

De Nota Mobiliteit CWE04.119

- samenvatting -

Inleiding

Deze notitie bevat een samenvatting van de belangrijkste thema's uit de Nota Mobiliteit en de opmerkingen en kanttekeningen die hierbij vanuit de provincie Flevoland kunnen worden geplaatst.

Belangrijkste thema's

De belangrijkste thema's in de Nota Mobiliteit zijn:

1. Versterken van de Nederlandse concurrentiepositie. De groei van het verkeer en vervoer wordt daarom geacommodeerd.
2. Betrouwbare reistijden van deur tot deur
3. Een gebiedsgerichte aanpak, waarbij naar het hele netwerk (lokaal, regionaal, nationaal) moet worden gekeken.
4. Betere benutting van de infrastructuur
5. Wegwerken van de achterstanden in het onderhoud (op korte termijn)
6. Financiering uit publieke en private investeringen
7. Betalen voor het gebruik van de infrastructuur
8. Decentraal wat kan, centraal wat moet
9. Openbaar vervoer moet doen waar het sterk in is, namelijk vervoer van grote groepen mensen
10. Verbetering van de (integrale) veiligheid
11. Verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving.
12. Stimuleren van innovatie en kennis.

De Nota Mobiliteit bevat essentiële onderdelen van beleid. Deze moeten hun doorwerking krijgen in het beleid van de lagere overheden.

Opmerkingen vanuit Flevoland

Infrastructuur

De grote Flevolandse projecten – corridor Haarlemmermeer - Almere, Hanzelijn en Zuiderzeelijn – zijn in de Nota opgenomen. In het uitvoeringsprogramma wordt gerekend met een bedrag van €4,5 miljard voor de corridor Haarlemmermeer - Almere (waarvan € 2 miljard voor de periode tot 2015 en € 2,5 miljard voor de periode 2015 – 2020) en €2,7 miljard voor de Zuiderzeelijn. De Hanzelijn is opgenomen in het huidige MIT

Nu € 4,5 miljard beschikbaar is, kan de volgende infrastructuur worden gerealiseerd:

1. een directe A6-A9 verbinding (duurste variant met lange tunnel = 4,6 miljard) of
2. een stroomlijnvariant, waarbij Gaasperdammerweg verdiept wordt aangelegd (= 4,4 miljard) of
3. een IJmeerweg met Gaasperdammerweg op maaiveld (= 4,4 miljard).

Deze reservering kan tot tevredenheid stemmen. Punt van aandacht is wel dat dit geld naar de uitkomsten van de planstudie gaat en niet meer naar andere projecten in de corridor, zoals de Zuidas of de wegenstructuur rond Schiphol – Haarlemmermeer. Voor de periode na 2020 zullen zeker aanvullende maatregelen nodig zijn.

De Nota Mobiliteit legt voor de ontsluiting van Almere sterk de nadruk op de corridor Haarlemmermeer – Almere. Voor de ontsluiting van grootschalige nieuwe woningbouwlocaties in Almere en de ontsluiting in andere richtingen (zoals de A30) is vanwege de doorkijk geen aandacht. Een duidelijke omissie in het plan is dat er geen uitbreidingsruimte is gereserveerd langs de A27 tussen knooppunt Eemnes en Almere.

Aandachtspunt vormt ook de spoorverbinding naar Amsterdam. De Nota geeft aan dat er met een beperkt aantal maatregelen tot 2020 voldoende capaciteit is op deze verbinding. De regio heeft, op basis van eigen onderzoek, een andere mening. Met de groei van Almere en mogelijke invoering van prijsbeleid op de weg zal het reizigersvervoer sterker groeien dan waar in de Nota vanuit wordt gegaan. Voor Flevoland is een goede en aantrekkelijke spoorverbinding met Amsterdam essentieel

om de groeiende verkeersstromen te kunnen verwerken. Uitbreiding van de capaciteit is daarom nodig.

In 2006 moet er meer duidelijkheid ontstaan over de groei van Almere. Het is van belang dat de aanleg en uitbreiding van infrastructuur gelijke pas houdt met de groei van Almere en Flevoland. Maar eerst zullen de achterstanden moeten worden weggewerkt. Het Flevolandse standpunt is dat grootschalige woningbouw alleen kan plaatsvinden, als de infrastructuur op orde is. De provincie Flevoland wil de groei van Almere ondersteunen, mits de integrale opgave van Almere is gewaarborgd in afspraken met het rijk.

De A6 en A28 zijn in de Nota Mobiliteit opgenomen als hoofdverbindingssas. Dat geldt niet voor de **N50**. Consequentie hiervan is dat de N50 geen prioriteit krijgt bij de rijksinvesteringen. Hierdoor dreigt wel de opwaardering van deze weg naar de achtergrond te schuiven. In de reactie naar het rijk wordt gewezen op het belang van deze weg voor de economische ontwikkeling van Flevoland. Er wordt een aparte lobby gevoerd om meer middelen beschikbaar te krijgen voor het gedeelte Ens – Ramspol.. De A/N23 is nu niet meer opgenomen in de rijksplannen. De provincie is inmiddels gestart met een Tracé/MER-studie voor het gedeelte tussen Lelystad en Dronten en heeft een visie ontwikkeld voor het gedeelte Dronten – Kampen. Een bijdrage van het rijk op kruisingen met rijksinfrastructuur is, vanwege de regionaal economische ontwikkelingen, volgens ons zeker op zijn plaats. De door de regio gewenste IJmeerverbinding wordt gekoppeld aan de studie Zuiderzeelijn. Daarnaast wordt de weg als referentie betrokken bij de planstudie Schiphol – Almere.

DE THEMA'S

Themagewijs volgen hieronder een aantal opmerkingen vanuit Flevolands perspectief:

Ad

1. Versterking van de Nederlandse concurrentiepositie, daarvoor moet de groei van het verkeer en vervoer worden geacommodeerd.
Dit is een trendbreuk met het verleden. De hoge verwachtingen over het openbaar vervoer en fietsgebruik zijn bijgesteld. De ervaring heeft geleerd dat de automobilititeit blijft groeien, ondanks de maatregelen die genomen zijn om het autogebruik te ontmoedigen.
De Nota Mobiliteit gaat uit van een groei van het autoverkeer met 40% in de periode 2000 – 2020. Als gevolg van de snelle groei van Flevoland zal hier de toename ruim het dubbele zijn. Prioriteit wordt gegeven aan de hoofdverbindingssassen. De topprioriteit ligt bij de zogenaamde triple-A-verbindingen (A2, A4 en A12). De A6 is in de Nota opgenomen als hoofdverbindingssas.
Positief
De groei van de automobilititeit wordt erkend
De A6 is aangewezen als hoofdverbindingssas en krijgt daardoor prioriteit
aandachtspunt
Conform de nota Ruimte wordt het accent sterk gelegd op de mainports (Schiphol en haven Rotterdam). Daardoor worden de economische potenties van andere regio's, waaronder Flevoland, onvoldoende benut. Dit wordt mede veroorzaakt door het feit dat in de nota het accent ligt op het faciliteren van bestaande economische concentraties en er nauwelijks aandacht is voor nieuwe economische ontwikkelingen. Een goede infrastructuur stimuleert de economische ontwikkeling. Zeker voor Flevoland is dit van belang.
De sterke gerichtheid op triple A-verbindingen past niet goed binnen de netwerkbenadering. Deze benadering kan namelijk aantonen dat investeringen in het onderliggend wegennet efficiënter kunnen zijn en daarom meer prioriteit verdienen.
2. Betrouwbare reistijden van deur tot deur
Niet langer wordt uitsluitend gekeken naar de congestiekansen en voertuigverliesuren op het hoofdwegennet. De gehele reistijd van deur tot deur wordt meegenomen. Op het hoofdwegennet wordt in de spits een reistijd van 1,5 keer de reistijd bij normale doorstroming acceptabel geacht. Op de stedelijke ringwegen en niet autosnelwegen mag de reistijd in de spits een factor twee hoger liggen. De reiziger moet op deze reistijden kunnen rekenen.
Aandachtspunt
Op de A6 en A1 wordt deze norm nu al niet gehaald. Dit geeft aan dat er met spoed maatregelen moeten worden genomen.

Een filevrije afwikkeling van het verkeer wordt ook in de toekomst niet gegarandeerd. Hoe dit zich vanuit concurrentieverhoudingen verhoudt tot de internationale context zal nader onderzocht moeten worden. Sterker dan tot nu toe zal ingezet moeten worden op vestiging van bedrijven in Flevoland, waardoor de noodzakelijke pendel kan worden teruggedrongen.

3. Een gebiedsgerichte aanpak, waarbij naar het hele netwerk (lokaal, regionaal, nationaal) moet worden gekeken.

Dit thema hangt samen met het voorgaande thema. Om de infrastructuur zo goed mogelijk te benutten is het van belang het hele netwerk in ogenschouw te nemen. Als de capaciteit op de ene weg tekort schiet, kan het verkeer naar een andere weg met voldoende capaciteit worden geleid. Beheersgrenzen spelen daarbij geen rol. Door prioritering van verkeersstromen kan de totale doorstroming worden verbeterd. Veel provincies, waaronder de provincie Flevoland, geven hier op het moment invulling aan (gebiedsgerichte aanpak).

Het rijk is bereid middelen ter beschikking te stellen voor maatregelen op het onderliggend wegennet, als dit bijdraagt aan de doorstroming op het hoofdwegennet.

Positief

De gebiedsgerichte aanpak stimuleert wegbeheerders om gezamenlijk naar oplossingen voor knelpunten te zoeken.

Aandachtspunt

De gebiedsgerichte aanpak biedt door de gezamenlijke aanpak kansen voor Flevoland. De gebiedsgerichte aanpak kan echter geen oplossing bieden voor het belangrijkste bereikbaarheidsknelpunt in Flevoland, de Hollandse Brug. Al het verkeer tussen Amsterdam en Flevoland moet gebruik maken van deze brug. Er is geen goed alternatief voorhanden zolang een extra regionale verbinding als de IJmeerweg ontbreekt.

De netwerkbenadering heeft zijn grenzen. Provinciale wegen zijn door hun inrichting vanuit verkeersveiligheids- en leefbaarheidsoverwegingen niet geschikt om grote verkeersstromen te verwerken. Aanvullende maatregelen en financiering zijn nodig.

4. Beter benutting

Door het beter benutten van de bestaande infrastructuur verwacht het rijk op korte termijn knelpunten op te lossen.

Positief

Op korte termijn worden effecten zichtbaar

Er wordt efficiënt met de beschikbare ruimte omgegaan.

Aandachtspunt

Benuttingsmaatregelen zijn niet altijd de oplossing voor het probleem. Zeker niet voor Flevoland, waar de mobiliteit sterk groeit. Benutting mag daarom niet in de plaats komen van uitbreiding. Dat geldt zeker voor de wegen in de A1/A6-corridor

Een recente uitspraak van de Raad van State heeft nieuwe knelpunten over de luchtkwaliteit aan het licht gebracht. Benuttingsmaatregelen moeten meer beoordeeld worden op de effecten op de leefomgeving. Hierdoor dreigt vertraging van benuttingsprojecten.

5. Op korte termijn de achterstanden in het onderhoud wegwerken

Er bestaat een aanzienlijke onderhoudsachterstand. Vooral op het spoor is dit merkbaar. Voor een goed en betrouwbaar verkeers- en vervoersysteem is een goed onderhouden infrastructuur van wezenlijk belang. Het rijk zet in op het spoedig wegwerken van de achterstand.

Positief

Het verkeers- en vervoersysteem wordt betrouwbaarder

Aandachtspunt

Met het onderhoud is de komende jaren veel geld gemoeid. Investerings in de aanleg van nieuwe infrastructuur dreigen daardoor te worden vertraagd. Verwacht mag worden dat het onderhoud zo effectief en efficiënt mogelijk wordt uitgevoerd, zodat er besparingen kunnen optreden, ten gunste van nieuwe investeringen.

6. Financiering uit publieke en private investeringen

Om op korte termijn extra geld te genereren voor infrastructuurprojecten wordt gekeken naar lagere overheden en het bedrijfsleven.

Positief:

Er wordt naar mogelijkheden gezocht om op korte termijn extra middelen te genereren, waardoor projecten eerder uitgevoerd kunnen worden.

Aandachtspunt:

Het is een illusie te verwachten dat de lagere overheden veel geld beschikbaar hebben voor investeringen in grote (rijks)projecten. Vanuit de grondexploitatie (gemeenten) en de opcenten op de MRB (provincie) zijn er beperkte mogelijkheden, maar voor een belangrijk deel blijven wij afhankelijk van het rijk.

Wellicht dat de markt meer te bieden heeft. Er wordt al jaren over pps gesproken, maar het aantal geslaagde pps-constructies is helaas nog beperkt.

7. Voor het gebruik van de infrastructuur zal in de toekomst moeten worden betaald. De minister onderzoekt de mogelijkheden om in de toekomst de automobilist te laten betalen, naar de mate van gebruik van de infrastructuur. De Nota maakt nog geen keuze over de wijze waarop dit zal gebeuren. Eerst wil de minister het draagvlak voor de verschillende soorten maatregelen peilen en onderzoek doen naar de uitvoerbaarheid. De minister heeft daarom een Platform in het leven geroepen dat hier onderzoek naar gaat doen. In het Platform hebben tal van maatschappelijke organisaties en overheden zitting. In de eerste helft van 2005 zal het Platform aan de minister advies uitbrengen. Mede op basis van dit advies zal een Plan van Aanpak worden uitgewerkt, dat voor 2007 gereed moet zijn. Het kabinet werkt eerst een nationaal kader voor betalen naar rato van gebruik uit, alvorens er wordt gedifferentieerd in de tarieven naar plaats en tijd. Het streven is om hierdoor het noodzakelijke beroep op de publieke middelen voor infrastructuur met € 3 a 7 miljard te verlagen in de periode 2010 – 2020. Beprijzing mag budgettair niet nadelig uitpakken voor regionale overheden. Macro gezien mogen bij de introductie van een kilometer gerelateerde heffing de lasten voor de burger niet toenemen.

Positief

Beprijzen (het betalen voor gebruik) is een methode om te sturen in de mobiliteit. De Minister wil niet over één nacht ijs gaan en laat de verschillende vormen van beprijzen en het maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak onderzoeken.

Het rijk geeft aan provincies te willen compenseren indien de Motorrijtuigenbelasting wordt afgeschaft. De Nota gaat niet in op de wijze waarop deze compensatie plaatsvindt.

Aandachtspunt

Provinciale Staten hebben zich eind 2003 uitgesproken tegen beprijzen als middel om het verkeer te reguleren. Onder voorwaarden is beprijzen bespreekbaar voor de financiering van nieuwe infrastructuur.

Duidelijk is dat prijsbeleid een bijdrage kan leveren aan het vergroten van de bereikbaarheid, door de latente vraag te beperken. Voorwaarde is wel dat er voldoende volwaardige alternatieven voor de reiziger zijn.

Actief participeren in de Noordvleugel inzake de vorming van een pilot beprijzing wegverkeer is van belang om maximale invloed uit te oefenen. Betaling als financieringsinstrument veronderstelt het betalen voor gerealiseerde infrastructuur. Beprijzing als reguleringsinstrument zal vanuit Flevolands oogpunt alleen acceptabel zijn als er voor de automobilist aanvaardbare alternatieven aanwezig zijn. Op dit moment voldoen noch A6/A1, noch het spoor hieraan.

8. Decentraal wat kan, centraal wat moet
Deze beleidslijn is al jaren geleden door het rijk ingezet. Door de invoering van de BDU per 1-1-2005 wordt hier verder uitvoering aan gegeven.

Positief

Provincies en gemeenten hebben meer mogelijkheden om zelf invulling te geven aan het beleid

Aandachtspunt

Met de decentralisatie stelt het rijk ook doelen die de regionale overheden moeten halen. Wij kunnen deze doelen alleen halen, als er voldoende financiële middelen voorhanden zijn.

9. Openbaar vervoer moet doen waar het sterk in is, namelijk vervoer van grote groepen mensen. Het rijk voelt zich verantwoordelijk voor de grote vervoerstromen in het OV. De lagere overheden zijn verantwoordelijk voor het regionale en lokale vervoer. Het rijk gaat voorbij aan de bestaande pilot in de Noordvleugel waarin, op basis van de RegioNet-gedachte de regio een belangrijke stem heeft in de infrastructuur en dienstregelingen voor het stadsgewestelijk OV.

Het rijk wil de toegankelijkheid van het openbaar vervoer waarborgen en verbeteren. Voor de landelijke gebieden is de ambitie dat er efficiënt, gericht en betrouwbaar kan worden ingespeeld op de geringe en gespreide vervoervraag, zodat ook degenen die geen eigen vervoer hebben, kunnen deelnemen aan maatschappelijke activiteiten. De provincies kunnen met de BDU zelf afwegingen maken.

Een spoorlijn is volgens de Nota rendabel als er meer dan 40.000 reizigers per dag over reizen. Ter indicatie: het aantal reizigers op de Flevolijn bedroeg vorig jaar 12.000 tussen Almere en Lelystad en 39.000 ter hoogte van de Hollandse Brug.

Een nieuw station is rendabel als dit 1000 nieuwe reizigers per dag oplevert. Wanneer de stations niet rendabel zijn, zal de regio moeten bijdragen.

Positief:

Inzet op het verbeteren van de betrouwbaarheid van het spoor

Aandachtspunten:

Het lucratieve spoorvervoer op de hoofdassen is een rijksverantwoordelijkheid. De minder winstgevendende lijnen liggen bij de regionale overheden. Provincies en kaderwetgebieden kunnen hun taak alleen uitvoeren als er voldoende (rijks)middelen beschikbaar zijn. Vanaf 2005 komen de rijksbijdragen voor het regionaal openbaar vervoer in de BDU.

Voor het stadsgewestelijk spoorvervoer (regionet in de Noordvleugel) geldt dat op zijn minst de bestaande afspraken tussen minister, spoorsector en regio worden gecontinueerd, zolang decentralisatie door het rijk niet wordt gewenst.

Het rijk gaat er vanuit dat het openbaar vervoergebruik in de toekomst niet meer groeit. Voor Flevoland is dat niet reëel. Door de groei van de bevolking, de toenemende drukte op de wegen en de verbeteringen die wij in het openbaar vervoer willen doorvoeren, houden wij nog wel degelijk rekening met een toenemend openbaar vervoergebruik.

In de Nota mobiliteit wordt de kostendekkingsgraad gehanteerd als criterium om prioriteiten te stellen. Dit is echter te eenzijdig. Ook het ruimtelijk economisch perspectief moet worden meegenomen. De Flevolijn bijvoorbeeld heeft een lage kostendekkingsgraad, maar is voor de regio zeer belangrijk en verdient daarom prioriteit.

Door de sterke nadruk op het hoofdnet in de Nota Mobiliteit komt het regionale stedelijke netwerk er slecht van af. Een heldere visie op het openbaar vervoer rondom de stadsgewesten ontbreekt.

10. Verbetering van de (integrale) veiligheid

Integrale veiligheid krijgt veel aandacht in de Nota Mobiliteit. Het aantal verkeersslachtoffers moet afnemen. In 2020 mogen er maximaal 640 doden en 13.500 ziekenhuisgewonden in het verkeer vallen.. Elke regio krijgt dezelfde verkeersveiligheidsdoelstelling opgelegd en zal daar ook op worden afgerekend. De beïnvloedingsmogelijkheden van de regio zijn echter beperkt. Veel maatregelen moet op nationaal of Europees niveau worden uitgevoerd. Het rijk erkent dat de regio's de doelstellingen alleen kunnen halen als landelijk en Europees ook maatregelen worden genomen.

Positief

Verkeersveiligheid blijft een speerpunt in het verkeers- en vervoerbeleid. Ook in financiële zin blijven de beschikbare middelen gehandhaafd.

Aandachtspunten:

De doelstellingen uit de Nota kunnen alleen worden gehaald als een groot aantal partijen op lokaal, regionaal, nationaal en internationaal niveau maatregelen nemen. De regio kan daarom maar ten dele worden afgerekend op het al dan niet halen van de doelstellingen. Vanwege onze sterk groeiende bevolking zal er sprake moeten zijn van een relatieve doelstelling.

11. Verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving.

Het rijk hanteert 'het veroorzaker betaalt principe'. Dat betekent dat de meerkosten van

inpassing, die veroorzaakt worden door nieuwe bestemmingen langs de hoofdinfrastructuur, nadat deze in de PKB of MIT worden aangekondigd, door de betreffende overheid moeten worden betaald.

Voor de uitstoot van CO2 houdt het rijk zich aan internationale afspraken, wat een terugdringing van de CO2-uitstoot betekent. Dit zal worden bereikt door innovatie en gedragsbeïnvloeding (belastingmaatregelen, het nieuwe rijden etc)

Positief

Er wordt vroegtijdig rekening gehouden met ruimtelijke ontwikkelingen, waardoor problemen in de toekomst zoveel mogelijk worden voorkomen.

Aandachtspunt

Wat betreft het veroorzakersprincipe moet ook het omgekeerde gelden. Het rijk dient bij de aanleg en uitbreiding van wegen rekening te houden met geplande uitbreidingen/ontwikkelingen.

12. Stimuleren van innovatie en kennis.

Dit moet een bijdrage leveren aan een betere bereikbaarheid en schoner vervoer. De corridor Almere – Haarlemmermeer wordt expliciet genoemd onder innovatie. Zo wordt bijvoorbeeld gedacht aan een proef met automatische voertuiggeleiding.

Aandachtspunt

De problematiek op de corridor Haarlemmermeer – Almere vraagt om creatieve oplossingen. Deze oplossingen mogen een snelle en goede oplossing echter niet in de weg staan.

Overige punten:

- De Nota heeft een looptijd van 15 jaar. Het plan geeft geen doorkijk na 2020. Maar ook na 2020 gaan de ontwikkelingen door.
- Het rijk wil het beleid voor de regionale luchthavens decentraliseren naar de provincies. De provincie Flevoland wil eerst een duidelijke visie van het rijk op de positie van de luchthaven Lelystad.