel maatregelen op het gebied van gedrag, voertuig als op het gebied van infrastructuur bevatten en waarbij in ieder geval aandacht wordt geschonken aan het goederenvervoer (vracht- en bestelwagens).

Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid. Verkeershandhaving vormt het belangrijke sluitstuk van het verkeersveiligheidsbeleid, waarbij de regionale plannen worden afgestemd met de regionale projecten verkeershandhaving. Wegbeheerders brengen in de periode tot 2020 bij nieuwe aanleg en in het kader van beheer en onderhoud essentiële herkenbaarheidskenmerken aan op alle wegen.

#### *Spoorveiligheid*

Het beleid is erop gericht het hoge veiligheidsniveau duurzaam te bestendigen door te streven naar permanente verbetering van de veiligheidssituatie van het spoorvervoer. Dit vereist een bestuurlijk slagvaardige verdeling van taken en bevoegdheden voor de spoorveiligheid. De veiligheidscultuur wordt bevorderd door het versterken van veiligheidsmanagement bij alle spoorbedrijven. Binnen Verkeer en Waterstaat en ProRail dient een veiligheidsmanagementsysteem te zijn ingevoerd. Voor de veiligheid van de spoorinfrastructuur wordt een eenduidig normenkader ontwikkeld.

Voor het aantal reizigers dat in 2010 bij een treinongeval om het leven komt, bedraagt de risiconorm 1,5 dodelijke slachtoffers per 10 miljard reizigerskilometers. Op overwegen vallen in 2010 maximaal 24 doden. Ten aanzien van risicotoename bij gedecentraliseerde spoordiensten, bijvoorbeeld door frequentieverhoging, geldt dat de betreffende weg- en spoorbeheerders op basis van een risicoanalyse tot mitigatie van de

toegenomen onveiligheid komen. Deze mitigatie mag ook in het gebied rond de betreffende overweg worden gevonden.

Het persoonlijk risico van baanwerkers en rangeerders is in 2010 maximaal 1 dode op 10 000 werknemers (fte) per jaar. Het collectieve risico voor onbevoegden op het spoor bedraagt maximaal 1,5 dodelijke slachtoffers per jaar. Voor conventioneel spoorvervoer dient per traject van A naar B een groepsrisiconorm te worden ontwikkeld. Voor personeel zoals machinisten, conducteurs en storingsmonteurs is het persoonlijk risico in 2010 0,5 doden op 10 000 werknemers (fte) per beroepsgroep per jaar. Er komt een uniforme veiligheidssystematiek voor trein-tram-metroachtige combinaties alsmede voor de overige railsystemen die niet onder het nationaal spoorwegwet vallen. De veiligheidsaspecten worden bij wijziging of bij nieuwbouw van een railsysteem preventief en in de uitvoering beheerst met behulp van een integraal veiligheidsplan en een safety case.

#### *Veiligheid in de lucht en op de vliegvelden*

De rijksoverheid streeft permanent naar verbetering van de luchtvaartveiligheid. Daarbij zet de overheid in op een verdere daling van het aantal doden en gewonden samenhangend met vliegverkeer en een verdere vermindering van het aantal ernstige incidenten. Dat doet ze door randvoorwaarden voor veilig vliegverkeer te stellen. De Inspectie van Verkeer en Waterstaat zal toezicht houden en regels handhaven.

Voor regionale en kleine luchthavens wordt vooruitlopend op de inwerkingtreding van nieuwe regelgeving specifiek voor de externe veiligheid een planologisch interim-beleid gevoerd. In dit beleid worden beperkingen opgelegd aan het ruimtegebruik op locaties in de omgeving van de luchthaven door middel van het vastleggen van contouren, om zo toekomstige risicosituaties te vermijden. In de Wet luchtvaart wordt de basiskwaliteit voor externe veiligheid geregeld. Na decentralisatie van taken en bevoegdheden staat het provincies dan vrij (restrictief) beleid voor regionale en kleine luchthavens uit te werken.

#### *Veiligheid op zee en in de binnenvaart*

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

De rijksoverheid bevordert het veiligheidsbewustzijn onder overheidsdiensten, bedrijven en burgers en stimuleert het gebruik van informatie en communicatietechnologie. Het rijk bevordert het gebruik van veilige vaartuigen en de overheden benutten de mogelijkheden van nautisch veilige infrastructuur (bijvoorbeeld in de Tweede Maasvlakte). De rijksoverheid versterkt de samenwerking met decentrale overheden op het gebied van verkeersmanagement en ruimtelijke ordening op en langs het water. Het rijk streeft naar zo veel mogelijk scheiding van beroepsvaart en recreatievaart. Als dat niet mogelijk is wordt waar nodig de (rijks)infrastructuur aangepast om veilig samengaan mogelijk te maken.

De betrokken decentrale overheden:

- houden bij het opstellen van streekplannen, provinciale verkeers- en vervoersplannen en bij het beoordelen van bouw- en bestemmingsplannen onder meer rekening met de voor de veiligheid en vaarfunctie benodigde ruimte langs de vaarweg;
- faciliteren alternatieve routes voor de recreatievaart, zoals is aangegeven in de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland;

- realiseren river information services op vaarwegen vanaf klasse IV en aanliggende havens in decentraal beheer, conform de Europese RIS-richtlijn;
- zorgen voor adequate capaciteit, geoefendheid en inzetbaarheid van hulpverlening en rampenbestrijding op gemeentelijk ingedeelde wateren.

#### *Sociale veiligheid*

Het doel is de waardering van het veiligheidsgevoel te verhogen en het aantal incidenten te verminderen. In de aan de beheerder van het spoorwegnet en de vervoerder over het hoofdrailnet te verlenen concessies neemt het rijk een zorgplicht ten aanzien van de sociale veiligheid op.

Provincies en WGR-plusregio's dragen zorg voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig regionaal openbaar vervoer dat past bij hun specifieke regionale situatie. In de PVVP's en RVVP's alsmede in het gemeentelijk beleid wordt aangegeven welke doelstelling wordt nagestreefd.

Provincies en WGR-plusregio's hebben een gezamenlijk streefcijfer voor de verbetering van de waardering van het veiligheidsdoel van de reiziger in het voertuig bepaald. Op basis van een jaarlijkse actualisering van de meerjarenplannen van Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer wordt het te bereiken effect opnieuw berekend. De provincies en WGR-plusregio's streven deze ambitie vooral na met de aanpak van probleemtrajecten of -gebieden (stations of haltes). Omdat de sociale onveiligheid zich niet alleen in het openbaar vervoer manifesteert, bedden de decentrale overheden de aanpak zo veel mogelijk in de integrale keten van opvang, toezicht, handhaving en vervolging in.

#### *Veiligheid in tunnels*

Het tunnelveiligheidsbeleid richt zich op alle tunnels in publiek of privaat beheer die langer zijn dan 250 meter. In 2006 zijn de gebruikseisen voor wegtunnels voortkomend uit de EU-richtlijn naar verwachting wettelijk verankerd en voor spoortunnels naar verwachting in 2007. Bij beide wettelijke regelingen worden de Europese minimeisen aangevuld met enkele nationale eisen, omdat het wettelijk vastleggen van de eisen uit de richtlijn voor Nederland in wetgevingsopzicht een ongewenste teruggang in het reeds bestaande veiligheidsniveau zou betekenen. Decentrale overheden krijgen hiermee een goed kader voor toetsing, toezicht en handhaving van tunnelveiligheid. In een concepthandreiking risicoanalyses zijn toetscriteria opgesteld, die in de praktijk worden gebruikt door de initiatiefnemer, het bevoegd gezag en de Commissie Tunnelveiligheid. Deze toetscriteria voor het persoonlijk risico, het groepsrisico en voor het treffen van maatregelen zullen in 2008 worden geëvalueerd. De Europese Unie overweegt in 2009 of een algemene geharmoniseerde methodologie voor risicoanalyses nodig is.

#### *Transport van gevaarlijke stoffen*

De ambitie is gericht op permanente verbetering van de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Hiermee wordt beoogd te komen tot een transparante en evenwichtige belangenafweging tussen vervoer, veiligheid en de bebouwde omgeving.

Het rijk zorgt voor de vaststelling van een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met de daarbijbehorende maximale gebruiksruimtes en veiligheidszones. Daarmee worden de transportstromen van gevaarlijke stoffen beheerst en gebundeld. De maximale consequenties voor de ruimtelijke planvorming en hulpverlening als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn daarmee duurzaam vastgelegd, waardoor voor de lange termijn zekerheid en duidelijkheid wordt gecreëerd. Het rijk zal de daartoe benodigde instrumenten ontwikkelen om te



waarborgen dat het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de gebruiksruimte blijft en dat de veiligheidszones doorwerken in de ruimtelijke planvorming.

Vervoerders, verladers en ontvangers dragen er zorg voor dat gevaarlijke stoffen waar mogelijk via de veiligste en voor de samenleving minst belastende modaliteit en route worden vervoerd. Het rijk heeft daarbij een stimulerende rol.

Zowel het rijk als de provincies en gemeenten nemen externe veiligheid op in de beheersplannen voor infrastructuur. Het rijk, de provincies en de gemeenten zorgen voor een veilige en goed onderhouden infrastructuur. Op gebiedsniveau benoemen de provincies, WGR-plusregio's en gemeenten, daar waar zij bevoegd zijn, relatief veilige voorkeursroutes voor het transport van gevaarlijke stoffen in aansluiting op het nationale basisnet en voeren zij een hierop gericht samenhangend verkeersmanagement. Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten wegen de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen vanaf het begin mee in de ruimtelijke planvorming. Waar sprake is van planvorming in de nabijheid van het basisnet, vormen de vastgestelde gebruiksruimte en veiligheidszone hierbij het uitgangspunt.

#### *Security: bescherming van vitale infrastructuren*

Het verkeers- en vervoerssysteem moet zo worden ingericht en ontworpen dat de kans op schade door moedwillige verstoring en misbruik van vitale infrastructuur en transportketens in alle modaliteiten beperkt is en de voorbereiding op resterende risico's voldoende is. Het rijk toetst in dit kader vanaf 2004 de kwetsbaarheid van de belangrijkste knooppunten. Dit betreft in ieder geval de mainports Schiphol en Rotterdam en de beschikbaarheid van het rijkswegennet.

Het rijk, de provincies, WGR-plusregio's en gemeenten hebben, naast de al bestaande zorg voor sociale veiligheid, oog voor moedwillige verstoring en bevorderen zo veel mogelijk dat beheerders van infrastructuur ten behoeve van de continuïteit van de dienstverlening de gevolgen van moedwillige verstoring verkennen en waar relevant actie ondernemen. Gemeenten zien toe op het zo goed mogelijk beveiligen van zeehaventerreinen tegen terroristische of andere gewelddadige aanslagen conform daartoe opgestelde (ISPS-code en de EU-richtlijn ter zake) en nog op te stellen regelgeving (aankomende EU-richtlijnen), en informeren het rijk over de getroffen maatregelen.

#### *3.15 Kwaliteit leefomgeving: duurzame mobiliteit*

Het rijk komt alle nationale en internationale verplichtingen na op het gebied van emissievermindering en milieukwaliteit. De grenswaarden voor NO<sub>2</sub> probeert het rijk in 2010 op zo veel mogelijk plaatsen te halen. Het rijk zet in op ontkoppeling van economie en milieu door te stimuleren dat de schadelijke effecten door infrastructuur en vervoer voor mens en omgeving blijven verminderen.

#### *Klimaat*

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

*Luchtkwaliteit*

Het rijk realiseert de – op basis van Europese richtlijnen (NEC) – geformuleerde plafonds voor verkeer en vervoer in 2010 en zet zich primair in Europees verband in om de uitstoot van luchtverontreinigende emissies bij alle modaliteiten, inclusief luchtvaart en zeescheepvaart, te reduceren door ondermeer actief bronbeleid. Het rijk zet zich er daarnaast voor in de Europese normering opgenomen grenswaarden voor NO<sub>2</sub> in 2010 op zoveel mogelijk plaatsen te halen. Naar het zich nu laat aanzien, zullen niet alle bestaande knelpunten vóór 2010 kunnen worden opgelost. Het rijk zet zich daarom nu alvast internationaal in voor een verschuiving van de termijn waarop in de bestaande knelpuntsituaties aan de grenswaarde voor NO<sub>2</sub> moet worden voldaan naar 2015. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het realiseren van de Europese grenswaarden voor de lokale luchtkwaliteit voor NO<sub>2</sub> bij besluiten die lokaal te beïnvloeden zijn. Alleen bij samenloop met infrastructuur in beheer van andere wegbeheerders (rijk en provincie) zullen maatregelen in overleg tussen gemeenten en rijk dan wel provincie genomen worden. Provincies en gemeenten nemen bij nieuwbouw langs rijksinfrastructuur de eisen van het Besluit luchtkwaliteit 2005 in acht. Het rijk zet zich in voor een vermindering van emissies naar lucht en water bij zee- en binnenvaart via normen in internationaal verband (IMO en CCR), door te voldoen aan EU-regelgeving voor waterkwaliteit en door zich in te zetten om het Scheepsafvalstoffenverdrag in werking te laten treden. Via bronbeleid op nationaal niveau wordt vermindering van emissies van de recreatievaart gerealiseerd.

*Geluid*

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

*Natuur en landschap*

Alle overheden zetten zich in om aan de wettelijke en beleidsmatige randvoorwaarden op het gebied van natuur en landschap te voldoen. Het rijk streeft daarbij naar bundeling van infrastructuur en vervoerstromen.

Het rijk neemt bij de aanleg van nieuwe of verbreding van bestaande infrastructuur gebiedsgericht ontwerpen in samenhang met de omgeving als uitgangspunt. Provincies, waterschappen en gemeenten doen hetzelfde. Dit kan leiden tot aanpassing van zowel de infrastructuur als van de directe omgeving. Het rijk zal hierbij de wettelijke en beleidsmatige randvoorwaarden in acht nemen en streeft ernaar om panorama's vanaf de infrastructuur op steden, dorpen en landschappen te behouden. Ook provincies, waterschappen en gemeenten houden hier rekening mee.

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

recreatief medegebruik sprake kunnen zijn. Daarnaast wordt Europese en nationale regelgeving op het gebied van ruimtelijke kwaliteit voortgezet.

**BIJLAGE 1: BRIEF AAN DE TWEEDE KAMER MET TOELICHTING OP  
WIJZIGINGEN**

Aan  
de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
16 december 2005	2
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/MDV/U.05.03320	-
Onderwerp	
Planologische kernbeslissing Nota Mobiliteit	

Geachte voorzitter,

## 1 Inleiding

15 december 2005 heeft de Tweede Kamer gestemd over de ingediende moties met betrekking tot de Nota Mobiliteit. Op verzoek van de Tweede Kamer bied ik u bij deze, mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de aangepaste nota ("deel 3A") aan.

In deze aangepaste nota is een aantal wijzigingen verwerkt. Ten eerste zijn de aangenomen amenderende moties in de PKB-teksten verwerkt. Het kabinet heeft alle aangenomen amenderende moties overgenomen.

Daarnaast zijn de in het debat met uw Kamer gedane toezeggingen opgenomen. In twee brieven (van 3 december 2005 met kenmerk DGP/MDV/U.05.02759 en van 14 december 2005 met kenmerk DGP/MDV/U.05.03268) heb ik u reeds over de precieze verwerking van deze toezeggingen geïnformeerd.

In de nu voorliggende brief geef ik per wijziging in de PKB-teksten ten opzichte van deel 3 een korte verklaring. Als bijlage vindt u de integrale PKB-deel 3a en een overzicht van de wijzigingen ten opzichte van de PKB-teksten uit deel 3.

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71  
Fax 070 351 78 95

## 2 Verwerking van de aangenomen amenderende moties

### *Motie 54 over Anders Betalen voor Mobiliteit<sup>3</sup>*

Ervan uitgaande dat uw Kamer met deze motie instemt, heb ik de motie in deze PKB-deel 3a verwerkt op pagina 144, in de eerste alinea van de paragraaf “Anders Betalen voor Mobiliteit”.

### *Motie 28 over kwaliteitseisen voor hoofdverbindingssassen*

De motie van de leden Hofstra, van Hijum en Hermans, om voor de hoofdverbindingssassen een aantal uitgangspunten vast te stellen, heb ik verwerkt. Gegeven de prioriteit voor deze hoofdverbindingssassen, is op pagina 146, in de paragraaf “Benutten en uitbreiden capaciteit HWN” toegevoegd dat wetgeving en procedures bij aanleg van nieuwe wegen zullen worden gestroomlijnd. Daar is eveneens aandacht besteed aan het streefbeeld voor hoofdverbindingssassen van 2x3 rijstroken. Ontvlechting tussen lokaal- en langeafstandsverkeer is als oplossing voor congestie op hoofdverbindingssassen rond stedelijke gebieden aangegeven in de tweede alinea van deze paragraaf. Tot slot heb ik op deze pagina, in de paragraaf “Beheer en onderhoud”, de koppeling tussen onderhoud en geplande uitbreidingen aangegeven.

### *Motie 34 over onderzoek naar systeemsprong hoofdrailnet door ERTMS en 25 kV*

De motie van de leden Slob, van Hijum, Hofstra en Verdaas heb ik overgenomen als extra actie in de Uitvoeringsagenda. Deze motie leidt derhalve niet tot een wijziging in de PKB.

## 3 Verwerking van de toezeggingen

### *3.16 Algemeen*

Om de indruk weg te nemen dat het kabinet geen enkele grens wil stellen aan de mobiliteit, zoals het lid Slob veronderstelde, is op bladzijde 139, in de eerste alinea van de paragraaf “Essentiële onderdelen van beleid” toegevoegd dat voor de mobiliteit wettelijke kaders gelden op het gebied van veiligheid en leefomgeving.

### *3.17 Gebiedsgerichte aanpak*

In het nota-overleg is lang gesproken over de netwerkanalyses. Als gevolg van deze discussie is een aantal wijzigingen doorgevoerd. Op bladzijde 141, de eerste alinea van de paragraaf “Gebiedsgerichte aanpak” is ten eerste de zogenaamde “Zevensprong” van het lid Verdaas als inhoudelijk kader voor de netwerkanalyses toegevoegd. Ook is het aantal analyses uitgebreid tot elf; toegevoegd zijn de samenwerkende Friese steden, de Stedendriehoek en de IJsseldelta. Verder is benadrukt dat de netwerkanalyses over alle modaliteiten – weg, openbaar vervoer en fiets – heen zullen kijken, en dat voor het resulterende pakket de maatschappelijke baten het leidende criterium zijn.

---

<sup>3</sup> Eerder aangeduid als gewijzigde motie nr. 26.

Omdat door de gewenste toevoegingen aan de 'triple A' het verschil tussen deze categorie en de hoofdverbindingssassen zeer gering werd, heeft het kabinet dit onderscheid laten vallen. De term is dan ook uit de tweede alinea van de paragraaf "Gebiedsgerichte aanpak" geschrapt. Dientengevolge is ook de verwijzing op bladzijde 146, in de paragraaf "Beheer en onderhoud" geschrapt. Deze aanpassingen moeten tevens worden gezien als een partiële herziening van de Nota Ruimte. De prioriteit blijft liggen bij de hoofdverbindingssassen.

### *3.18 Mobiliteitsmanagement*

Op basis van het debat en de concept-moties van de leden Van der Ham en Hermans is verduidelijkt dat gemeenten de taak hebben afspraken te maken met bedrijven over de toepassing van mobiliteitsmanagement. Daaraan is toegevoegd dat dit instrument gebruikt wordt voor alle modaliteiten, zonder voorkeur voor een bepaalde modaliteit. Eveneens is toegevoegd een explicitering van de rol van het Rijk in het beschikbaar stellen en houden van fiscale hulpmiddelen, zoals die afgelopen jaar ook bij de reconstructie van de A9 zijn gebruikt.

### *3.19 Transportbesparing*

Modal shift 'nieuwe stijl' staat op de agenda van dit kabinet. Om deze agenda te expliciteren, zijn naar aanleiding van vragen van met name de leden Van Hijum, Slob en Van der Staaij de activiteiten en insteek rond dit thema verder verduidelijkt. Ook is aangegeven dat naar aansluiting bij het EU-programma Marco Polo wordt gestreefd. Dit is opgenomen op pagina 143, in de eerste alinea van de paragraaf 'Transportbesparing'.

### *3.20 Bereikbaarheid weg*

De doelstelling om naast betrouwbaarheid en reistijd, ook de filezwaarte terug te brengen is opgenomen op pagina 145, in de eerste alinea van de paragraaf "Bereikbaarheid weg". Deze ambitie zal worden gemeten in voertuigverliesuren.

### *3.21 Openbaar vervoer en goederenvervoer per spoor*

De ambitie van het kabinet op het gebied van het openbaar vervoer is op pagina 146, in de eerste alinea van de paragraaf "Openbaar vervoer en goederenvervoer per spoor", verduidelijkt én aangescherpt. Het systeem zal een groei van 30% voor regionaal OV en zelfs 40 tot 50% op trajecten in de Randstad in de spits moeten kunnen verwerken, met een hoge betrouwbaarheid en hoge frequenties. De lijn dat vervoerders en decentrale overheden voor de daadwerkelijke realisatie van deze ambities als eerste verantwoordelijk zijn, blijft overeind.

In de derde alinea op pagina 147 van deze paragraaf, is naar aanleiding van vragen van het lid Van Hijum de notie toegevoegd dat het hoofdtrainnet de economische kerngebieden en alle landsdelen verbindt. Op verzoek van het lid Slob, ondersteund door anderen, is een zin naar de vierde alinea, in dezelfde paragraaf, verschoven, zodat wordt benadrukt dat het rijk streeft naar een grotere betrouwbaarheid en capaciteit voor goederen- en personenvervoer per spoor.

In de vijfde alinea op pagina 147 is, in aanvulling op de ambitie, opgenomen dat vervoersgroei van het OV breed zal worden onderzocht en dat naar de dekking voor hieruit resulterende kosteneffectieve maatregelen zal worden gezocht, wanneer de spoorsector zich aan de groeiprognoses wil committeren.

Naar aanleiding van de debatten is in de tweede alinea op pagina 148 aangegeven dat het Rijk via het beheer- en vervoerplan met Prorail en NS afspraken maakt over de capaciteit van het netwerk en over een aanbod dat past bij de vervoervraag. Naar aanleiding van het verzoek van de leden Slob, Dijkema, Van Hijum en Van der Staaij is het genoemde aantal mogelijke maatregelen voor de infrastructuurbeheerder uitgebreid.

Op pagina 148, de vijfde alinea, in de paragraaf "Openbaar vervoer", is het tijdstip van de go-beslissing van de Minister over de chipkaart aangepast aan de realiteit, conform de brief (Kamerstukken 2004-2005, XXXXX, nr. XXX) die u daarover in de zomer heeft ontvangen. Ook is de mogelijkheid tot tariefdifferentiatie – enige tijd na de invoering – geëxpliciteerd. In de zevende alinea op deze pagina is de monitoring van het OV-gebruik geregeld.

Naar aanleiding van vragen van het lid Dijkema is de tweede alinea op pagina 149 over de toegankelijkheid van het OV en CVV geschrapt en vervangen door een nieuwe tekst. Toegevoegd is de ambitie om tot en met 2010 zoveel mogelijk 'sterhaltes' toegankelijk te maken. Het kabinet heeft ook de ontschotting tussen OV en doelgroepenvervoer opgenomen, waarbij de voorkeur uitgaat naar algemene boven specifieke voorzieningen.

### *3.22 Langzaam verkeer*

Naar aanleiding van de motie van het lid Duijvendak zullen de decentrale overheden, naast de fiets, ook het lopen stimuleren. Dit is toegevoegd op pagina 149, in de eerste alinea van de paragraaf "Langzaam verkeer".

### *3.23 Regionale en kleine luchthavens*

Zoals het lid Van Hijum in het debat opmerkte, is over het wetsvoorstel waarin bevoegdheden over de regionale en kleine luchthavens worden gedecentraliseerd nog niet gesproken in de Tweede Kamer. Het voert daarom te ver de invulling van het wetsvoorstel al op te nemen in de PKB-teksten. De tweede alinea van de paragraaf "Regionale en kleine luchthavens", op pagina 150, is dan ook geschrapt.

### *3.24 Verkeersveiligheid*

Het lid Hermans gaf aan zich, in het kader van de ambitieuze doelstelling voor verkeersveiligheid, zorgen te maken over de ongevalregistratie. Daarom is op pagina 153, in de eerste alinea van de paragraaf "Verkeersveiligheid op de weg", opgenomen dat de registratie van verkeersslachtoffers op voldoende niveau moet blijven. Hiermee worden zowel rijk als decentrale overheden gebonden.



#### **4 Aan de Uitvoeringsagenda toegevoegde acties**

Naast wijzigingen in de PKB-tekst, heb ik een aantal activiteiten toegezegd. Deze toezeggingen kunnen worden beschouwd als een toevoeging op de Uitvoeringsagenda.

Het betreft dan:

- Het werkprogramma kilometerprijs, waarin open wordt gekeken naar mogelijkheden tot samenwerking met verzekeraars, automobielindustrie, telecommunicatiebedrijven en system integrators.
- De SER-adviesaanvraag over mobiliteitsmanagement, inclusief telewerken, dagindeling en flexibele openings- en werktijden.
- Het onderzoek naar de analyse van de vervoersvraag en de capaciteitsontwikkeling van het spoorvervoer, afgezet tegen verschillende toekomstscenario's.
- Een bijdrage van het rijk aan onderzoeken naar de mogelijkheden voor het reactiveren van oude spoorverbindingen.
- Een onderzoek naar effecten van klimaatverandering op en mogelijke beheersmaatregelen voor infrastructuur en mobiliteit.

#### **5 Tenslotte**

Met de kamerbehandeling van de Nota Mobiliteit en met name door de grondige en uitvoerige gedachtewisselingen en de daaruit voortvloeiende wijzigingen, is het draagvlak voor de Nota Mobiliteit verder verbreed. Daarmee vormt de Nota een nog degelijker basis voor de uitvoering van het beleid door alle betrokken partijen, zodat we onze aandacht kunnen gaan verleggen richting het daadwerkelijk verbeteren van het verkeer- en vervoersysteem in Nederland.

Ik vertrouw er dan ook op dat de aangepaste Nota Mobiliteit ("deel IIIa") op korte termijn door u zal worden geagendeerd voor de eindstemming, waarbij ik er vanuit ga dat er alsnog wordt ingestemd met de motie 54.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs



## BIJLAGE 2: NIEUWE ACTIES UITVOERINGSAGENDA

Pagina 12, tabel, paragraaf 'Vorbereiden besluit over een kilometerprijs', toevoegen:

Actie:	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Regiobetrokkenheid en bedrijfsleven		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Werkprogramma kilometerprijs	Nota Mobiliteit Rapport ABvM	2006	Financiën EZ VROM, Justitie, BZK	VenW	Decentrale overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties		VenW
Tweejaarlijkse monitor kilometerprijs	Nota Mobiliteit Rapport ABvM	2006	Financiën EZ VROM	VenW	IPO, SKVV, VNG en bedrijfsleven		VenW

Pagina 13, tweede alinea, paragraaf 'Vorbereiden besluit over een kilometerprijs', toevoegen:

*Daarbij staat het kabinet open voor verzoeken tot samenwerking, afstemming en kennisuitwisseling en zal dit coördineren en stimuleren.*

Pagina 23, eerste alinea, paragraaf 'mobiliteitsmanagement, toevoegen:

*Omdat de dagelijkse routine van mensen doorslaggevend is voor de mobiliteitsbehoefte, zal het Rijk de SER om een advies vragen over Mobiliteitsmanagement. Telewerken, nieuwe vormen van dagindeling en flexibele openings- en werktijden zullen onderdeel zijn van deze aanvraag. Daarnaast vraagt het rijk hoe het bedrijfsleven zelf invulling wil geven aan mobiliteitsmanagement en welke rol zij kunnen spelen op dit gebied.*

Pagina 29, vierde alinea, paragraaf 'ontvlechting', toevoegen:

*Het rijk zal de verschillende mogelijkheden voor ontvlechting, dus zowel personen versus goederen (bijvoorbeeld doelgroepsstroken voor doorgaand transport) als korte-afstandsverkeer versus doorgaand verkeer onderzoeken. Daarbij wordt gekeken naar de bijdrage van de maatregelen aan de doelstellingen voor bereikbaarheid, en naar de kosteneffectiviteit van de maatregel.*

Pagina 37, tweede alinea, paragraaf 'openbaar vervoer', toevoegen:

*Nationale OV-ambassadeur*

*De minister van Verkeer en Waterstaat zal in voorjaar 2006 een nationale OV-ambassadeur benoemen.*

*Deze OV-ambassadeur heeft als taak om – samen met vertegenwoordigers van overheden, vervoerders en reizigers – te zorgen voor voldoende afstemming tussen verschillende vervoerswijzen, teneinde de inzet van de diverse partijen beter op elkaar af te stemmen, en daarmee de reiziger optimaal te bedienen. Samen met genoemde partijen zal de OV-ambassadeur de visie van de Nota Mobiliteit en de acties uit de Uitvoeringsagenda concreet maken, belemmeringen voor de uitvoering tijdig signaleren en oplossen, of adviezen ter oplossing aanreiken. Verder fungeert de OV-ambassadeur als nationaal aanspreekpunt voor reizigersorganisaties en ziet hij toe op een goed verloop van de contacten tussen overheden, vervoerders en reizigersorganisaties. Tenslotte biedt hij de helpende hand bij onverhoopte problemen, en zorgt hij dat partijen zo snel mogelijk weer met elkaar verder gaan.*

*De minister van Verkeer en Waterstaat stemt de rol en werkwijze van de OV-ambassadeur af met vertegenwoordigers van overheden, vervoerders en reizigersorganisaties.*

**Pagina 37, tabel, paragraaf ‘openbaar vervoer’, toevoegen:**

Actie:	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Regiobetrokkenheid en bedrijfsleven		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Benoeming OV-ambassadeur		2006		VenW	IPO, SKVV, KNV/MOBIS en reizigersorganisaties		VenW

**Pagina 39, tweede alinea, paragraaf ‘openbaar vervoer’ onder het kopje ‘Analyse vervoervraag’ boven het kopje ‘investeringen benutten’, toevoegen:**

Actie:	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Regiobetrokkenheid en bedrijfsleven		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Analyse vervoersvraag, capaciteitsontwikkeling spoorvervoer		2006	Financiën, VROM	VenW	NS, Prorail, goederenvervoerders		VenW

*Capaciteitsontwikkeling spoorvervoer met verschillende groeiscenario's*

*Deze actie bestaat uit de volgende onderdelen:*

- a) *Nagaan welke vervoerscapaciteit op het bestaand spoor kan worden geboden.*
- b) *Het actualiseren en analyseren van de inzichten in vervoerstromen per spoor naar tijd, plaats en op een aantal specifieke zware spoorverbindingen. Hierbij wordt een aantal uiteenlopende groeiscenario's onderscheiden.*
- c) *Voor de verschillende groeiscenario's worden eventuele capaciteitsknelpunten op het spoornet voor de periode na uitvoering van het herstelplan spoor in kaart gebracht.*
- d) *Voor deze groeiscenario's wordt verhoging van frequenties beoordeeld op verbindingen met de zwaarste vervoerstromen tussen de grote steden in de Randstad –Almere, Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Schiphol, Utrecht – maar ook op de zwaarste verbindingen in andere regio's zoals Noord-Brabant.*
- e) *Voor eventuele capaciteitsknelpunten worden de meest kosteneffectieve maatregelen in kaart gebracht om te voorkomen dat treinen in de file komen te staan.*
- f) *Tot slot wordt in gebracht of en in welke mate maatregelen scenario-afhankelijk zijn en vaststellen op welk moment in de tijd beslissingen noodzakelijk zijn.*

*De resultaten van deze actie zullen tijdig beschikbaar zijn voor weging in de netwerkanalyses.*

**Pagina 39, tweede alinea, paragraaf ‘openbaar vervoer’ onder het kopje ‘investeringen benutten’, toevoegen:**

Actie:	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Regiobetrokkenheid en bedrijfsleven		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Onderzoek haalbaarheid systeemsprong voor de spoorweginfrastructuur.		2006		VenW	NS, Prorail		VenW

*Systeemsprong voor meer en snellere treinen*

*Het rijk zal onderzoeken of en op welke wijze, onder de voorwaarde van een redelijke kosten-baten verhouding en met de gereserveerde middelen, gefaseerd een "systeemsprong" voor de spoorweginfrastructuur kan worden gerealiseerd door invoering van ERTMS en 25 KV. Dit om te bereiken dat er meer en snellere treinen kunnen rijden. Het onderzoek zal in overleg met de spoorsector worden uitgevoerd en de Kamer zal in 2006 over de resultaten hiervan worden geïnformeerd.*

**Pagina 41, eerste alinea, paragraaf 'decentraliseren contractsectordiensten', toevoegen:**

*Het rijk levert een bijdrage aan onderzoek naar de mogelijkheid oude spoorverbindingen te reactiveren.*

**Pagina 78, eerste alinea, paragraaf 'klimaat', toevoegen:**

*Tot slot zal het rijk onderzoek doen naar de effecten van klimaatverandering en vaker optredende extreme weersomstandigheden op infrastructuur en mobiliteit.*