

1687-47

1687-47

1687-47

Evaluatie PVP 1998-2002
Samenvatting

1687-47

Evaluatie van de effectiviteit van het Noord- Brabantse verkeer en vervoerbeleid

Auteur

Wim van Beek,

Caroline Janssen

Datum

19 januari 2004

Opgesteld in opdracht van het Kernteam PVP+,
afdeling Verkeer en Vervoer

door:

Bureau Verkeer, Cluster Monitoring, Evaluatie en Modellen

Voor nadere informatie:

073-6812979

wvbeek@brabant.nl

1. Inleiding

Momenteel wordt door de provincie Noord-Brabant gewerkt aan een nieuw Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan (PVP). Daarvoor zijn monitoring resultaten een belangrijke input. De Monitor Verkeer en Vervoer Noord-Brabant geeft aan of de doelstellingen al zijn gehaald, of we op de goede weg zijn om die te halen, of dat we er nog (te) ver van zijn verwijderd. Dat gebeurt door beleidsdoelen te vertalen in meetbare indicatoren, waarop de waarde per indicator door de jaren heen wordt gemeten. Op deze wijze ontstaat een reeks van waarden per indicator. Als een aantal jaren indicatorwaarden zijn verzameld, kan daaruit een trend worden opgeemaakt, die een indicatie geeft of de beleidsdoelen worden gehaald of juist niet. De monitor heeft dus tot doel om te signaleren welke indicatoren zich wel en niet in de richting van de beleidsdoelen ontwikkelen. Om vervolgens een goede vertaalslag te kunnen maken richting het verkeer- en vervoersbeleid, is echter inzicht nodig in de oorzaken achter de conclusies uit de monitor. Voor de beleidsmaker is het van belang te weten waar kan worden ingegrepen om de trend bij te buigen in de gewenste richting.

De Monitor Verkeer en Vervoer Noord-Brabant gaat niet in op de oorzaken die tot een bepaald trendverloop leiden. Het is daarom niet duidelijk wat de effecten waren van het gevoerde beleid. Inzicht in de effectiviteit van het gevoerde beleid is wenselijk, omdat dat kan bijdragen aan een slagvaardiger PVP. Dit inzicht wordt verkregen via een evaluatie van het PVP 1998-2002. Deze evaluatie beoogt een inschatting te geven van de effecten van uitgeoefend V&V-beleid in de afgelopen jaren en van te verwachten effecten van mogelijk in te zetten beleidsmaatregelen in de komende jaren. Het haatsgevoerde is input voor het nieuw op te stellen PVP voor Noord-Brabant.

De evaluatie is opgesteld in opdracht van het kernteam PVP+, dat verantwoordelijk is voor de toestandkoming van het nieuwe PVP. Deze evaluatie is daarmee een product van de provincie Noord-Brabant. De uitkomsten van de evaluatie weerspiegelen de meningen van de deelnemende deskundigen, maar niet noodzakelijkerwijs die van hun organisatie. De evaluatie is bedoeld als hulpmiddel voor de makers van het nieuwe PVP.

De volgende onderzoeksvragen zijn tijdens de evaluatie aan de orde gesteld:

- 1) Welke factoren verklaren het verloop van een geconstateerde trend?
- Bij de beantwoording van deze vraag is onderscheid gemaakt naar drie categorieën:
 - a) *Autonome ontwikkelingen*. Dit zijn ontwikkelingen die de beschouwde trends wel beïnvloeden, maar die niet het gevolg zijn van het gevoerde beleid.
 - b) *Verkeer en vervoer beleid* (maatregelen).
 - c) *Ander beleid*. Het gaat hier om beleid of beleidsmaatregelen geïnitieerd vanuit bijvoorbeeld de beleidssterke en ruimtelijke ordening en economische zaken, voorzover daarvan significante invloed op het te verklaren effect wordt verwacht.
- 2) In welke mate dragen deze factoren bij aan het verloop van de trend, ofwel wat is het relatieve gewicht van de verklarende factoren?
- 3) Zijn de doelen voor verkeer en vervoer voor de provincie realistisch gesteld?
- 4) Wat zijn leemten in kennis bij de evaluatie?

Door de bij deze evaluatie gevolgde methode van "expert judgement" was het mogelijk om een groot deel van het beleidsveld Verkeer en vervoer in korte tijd te bestuderen. De kennis en ervaring van de in werkgroepen bijeengebrachte deskundigen is "afgetapt", om snel tot een inschatting te komen van effectieve en minder effectieve beleidsmaatregelen, in verleden en toekomst. In die zin hebben de uitkomsten geen wetenschappelijke basis. Wel konden alle relevante invloedsfactoren in onderling verband worden beoordeeld, op basis van de op dit moment beschikbare kennis. Deze evaluatie biedt daarmee een bundeling van beschikbare kennis en een systematische beoordeling van het gevoerde V&V beleid op een abstractieniveau dat is toegesneden op dat van het op te stellen PVP.

Zoals gezegd, deze evaluatie dekt een groot deel, maar niet het volledige verkeers- en vervoersveld. Uit praktische overwegingen is gekozen voor evaluatie van een beperkt aantal trends, voorzover beschikbaar in de Monitor Verkeer en Vervoer Noord-Brabant 2000-2001. De evaluatie is verder beperkt tot die onderwerpen waarvoor een tijdreeks (trend) beschikbaar was en waarop in de afgelopen planperiode een provinciaal beleid is gevoerd. Tenslotte is gekozen voor evaluatie van de relatief moeilijker te verklaren V&V trends.

Deze evaluatie is daarmee één van de hulpmiddelen om te komen tot een slayvaardig PVP, maar zeker niet het enige. Naast deze evaluatie worden ook andere studies uitgevoerd die het toekomstige PVP beogen te voeden, zoals de "Beleidsanalyse Milieu en energie in Verkeer en Vervoer".

Tabel S.1 presenteert een overzicht van de beschouwde thema's en de bijbehorende effectindicatoren, waarvoor een trendanalyse is uitgevoerd.

Tabel S.1: Thema's en indicatoren voor evaluatie PVP 1998-2002 Noord-Brabant

Thema	Indicator
1. Verkeersveiligheid	■ Totaal aantal verkeersslachtoffers, onderscheiden naar aantal doden, ziekenhuisgewonden en lichtgewonden
2. Leefbaarheid	■ Emissies luchtverontreinigende stoffen door wegverkeer ■ Aantal geluidsbelaste woningen
3. Openbaar vervoer	■ Reizigerskilometers openbaar vervoer (bus en trein) ■ Aandeel van de keuzereiziger in het openbaar vervoer
4. Auto/infrastructuur/DVM	■ Personenauto's/kilometers ■ Congestiekans/trajecetsnelheid op hoofdwegen
5. Goedereenvervoer	■ Modal split tonnage's goederenvervoer ■ Vrachtauto's/kilometers
6. Fiets	■ Reizigerskilometers fiets ■ Fietsverplaatsingen woon-werk motief

De factoren die de bovengenoemde trends hebben beïnvloed zijn in eerste instantie geïnventariseerd op basis van literatuurstudie. Tijdens één of enkele workshops is aan deskundigen gevraagd de lijst van verklarende factoren aan te vullen/te veranderen. Vervolgens is aan de deskundigen gevraagd om het relatieve gewicht van een verklarende factor te schatten door het toekennen van een score. Deze schattingen zijn mede gebaseerd op voor deze evaluatie verzamelde informatie. Hiervoor is geput uit de reeds genoemde Monitor Verkeer en Vervoer Noord-Brabant 2000-2001. Anderzijds is voor deze evaluatie een inventarisatie uitgevoerd van in den lande bekende effectschattingen.

De effecten van ontwikkelingen en beleid zijn geschat op de schaal van de provincie Noord-Brabant, over een periode van tien jaar vooruit. Bij de inschatting van het toekomstige effect van beleidsmaatregelen is rekening gehouden met omstandigheden, die toepassing ervan in de weg kunnen staan of juist kunnen stimuleren.

2. Evaluatie per thema

Overzicht

In tabel S.2 zijn de effectiviteitschattingen voor elk van de zes bekeken beleidsthema's van Verkeer&vervoer samengevat. Elk rondje staat voor de geschatte invloed van autonome factoren, themabeleid en ander beleid in de afgelopen tien jaar op het bereiken van de geëvalueerde themadoelstelling. De tabel is afgeleid van de hooftrapport opgenomen tabellen met effectiviteitscores per autonome ontwikkeling of beleidsmaatregel. Veel trends van relevante autonome ontwikkelingen zijn in beeld gebracht in bijlage 2 van het hooftrapport.

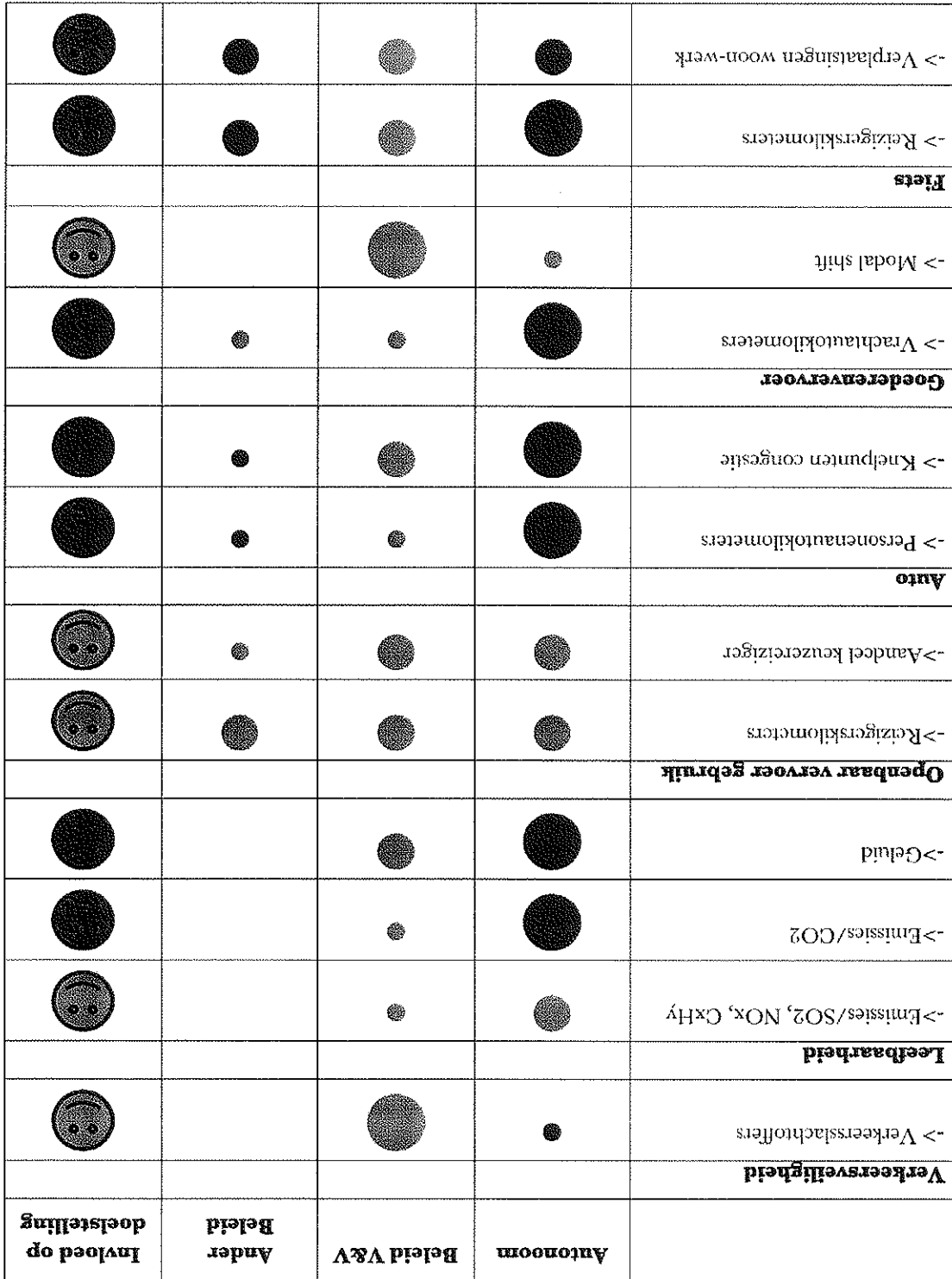
Lit de tabel valt af te leiden dat autonome ontwikkelingen er voor zorgen dat de gestelde doelen voor auto-, vrachtauto- en fietskilometers en autocongestie niet haalbaar zijn. Hetzelfde kan gezegd worden over de doelstellingen voor kooldioxide-uitstoot en geluidshinder veroorzaakt door wegverkeer. Anderzijds leveren autonome ontwikkelingen een redelijk grote positieve bijdrage aan het halen van de doelen voor reductie van de uitstoot van zwaveldioxide, stikstofdioxide en koolwaterstoffen door wegverkeer en de doelen voor groei van het OV. Bedenk wel dat het halen van de taakstelling voor OV-reizigerskilometers volledig is te danken aan het treinverkeer, de reizigerskilometers per bus zijn juist gedaald! Ook is de gegevensbasis voor het aandeel van de keuzereiziger mager, en is elke groei voldoende: er is geen kwantitatieve taakstelling voor het aandeel van de keuzereiziger gesteld.

Het verkeersveiligheidsbeleid en het beleid gericht op een modaal-shift van het goederentransport van vrachtauto naar trein en (binnen)schip is succesvol gebleken, en was in hoofdzaak verantwoordelijk voor het feit dat de doelen op koers liggen.

De negatieve invloed van autonome ontwikkelingen maken een aantal doelen weliswaar onhaalbaar, maar het beleid gericht op die doelen deed erger voorkomen. Er was sprake van een redelijk grote positieve invloed van het beleid gericht op bestrijding van geluidshinder door wegverkeer, op de groei van OV-reizigerskilometers en het aandeel keuzereiziger in het OV, op het oplossen van congestieknelpunten en op groei van het aantal fietskilometers en –verplaatsingen.

Voor de thema's auto en fiets had het RO-locatiebeleid een negatieve invloed op het bereiken van de Verkeer en vervoersdoelen, met name door het vergroten van verplaatsingsstanden. Op de OV doelen had het RO-beleid juist een positieve invloed door het compacte stad beleid, wat draagvlakverhogend werkte voor OV systemen. Het gevoerde parkeerbeleid was gunstig voor het bereiken van OV en fietsdoelen. Invoering van de SOV studentenkaart heeft gezorgd voor een redelijk grote negatief effect op de fietsdoelen.

Figuur S.2: relatief gewicht van autonome factoren, themagericht beleid en ander beleid op het halen van de beleidsdoelen.



○ / ○ = gering / behoorlijk/ bepalend effect op het bereiken van de doelstelling
 ● / ● = positief / negatief effect op het bereiken van de doelstelling
 ● / ● = bij voortzetten huidige beleid is de doelstelling haalbaar / onhaalbaar

2.1 Verkeersveiligheid

Doelen en trends

De landelijke hoofddoelstelling van het verkeersveiligheidsbeleid is om een reductie van het absolute aantal verkeersslachtoffers te realiseren. De provincie Noord-Brabant heeft deze doelstelling overgenomen en proportioneel vertaald: in 2000 moesten er 25% minder verkeersslachtoffers zijn dan in 1985. Voor het jaar 2010 geldt de taakstelling dat het aantal dodelijke slachtoffers ten opzichte van 1986 met 50% moet zijn gedaald en het aantal verkeersgewonden met 40%.

De verkeersveiligheid in de periode 1986-2001 is sterk verbeterd, vooral op provinciale wegen en in mindere mate op gemeentelijke wegen. Op rijkswegen kan niet gesproken worden van een verbetering. Hoewel het aantal dodelijke slachtoffers daar wel is gedaald, is het aantal gewonden door verkeersongevallen juist gestegen. De doelen en taakstellingen voor verkeersveiligheid voor 2010 voor alle Noord-Brabantse wegen samen liggen daarmee binnen bereik, ook al is de doelstelling voor het jaar 2000 voor het totaal aantal verkeersslachtoffers te ambiteus gebleken. Dat geldt echter alleen als de inspanningen om de verkeersveiligheid te verbeteren onverminderd worden voortgezet. De voorspellingen over de mate van doelrealisatie zijn immers gebaseerd op het doortrekken van de trend uit voorgaande jaren; een trend die in belangrijke mate werd beïnvloed door verkeersveiligheidsbeleid, zoals hierna wordt beschreven.

Trendverklaring

Ten behoeve van deze evaluatie is de effectiviteit van een aantal afzonderlijke maatregelen geschat, zonder naar de samenhang tussen deze maatregelen te kijken. Bij deze aanpak tekent de werkgroep aan dat verkeersveiligheidsbeleid gebaat is bij een breed pakket van maatregelen, waarbij de som méér is dan de afzonderlijke delen: het één kan veelal niet zonder het ander.

De in de afgelopen jaren uitgeoefende maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid zijn in hoofdzaak verantwoordelijk voor de gesignaleerde reductie in het aantal verkeersslachtoffers. Ook in de toekomst zal dat zo blijven. Autonome ontwikkelingen zoals de ontgroening en mobiliteitsgroei beïnvloeden de verkeersveiligheid zowel in positieve als in negatieve zin. Het netto totaal effect van deze autonome ontwikkelingen samen was licht negatief, en dat zal naar verwachting van de werkgroep zo blijven. Het beleid op andere terreinen van overheidsbehoefte, zoals de ruimtelijke ordening, was niet of nauwelijks van invloed op het bereiken van verkeersveiligheidsdoelen in de afgelopen jaren. Ruimtelijke ordening zou in de toekomst echter een redelijk grote bijdrage kunnen leveren door al in de ontwerpfase verkeerskundige inbreng mee te nemen bij de ontwikkeling van nieuwbouwalocaties en bedrijfsterreinen.

De aanpassing van kruispunten op provinciale en gemeentelijke wegen, het inrichten van 30-/60 kilometergebieden, voorlichting & educatie en handhavingen (met name alcoholcontroles en controles op helmplicht bromfiets) waren de meest effectieve beleidsmaatregelen om tot een reductie van het aantal verkeersslachtoffers in Noord-Brabant te komen. Naar verwachting zal dat zo blijven in de komende tien jaar, zij het dat het initiatief tot 30-/60 kilometergebieden iets aan effectiviteit zal inboeten. Omdat de maatregel al wijdverbreid is toegepast, zal het schrik-effect afnemen, en krijgen we te maken met de wet van afnemende meeropbrengsten. De provincie heeft vooral bijgedragen aan de reductie van het aantal slachtoffers door infrastructurele maatregelen te treffen op provinciale wegen.

De volgende beleidsmaatregelen, te nemen door de provincie, zijn naar verwachting het meest effectief:

- Aanpassen onveilige kruispunten op provinciale wegen.
- Aansturen op meer verrassende alcoholcontroles en bromfietsacties door politie/OM.
- Stimuleren van meer voorlichting en educatie, bijvoorbeeld op scholen.

zal ook de doelstelling voor 2010 (daling van 10%

ame waar te nemen. Voor de uitstoot van zijn stof

zels verder gedaald.

door de uitstoot van stikstofdioxide door de vrachtau

de trends voor:

e Voertuiggeleiding (AVG) en telematica.

- ie weghenhet volgens de principes van Luitzaan v

In 1998 bedroeg het aantal te saneren woningen in Noord-Brabant 15.190, waarvan 10.912 woningen ten gevolge van wegverkeerslawaaï en 4.278 ten gevolge van railverkeerslawaaï. Het aantal gesanerde woningen in de periode 1998-2002 bedraagt 2.806 (circa 18% van het aantal in 1998).

Doelen en trends

Geluidhinder

De werkgroep heeftbaarheid schat in dat het meeste effect op de gewenste emissiereductie van luchtverontreiniging door het verkeer valt te verwachten als de provincie:

- Aandringt bij het rijk op verdere regelgeving en stimulering van voertuigtechnologische verbeteringen en de introductie van schonere brandstoffen als waterstof en biodiesel.
- Zelf experimenten op dit vlak aanmoedigt.
- Aandringt bij het rijk op nationale regelgeving over het invoeren van snelheidsbeperkende maatregelen door (stedelijke) regio's.
- Aandringt bij het rijk op bredere educatie en voorlichting rondom acties als "Het Nieuwe Rijden" en "Koop Zuinig, Rij Zuinig". De provincie zelf kan een actieve rol spelen bij de inbedding van het gedachtegoed achter deze acties door educatieve acties in samenwerking met bijvoorbeeld scholen te registreren.
- Uitvoering geeft aan haar voornemen om afspraken te maken met belangrijke fleetowners in de provincie over het vervangen van het wagenpark door schone en stille voertuigen.

De meest effectieve maatregelen om luchtverontreiniging door het verkeer te verminderen waren in het verleden ingevoerde regelgeving, stimuleringsregelingen gericht op het invoeren van schonere brandstoffen en motoren en snelheidsbeperkende maatregelen. Naar de toekomst toe verwacht de werkgroep een groeiende invloed van snelheidsbeperking en -controle daarop, van acties in het kader van Het Nieuwe Rijden en Koop Zuinig, Rij Zuinig, en van de ingebruikname van nieuwe railinfrastructuur, die kan zorgen voor een verschuiving van het goederenvervoer van vrachtauto naar spoor.

heeft gedaan.

wagenpark), die de vermindering van de CO₂-emissie door verbetering van de energie-efficiency meer dan teniet automobilität en de trend van toenemend gewicht en groter motorvermogen bij personenauto's (samenstelling De toename van de CO₂ uitstoot door het verkeer wordt voornamelijk veroorzaakt door de groei van de personenauto's met benzinemotoren.

technische verbeteringen aan dieselmotoren en het effect van de invoering van de driewegkatalysator bij afname van het zwavelgehalte in motorbrandstoffen. De afname van de emissie van fijn stof is het gevolg van driewegkatalysator. De geconstateerde afname van de SO₂-emissie is vooral veroorzaakt door een stapsgewijze De waargenomen emissiereductie van NO_x door verkeer komt geheel voor rekening van de invoering van de

te noemen.

aan de bereikte voertuigtechnische verbeteringen, dus helemaal autonoom zijn de ontwikkelingen op dit vlak niet rijkssoevereïteit en stimuleringsprogramma's als Schoner, Stillier, Zuïnger hebben een positieve bijdrage geleverd effect van een aantal beschouwde beleidsmaatregelen naar verwachting wel wat toe. Regelgeving door de Ook in de komende tien jaar zullen vooral autonome ontwikkelingen de emissies blijven bepalen, al neemt het ondanks de sterke toename van de automobilität die een belangrijke negatieve invloed heeft.

voornamelijk te danken aan de invoering van voertuigtechnische verbeteringen en andere brandstoffen. Dit autonome factoren bepaald. De sinds 1986 bereikte emissiereductie bij het verkeer in Noord-Brabant is De ontwikkeling in de uitstoot van verontreinigende stoffen naar de lucht werd in het verleden vooral door

Gezien de ontwikkeling in de afgelopen 4 jaren en wegens gebrek aan financiële middelen wordt verwacht dat de doelstelling (reductie tot 0 belaste woningen in 2010) niet wordt gehaald.

Trendverklaring

De toegenomen automobilititeit was in het verleden bepalend voor het aantal geluidbelaste woningen, en dat blijft ook voor de komende jaren zo. Ook door de toenemende congestie zal de geluidbelasting op de gevel van woningen in de toekomst licht toenemen. Zwaardere wagens (in zowel gewicht als motorinhoud) en een groter aandeel dieselmotoren in het Brabantse wagenpark zorgden in de afgelopen jaren voor een iets hogere geluidbelasting van woningen. Omdat verwacht wordt dat deze ontwikkeling zal doorzetten, neemt de negatieve invloed op de reductie van geluidbelaste woningen toe tot redelijk groot. Daarmee bepalen ook hier, in het verleden zowel als voor de toekomst, vooral de autonome ontwikkelingen de waargenomen en verwachte geluidshinder. De invloed van beleidsmaatregelen, gericht op verbetering van de leefbaarheid, weegt voor geluidshinder wat zwaarder mee dan voor luchtverontreiniging.

De meest effectieve beleidsmaatregelen om het aantal geluidbelaste woningen te verminderen waren het aanbrengen van geluidsschermen langs rijkswegen en van ZOAB (Zeer Open Asfalt Beton) als wegdek op deze wegen in Noord-Brabant. In de komende jaren verwacht de werkgroep een redelijk grote reductie in aantal geluidbelaste woningen door de aanleg van de IJzeren Rijn en de Betuwelijn, omdat daarvan een vermindering (in de groei) van het aantal vrachtautokilometers wordt verwacht.

De geluidbelaste woningen door het weg- en railverkeer die nu op de A-lijst staan worden gewoonlijk gesaneerd door de woningen te voorzien van gevelisolatie. Het beleid is er echter ook op gericht om nieuwe saneringsgevallen te voorkomen. Daartoe kan de provincie het best:

- Inzetten op het aanbrengen van ZOAB op nieuwe en bestaande rijkswegen in Brabant.
- Stimuleren dat gemeenten de meest geluidbelastende gemeentelijke wegen voorziet van ZOAB.
- Tot op heden is van de circa 635 kilometer provinciale weg slechts circa 1 procent (circa 5 kilometer) uitgevoerd in ZOAB (het betreft gedeelten van de wegen: N261, N270, N629 en N272). Als provinciale wegen vaker zouden worden voorzien van ZOAB wegdek, dan zou een behoorlijke geluidsreductie mogelijk zijn. Door het gebruik van de provinciale wegen door landbouwvoertuigen slibt ZOAB echter dicht. De provincie zou daarom eerst afspraken moeten maken met de agrarische sector, bijvoorbeeld over de verdeling van extra beheerskosten of over alternatieve routes voor het landbouwverkeer.
- Een provinciale Verkeersmilieukaart maken, zodat inzichtelijk wordt waar de maximaal toegestane geluidbelasting langs wegen wordt overschreden, en ook berekend kan worden waar overschrijdingen in de toekomst te verwachten zijn. Op basis van dit inzicht kan vervolgens bepaald worden waar geluidsschermen het meest (kosten) effectief geplaatst kunnen worden.
- Aandringen bij Rijk, NS en andere betrokken partijen op de realisatie van een aantal geplande spoorlijnen in en nabij Noord-Brabant, zoals de IJzeren Rijn en de Betuweroute.

2.3 Openbaar vervoer

Doelen en trends

In deze evaluatie staan de effectindicatoren vervoersgroei en het aandeel van de keuzereiziger centraal, omdat deze het meest direct aansluiten op de hoofddoelen van het OV beleid van de provincie Noord-Brabant. De PVVP doelstelling is een groei van het aantal OV reizigerskilometers van 15% t.o.v. 1995, te bereiken in 2004. Voor de beoogde groei van het aandeel van de keuzereiziger in het OV is geen kwantitatieve taakstelling geformuleerd.

Het openbaar vervoergebruik in Noord-Brabant in 2001 is met ruim 16% gegroeid ten opzichte van 1995 (bus en trein samen). Het aantal kilometers met de bus is in deze periode, gelijk de landelijke trend, gedaald (met 8%). Het treingebruik is fors toegenomen (met 29%). Voor Noord-Brabant is de taakstelling voor het treinvervoer nu al bereikt. Het busvervoer laat een tegengestelde richting zien en bij gelijkblijvende trend zal de taakstelling voor de bus niet worden gehaald. Het aandeel keuzereizigers in de bus in de Provincie Noord-Brabant is in 2002 licht gestegen van circa 25% in 2001 naar 29% in 2002. Evenals in 2001 ligt het landelijk aandeel keuzereizigers in 2002 5% hoger dan in Noord-Brabant. Met name het aandeel keuzereizigers in het concessiegebied Oost is fors gestegen.

In het toekomstige beleid moet meer onderscheid worden gemaakt tussen een sociale vangnetfunctie van OV in het landelijke gebied en een bereikbaarheidsfunctie in het stedelijk gebied. Mede door aangetoonde kortingen op de Rijksbijdrage in de exploitatiekosten van het OV worden nu al bepaalde buslijnen in het landelijk gebied opgeheven of minder frequent bereiden. De busverbindingen die plattelandskernen ontsluiten hebben meer een sociale functie dan dat de bus wil concurreren met de auto. Wellicht zouden voor het streekvervoer verschillende doelen moeten gelden voor de gewenste groei voor stedelijke en landelijke gebieden. Ook zou de algemene doelstelling voor reizigersgroei kunnen worden gediïfferentieerd naar trein en busvervoer.

Het verdient daarnaast aanbeveling om voor de groei van het aandeel keuzereizigers taakstellingen te formuleren, met een onderscheid naar trein en bus.

Trendverklaring

Autonome ontwikkelingen, die de werkgroep relevant acht, dragen per saldo positief bij aan het bereiken van de doelen voor OV reizigerskilometers en het aandeel van de keuzereiziger in het OV. De belangrijkste positieve invloed op de beschouwde trends gaat uit van de bevolkingsgroei; het belangrijkste negatieve effect is veroorzaakt door het toenemende autobezit. Het toegenomen aantal treinkilometers is voor een redelijk groot deel veroorzaakt door de toegenomen autocongestie en een verbeterde reistijdverhouding van de trein ten opzichte van de auto.

De beleidsmaatregelen die de afgelopen jaren zijn uitgevoerd en die waren gericht op instandhouding en verbetering van het OV hadden per saldo een licht positief effect op het aantal reizigerskilometers. Per saldo hadden deze maatregelen een licht negatief effect op het aandeel van de keuzereiziger. Het opheffen van OV lijnen en schrappen van DRU's door de vervoerder uit oogpunt van kostenbesparing en efficiënter lijnvoering hadden een negatief effect op zowel het aantal reizigerskilometers als het aandeel van de keuzereiziger. De invloed van deze categorie maatregelen zal in de komende jaren naar verwachting toenemen. In positieve zin door efficiëntere lijnvoering en de aanleg en ingebruikname van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en uitvoering van Infrastructuur Voor Openbaar vervoer (IVO). In sterk negatieve zin door het korten op de rijksbijdrage in de exploitatie van het OV.

Acties gericht op vernieuwing van het OV (Personenvervoer van Morgen (PvM)), hadden naar schatting een redelijk grote invloed op de hier beschouwde trends. In de komende jaren zal de invloed van deze PvM vernieuwingsacties nog kunnen toenemen, als het aantal productformules toeneemt, de informatievoorziening daarover wordt verbeterd, tariefdifferentiatie wordt ingevoerd en meer aandacht wordt besteed aan marketing.

Naar het oordeel van de werkgroep OV heeft de provincie direct in positieve zin bijgedragen aan het bereiken van de gewenste OV doelen door:

- De stimuleringsregeling Verkeer en Vervoer.
- PvM acties gericht op afstemming van aanbod op de vraag.
- Maatregelen die de toegankelijkheid van het OV verbeteren.

Via de concessie-uitgifte en het beheer ervan heeft de provincie daarnaast indirect een groot aantal activiteiten van de concessiehouders gestimuleerd, die een positieve invloed hebben op de OV doelen.

Het flankerend beleid op het gebied van verkeer en vervoer, RO en economische zaken heeft de OV ontwikkelingen in redelijk grote mate beïnvloed. In de afgelopen periode is vooral het gevoerde parkeerbeleid en in wat mindere mate het ruimtelijk beleid van invloed geweest op de groei van aantal reizigerskilometers. In de toekomst zal de aanleg van nieuwe auto-infrastructuur de gewenste toename van het aantal reizigerskilometers belangrijk afremmen, evenals de toename van het aandeel keuzereizigers.

Zowel een sterke inzet op prijsbeleid als op ruimtelijk beleid zal kunnen zorgen voor een belangrijke impuls voor het OV gebruik. Bij ruimtelijke planvorming zouden de verschillende overheden een (hoogwaardige) OV ontsluiting als harde randvoorwaarde moeten stellen. Overheden moeten bovendien de aanleg van HOV beter afstemmen met plannen voor uitbreiding van de auto-infrastructuur in hetzelfde gebied.

De volgende, door de provincie te nemen, beleidsmaatregelen hebben naar schatting een redelijk groot tot belangrijk effect:

- Stimuleren aanleg HOV/IVO.
- Instellen provinciale bijdrage OV.
- Stimuleren proeven met nieuwe productformules.
- Stimuleren invoeren tariefdifferentiatie.
- Stimuleren van meer en gerichte marketingacties, bijvoorbeeld in de sfeer van informatievoorziening via Internet.
- Faciliteren en afstemmen gemeentelijk parkeerbeleid.
- Verbeteren toegankelijkheid openbaar vervoer.
- Uitbreiden van het aantal transiera.

2.4 Auto

Voor het thema auto zijn twee doelstellingen in de analyse betrokken, namelijk het beperken van het autogebruik en het verminderen van de congestie op het hoofdwegenet en in samenhang daarmee het doen toenemen van de gemiddelde snelheid op hetzelfde wegenet.

Personeenautokilometers

Doelen en trends

De eerste doelstelling is vertaald in de kwantitatieve taakstelling dat het aantal personeenautokilometers in de periode 1986-2010 landelijk niet meer mag stijgen dan 35%, wat voor Noord-Brabant een stijging van maximaal 49% inhoudt. Uit de cijfers blijkt dat de Noord-Brabander in 2001 circa 30% meer kilometers met de auto heeft afgelegd dan in 1986, de Nederlander circa 38% meer. Als de trend wordt doorgetrokken tot 2010, lijkt het erop dat de

automobiliteitsgroei in Noord-Brabant zal uitkomen op of net iets boven de (bijdrage aan de) gestelde taakstelling van 49%. Voor Nederland als geheel lijkt het niet mogelijk om te voldoen aan de taakstelling, want de groei is in 2001 al hoger dan de beoogde 35% voor 2010.

De vraag is hoeveel het behalen van deze doelstelling voor Noord-Brabant waard is. Uit deze evaluatie blijkt dat zowel het landelijke als het provinciale verkeers- en vervoerbeleid in de afgelopen 10 jaar weinig invloed heeft kunnen uitoefenen op een beperking van het autogebruik. Dat heeft te maken het streven om de congestie te verminderen en de gemiddelde snelheid te verhogen, aangezien de praktijk leert dat meer ruimte voor de auto meer autoverkeer oproept. Bovendien is het doel afkomstig van het SVV-II en dit beleid is inmiddels achterhaald: De invalshoek van het niet-vastgestelde NVVP was beduidend anders dan in het SVV-II: de kernboodschap van het NVVP is "mobiliteit mag en hoort bij de moderne samenleving". De opvolger hiervan, de Nota Mobiliteit, zal hiervan waarschijnlijk niet veel afwijken.

- In de provinciale Visie mobiliteit - Op weg naar een vernieuwd provinciaal Verkeers- en Vervoerplan wordt ook niet meer gesproken over een beperking van het autogebruik, het accent ligt op kwaliteitsnormen voor de bereikbaarheid van deur tot deur, dit betekent de kwaliteit van de verkeersafwikkeling over alle delen van de verbinding.

Uit dit alles mag worden geconcludeerd dat de doelstelling van een beperking van de groei van het aantal personenauto's ook niet in de nieuwe beleidsnota's terug zal komen. Uitgaande van de Visie mobiliteit kan dit doel beter worden geherformuleerd in termen van deur-tot-deur bereikbaarheid, te realiseren met een modaliteit.

Trendverklaring

Uit de trendverklaring blijkt dat de ontwikkeling in de personenauto's kilometer hoofdzakelijk wordt verklaard uit autonome ontwikkelingen, zoals de bevolkingsgroei, economische groei, ruimtelijke ontwikkelingen en sociaal-culturele ontwikkelingen. Volgens de werkgroep hebben de uitgevoerde beleidsmaatregelen (vervoermanagement, stroomlijnen, parkeren, fiets, parkeerbelasting) een gering effect gehad. Voor de toekomst wordt verwacht dat de invloed van de autonome ontwikkelingen iets lager zal zijn dan in de afgelopen 10 jaren (onder andere ten gevolge van lagere bevolkingsgroei in leeftijdsklasse 20-64 jaar, lagere economische groei, kleinere toename arbeidsparticipatie).

Congestie hoofdwegen

Doelen en trends

De tweede doelstelling van een vermindering van de congestie is vertaald in de taakstelling dat de congestiekans op het hoofdwegen niet groter mag zijn dan 2% respectievelijk 5% (SVV-II), later (in NVVP) is deze taakstelling gewijzigd in een minimale gemiddelde trajectsnelheid op het hoofdwegen van 60 kilometer per uur. Uit de cijfers volgt dat het percentage rijkswegen in Noord-Brabant dat niet voldoet aan de gestelde congestienorm tussen 1993 en 2001 is toegenomen, vooral op de achterlandverbindingen (overschrijding norm 2% van 16% tot 47%) maar ook op het overig hoofdwegen (overschrijding norm 5% van 14% naar 19%). De gemiddelde trajectsnelheid ligt in 2001 op 2 van de 6 beschouwde trajecten op het hoofdwegen lager dan de norm van 60 kilometer per uur.

In deze evaluatie is vooral de problematiek op het hoofdwegen aan bod gekomen. In het komende PVP wordt het accent gelegd op een betere afstemming van het hoofdwegen met het onderliggend en stedelijk wegennet. Dit moet leiden tot verbetering van de betrouwbaarheid van het totale wegsysteem, dus zorgen voor een acceptabele reistijd van deur tot deur in plaats van het verbeteren van de verkeersafwikkeling op afzonderlijke

netwerkonderdelen. Dit betekent dat de doelen zullen wijzigen en het monitoren van de duur-tot-deur bereikbaarheid belangrijk wordt.

Trendverklaring

Lit de evaluatie volgt dat de groei van de bevolking, de economische groei en de groei van het autobezit in Noord-Brabant een bepalende invloed hebben gehad op de steeds verder toegenomen congestiekans op rijkswegen. Voor de toekomst wordt verwacht dat deze invloed nog steeds belangrijk zal zijn voor de wijze waarop de congestie/gemiddelde trajectsnijheid zich zal ontwikkelen.

In tegenstelling tot de groeibeperking van personenauto-kilometers heeft het autobeleid wel een duidelijke bijdrage geleverd aan het verminderen van de congestie op de hoofdwegen. Bij het autobeleid is een onderscheid gemaakt naar aanbod- en vraaggerichte maatregelen. Door de werkgroep is aangegeven dat van de aanbodgerichte maatregelen vooral de infrastructurale maatregelen het grootste effect op de afname van de congestiekans hebben gehad, terwijl van de vraaggerichte maatregelen volgens de werkgroep de flexibilisering van de arbeidstijden het hoogst heeft gescoord. De provincie heeft hierop weinig invloed, want de infrastructurale maatregelen zijn vooral op de hoofdwegen (wegbeheerder Rijkswaterstaat) uitgevoerd terwijl het initiatief voor een flexibilisering van de arbeidstijden vooral bij het bedrijfsleven lag. Voor de toekomst wordt verwacht dat van de aanbodgerichte maatregelen de infrastructurale maatregelen en toeritdosering op rijkswegen het meest effectief zullen zijn. Van de vraaggerichte maatregelen wordt verwacht dat het prijsbeleid bij invoering in de toekomst een bepalende invloed heeft op het verminderen van de congestie op het hoofdwegenet.

De vraag is of het autobeleid dusdanig effectief zal zijn in het oplossen van congestie dat dit effect opweegt tegen de grote invloed van de hierboven genoemde autonome factoren. Voor de provincie betekent dit dat ze zal moeten blijven aandringen op landelijke variabele van de autokosten en mogelijkheden voor regionaal prijsbeleid, maar ook op capaciteitsuitbreidingen op Brabantse rijkswegen uit het MIT (A2, A16, A50, A59) en daar waar de gemiddelde trajectsnijheid beneden de norm ligt.

2.5 Goederenvervoer

Voor het thema goederenvervoer heeft de evaluatie zich gericht op de landelijke doelen van een verschuiving van het transport van de weg naar andere vervoerwijzen (modal shift) en een beperking van de groei van de vrachtautotokilometers om op deze wijze de negatieve effecten hiervan te doen afnemen.

Modal shift

Doelen en trends

In Noord-Brabant heeft een behoorlijke verschuiving plaatsgevonden van het goederenvervoer over de weg naar de binnenvaart: in Noord-Brabant is in 2001 naar schatting ongeveer 11 miljoen ton lading door andere modaliteiten vervoerd die anders over de weg zou zijn gegaan (vergeleken met het basisjaar 1994, dit betreft een cijfer exclusief doorvoer). De landelijke doelstelling voor 2010 gaat uit van een totale verschuiving van het wegvervoer naar andere vervoerwijzen van circa 50 miljoen ton, waarvan 20 miljoen naar de binnenvaart, 20 miljoen naar spoor en de rest naar kustvaart en buisleidingen. Uit de gegevens blijkt dat Noord-Brabant met name voor wat betreft de binnenvaart al een belangrijke bijdrage aan de landelijke modal shift heeft geleverd. Het aandeel van het spoor is in Noord-Brabant gelijkgebleven, hierin heeft geen verschuiving van weg naar spoorvervoer plaatsgevonden in de periode 1994-2001. Voor vervoer via kustvaart en buisleidingen zijn geen cijfers voor Brabant bekend.

Om beter inzichtelijk te maken wat de beoogde bijdrage van Noord-Brabant aan de modal shift is voor de toekomst, is het belangrijk om een Noord-Brabantse taakstelling voor de modal shift in het goederenvervoer te definiëren.

Trendverklaring

De verschuiving van wegvervoer naar vervoer via de binnenvaart is in de afgelopen 10 jaar in belangrijke mate tot stand gekomen door de aanleg en uitbreiding van openbare weg-water terminals, de aanleg van vaarwegaansluitingen bij bedrijven in Noord-Brabant en de intermodale rol van het Multimodaal Coördinatie- en Adviescentrum (MCA) hierbij. De aanleg van terminals en vaarwegaansluitingen bij bedrijven is gesubsidieerd door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de provincie Noord-Brabant waardoor deze voorzieningen naar verwachting eerder zijn aangelegd dan wanneer geen subsidie was verleend. Autonome factoren hadden slechts een marginale invloed op deze modal shift.

De komende 10 jaar zal de nog steeds toenemende congestie op de rijkswegen een belangrijke rol gaan spelen: de betrouwbaarheid van het wegvervoer neemt steeds verder af en dit zal voor het bedrijfsleven een belangrijke ontwikkelingslijn zijn om over te stappen op een andere vervoerwijze.

Voor de provincie zijn de volgende beleidsmaatregelen naar verwachting het meest effectief:

- Stimuleren van aanleg/uitbreiding van openbare terminals, met de aantekening dat na de geplande uitbreidingen in de periode 2002-2003 het netwerk van openbare inland terminals in Noord-Brabant waarschijnlijk voldoende capaciteit biedt;
- Stimuleren van de aanleg van vaarwegaansluitingen bij bedrijven bijvoorbeeld door middel van een stimuleringsregeling Goederenvervoer als opvolger van de subsidieregeling van het rijk.
- Stimuleren van het uitbreiden van de capaciteit van het vaarwegennet, onder andere het Wilhelmijnkanaal gedeelte Dongen-Tilburg.
- Het blijven stimuleren van de inzet van het MCA in Noord-Brabant.
- Aandringen op uitbreiding van de capaciteit van het spoorwegennet, onder andere de goederenspoorlijn Rotterdam-Antwerpen.
- Aandringen op beter onderhoud van vaarwegen, het belang hiervan onderkennen door er financieel aan bij te dragen.
- Stimuleren van nieuwe vaarwegconcepten zoals Waterslag en Distribivaart.

De provincie zou bovendien actiever met gemeenten moeten samenwerken in het kader van het RO-locatiebeleid voor bedrijventerreinen. Om modal shift naar water of spoor te bevorderen zouden gemeenten bij vestiging van bedrijven hier veel meer op moeten inspelen.

vrachtautokilometers

Doelen en trends

Het tweede doel voor goederenvervoer dat in deze evaluatie aan de orde is geweest is de landelijke doelstelling van een groei van het aantal vrachtautokilometers van maximaal 20% in de periode 1994-2001. Achterliggend doel is een afname van de uitstoot van schadelijke stoffen, congestie en verkeersongevallen. Hierbij moet worden aangerekend dat dit doel inmiddels in de nieuwe plannen (Strategie Goederenvervoer en NVVP) niet meer terugkomt. De groei van vrachtautokilometers ligt voor Noord-Brabant in 2001 al hoger dan deze landelijke doelstelling, namelijk op 23%.

Trendverklaring

De economische factor is de bepalende factor voor de groei van het wegvervoer. Vanwege de sterke economische groei (tot 2000) geeft dit een belangrijke verklaring voor de grote toename in de vrachtautokilometers. Daarnaast hebben logistieke ontwikkelingen (toename gebruik just-in-time concepten en opkomst e-commerce) een redelijk grote invloed gehad op de toename van de prestaties van het vrachtverkeer. De invloed van alle maatregelen die door de overheid zijn gehanteerd om de groei van het wegvervoer te beperken, staan in geen verhouding tot de invloed van de genoemde autonome ontwikkelingen.

Hoewel de economische groei vanaf 2000 flink is afgenomen en op dit moment voor Noord-Brabant lager ligt dan voor Nederland, lijkt het niet realistisch om te veronderstellen dat de vrachtautokilometers tot 2010 niet meer zullen groeien. De beleidsmaatregelen die een redelijk grote bijdrage kunnen leveren aan het beperken van deze groei zijn een algehele prijsverhoging van de autokosten en het stimuleren van ICT-toepassingen en transportbesparing. Het doel lijkt echter voor Noord-Brabant niet haalbaar. Hierbij speelt de vraag of het reël is om een landelijke doelstelling direct over te nemen voor Noord-Brabant, gezien de ligging van Noord-Brabant ten opzichte van de Rotterdamse haven, het Ruhrgebied en de Vlaamse ruit en de (tot voor kort) bovengemiddelde economische groei. Bovendien is uit de evaluatie gebleken dat de provinciale overheid op dit doel nauwelijks invloed heeft: de landelijke overheid kan nog een redelijk grote bijdrage leveren aan de hand van prijsbeleid, de provinciale overheid kan alleen als maatregelen inzetten het stimuleren van ICT-toepassingen en

transportbesparing. Uit dit alles kan worden geconcludeerd dat het beschouwde doel voor de provincie niet de juiste is om op te sturen.

2.6 Fiets

Doelen en trends

In "Brabant Fiets!" staat dat met de inzet van provincie, gemeenten en overige partners om te komen tot realisatie van een primair fietspadennet voor heel Brabant de taakstelling van 25% meer fietskilometers in 2010 (ten opzichte van 1990) zeker kan worden gehaald. Ondanks het feit dat op dit gebied de afgelopen jaren door provincie en gemeenten inspanningen zijn verricht, moet worden geconcludeerd dat de taakstelling hoogstwaarschijnlijk niet zal worden bereikt in 2010. Dit geldt eveneens voor de taakstelling van een groei van 40% in het aantal fietsverplaatsingen in het woon-werkverkeer. Voor beide indicatoren is in 2001 namelijk sprake van een afname ten opzichte van 1990.

Het is zinvoller om van algemene cijfers voor toename van het aantal fietsverplaatsingen af te stappen en meer in te zetten op toename van het fietsgebruik/verschuiving in de modale split op plaatsen en tijdstippen waar leefbaarheids- en bereikbaarheidsknelpunten optreden (dus bij grote publiekstrekkers, binnensteden). Voor een zuivere vergelijking zou de invloed van de bevolkingsgroei uitgeschaald moeten worden. Beter kan daarom gesproken worden van af te leggen fietskilometers en aantal fietsverplaatsingen per persoon, in plaats van voor heel Noord-Brabant.

Trendverklaring

Dat minder gefietst wordt in de beschouwde periode, kan in belangrijke mate worden verklaard door de toename in de gemiddelde verplaatsingsafstand. Deze toename is enerzijds te wijten aan schaalvergroting, waardoor in de landelijke gebieden het aantal voorzieningen steeds verder is afgenomen. Anderzijds is ook de steeds grotere ruimtelijke spreiding van de functies wonen, werken en recreëren hier debet aan. Aangezien het autobezit in Noord-Brabant sterk is toegenomen en het aantal tweeverdieners ook, veroorzaakt dit in combinatie met de grotere afstanden die in het algemeen moeten worden afgelegd, een daling in het fietsgebruik. Daarnaast heeft de invoering van de Studenten OV kaart vooral in de periode 1990-1994 een redelijke grote invloed gehad op de afname van het gebruik van de fiets.

Deze negatieve effecten zijn deels gecompenseerd door enkele autonome ontwikkelingen en beleidsmaatregelen. Een licht positieve invloed is uitgegaan van de bevolkingsgroei en een toegenomen bestemmingsdichtheid in stedelijke gebieden. De meest effectieve maatregel ter stimulering van het fietsgebruik is het verbeteren van de fietsinfrastructuur geweest, door zowel provincie als gemeenten. Tevens hebben maatregelen op het gebied van fietsparkeer- en sturend parkeerbeleid in het verleden een licht positief effect gehad, maar hiervoor zijn nog te weinig inspanningen verricht.

Voor de komende 10 jaren wordt verwacht dat de negatieve invloed van een toenemende verplaatsingsafstand nog steeds groot zal zijn, evenals de invloed van autobezit en meer tweeverdieners. Het effect van de ontgroening zal in de toekomst nog sterker negatief zijn op de fietskilometers, het effect van de vergrijzing minder sterk.

Het netto totaal effect van de autonome ontwikkelingen op het fietsgebruik was in het verleden redelijk negatief en dit zal in de toekomst zo blijven. Daarom zal het erg moeilijk worden om in de komende periode tot 2010 alsnog een groei in het fietsgebruik te bereiken. Het is beter om de taakstellingen uit 'Brabant Fiets!' in het geactualiseerde PVV aan te passen. Een belangrijke vraag hierbij is of het doel is om meer fietskilometers te genereren (huidige doel) of dat vooral de verplaatsingen met de fiets als alternatief voor autoverplaatsingen moeten toemenen. Ook kan het de voorkeur hebben om het fietsbeleid vooral te richten op het tegengaan van

ongewenste effecten van autoverkeer, wat betekent dat de fietsdoelen veel specifischer naar plaats, tijdstip of motief moeten worden opgesteld.

Het huidige fietsbeleid zal sterk moeten worden geïntensiveerd om een verdere afname van het aantal fietskilometers tegen te gaan. Voor de provincie zijn de volgende beleidsmaatregelen naar verwachting het meest effectief:

- Blijven stimuleren en blijven verbeteren van fietspaden langs provinciale wegen. Daarnaast wel meer aandacht voor goed onderhoud van fietspaden.
- Nog meer stimuleren van de aanleg en verbetering van gemeentelijke fietspaden door middel van een subsidie-regeling (nu nog de Stimuleringsregeling Verkeer en Vervoer) en gemeenten hiervan overtuigen door middel van overleggroepen zoals GGA (GebiedsGerichte Aanpak).
- In GGA-verband stimuleren van sturend parkeerbeleid door gemeenten.
- Bevorderen van het fietsparkeren in samenwerking met gemeenten en openbaar vervoerbedrijven.
- Inzet op RO-instrumentarium om fietsstanden te beperken.

De provincie heeft de afgelopen jaren veel aandacht besteed aan het verbeteren van de fietsinfrastructuur. Het aantal fietskilometers is daarmee toegenomen. Dit is een positieve ontwikkeling, maar het is belangrijk om te beseffen dat het verbeteren van de fietsinfrastructuur niet voldoende is om de groei van het autoverkeer te stoppen. Het is daarom van belang om te kijken naar andere maatregelen die kunnen helpen om de groei van het autoverkeer te beperken. Dit kan bijvoorbeeld door de inzet van andere instrumenten, zoals de invoering van een tol voor autoverkeer in de stad. Dit kan helpen om de kosten van autoverkeer te verhogen en daarmee de groei van het autoverkeer te beperken. Het is belangrijk om te kijken naar een combinatie van maatregelen die kunnen helpen om de groei van het autoverkeer te beperken. Het is belangrijk om te kijken naar een combinatie van maatregelen die kunnen helpen om de groei van het autoverkeer te beperken.

3 Monitoring in de toekomst

Tijdens deze evaluatie hebben deskundigen het verloop van een aantal trends van indicatoren voor zes verkeers- en vervoersthema's in de afgelopen tien jaar proberen te verklaren, daarbij ondersteund door de beschikbare onderzoeken, feiten en cijfers. In een aantal gevallen bleek dat er behoefte was aan aanvullende of andere gegevens dan nu verzameld worden. In hoofdstuk 3 zijn deze zogenaamde leemten in kennis beschreven per V&V thema. Daarnaast zijn in hoofdstuk 2 aanbevelingen opgenomen voor het formuleren van doelen in het nieuwe PVVP. Als doelen in het nieuwe PVVP worden aangepast, zal dat ook tot andere indicatoren in de monitor moeten leiden.

Hoofdstuk 3 bevat daarmee samen met de aanbevelingen uit hoofdstuk 2 een agenda voor vernieuwing van de monitoring van het provinciaal V&V beleid voor de komende jaren, die overigens niet uitputtend is. In de loop van 2004 zal bekeken moeten worden of en hoe de leemten in kennis kunnen worden ingevuld en hoe nieuwe beleidsdoelen in indicatoren kunnen worden vertaald.



4. De thema's vergelijken

Tijdens de per V&V thema gehouden expert meeting is een aantal verklarende factoren aangedragen die van invloed zijn op de beschouwde effectindicator. Als de resultaten per beleidsthema worden vergeleken, dan blijft een aantal factoren van invloed op meerdere thema's. De hier genoemde bevindingen gelden zowel voor de afgelopen tien jaar als voor de komende periode van tien jaar, tenzij anders vermeld.

Autonome ontwikkelingen
De autonome ontwikkelingen zijn de ontwikkelingen die voortvloeien uit de huidige situatie en die niet voortvloeien uit de ingezette beleidsmaatregelen. Deze ontwikkelingen zijn de afgelopen tien jaar als volgt geweest:

S.3: autonome ontwikkelingen die bijdroegen aan de doelen voor meerdere beleidsthema's in de afgelopen tien jaar.

Thema	Verkeers-veiligheid	Leefbaar-heid	Openbaar vervoer	Auto	Goederen-vervoer	Flits
Autonome ontwikkelingen						
Demografie	●		●	●		○
Economische en Mobiliteitsgroei	●	●	●	●		●
Congestiegraad	●	●	●	-	●	○
Sociaal-cultureel			●	●		○
ruimtelijk				●		●



● / ● = positief / negatief / effect op het bereiken van de doelstelling
● = zowel negatieve als positieve effecten op het bereiken van de doelstelling

Demografie

De bevolkingsgroei heeft, van de relevant geachte demografische ontwikkelingen, de meeste invloed op de geëvalueerde trends. Vooral de taaksstellingen voor groei van het aantal OV reizigers en beperking van de groei van auto-kilometers en -congestie worden erdoor beïnvloed. De richting van de effecten van de groeiende bevolking in Noord-Brabant varieert: positief voor het bereiken van OV- en fiets-taaksstellingen, maar negatief voor het bereiken van de auto-taaksstellingen. Opvallend is dat de invloed op het aantal OV reizigers-kilometers hoger wordt ingeschat dan voor het aantal fiets-kilometers. Dit is deels te verklaren door verschillende inzichten in de twee werkgroepen, en deels doordat het doel voor groei van OV gebruik lager is gesteld dan voor de groei van fiets-kilometers. De relatieve invloed van bevolkingsgroei op het bereiken van de OV taaksstelling is daardoor groter.

Verkeer en vervoer

De voortgaande mobiliteitsgroei en het toenemend autobezit zijn van grote negatieve invloed op het bereiken van vrijwel alle beschouwde doelstellingen. Literatuur hebben beide ontwikkelingen ook een belangrijk effect op de haalbaarheid van de auto- en vrachtauto-taaksstellingen. De toenemende autocongestie heeft een positief effect op de groei van het OV gebruik (vooral trein) en op een modal shift in het vrachtvervoer, een effect dat in de toekomst naar verwachting sterker zal worden. Het heeft anderzijds een licht negatief effect op de uitstoot van luchtverontreiniging en geluidsemissie door het verkeer en op het aantal fiets-kilometers.

Economie

De economische groei heeft sterk negatieve effecten op de auto-, goederenvervoer- en fiets-taaksstellingen gehad. In de komende jaren zal die invloed iets afnemen door de verwachting van lagere groei-cijfers.

Sociaal-cultureel

Door het groeiend aantal kleinere huishoudens en de intensivering van het tijdbestedingspatroon van de gezinsleden worden meer auto-kilometers gemaakt en neemt de congestie toe. Ook neemt hierdoor het aantal fiets-kilometers en het aantal fietsverplaatsingen af. Dat de arbeidsparticipatie en daarmee ook het aantal huishoudens met tweeverdieners toeneemt, is op zich gunstig voor het OV- en het fietsgebruik. Voor het aantal fietsverplaatsingen in het woon-werk verkeer zal het effect in de komende tien jaar afnemen tot 0 door de verwachte daling in de groei van de werkgelegenheid.

Ruimtelijk

De ruimtelijke spreiding van winkel- en recreatievoorzieningen, van woon- en werklocaties en van zorg- en onderwijsvoorzieningen heeft geleid tot een belangrijke toename in de automobilititeit en tot een afname van het fietsen in het landelijk gebied. In stedelijke gebieden is juist sprake van concentratie van voorzieningen, wat daar resulteert in meer fietsverplaatsingen en meer fiets-kilometers.

Verkeer en vervoersbeleid

Infrastructurale maatregelen

De aanleg van nieuwe wegen had een licht negatief effect op de gewenste beperking in de groei van het aantal auto-kilometers en dat effect zal de komende jaren groeien. Ook de gewenste modal shift voor het goederenvervoer wordt door de aanleg van wegen licht negatief beïnvloed, terwijl het aantal vrachtauto-kilometers daardoor in redelijk mate is toegenomen. Deze maatregel heeft echter een bepalende positieve invloed op de congestiegraad.

S.4: beleidsmaatregelen die bijdragen aan de doelen voor meerdere beleidsthema's in de afgelopen tien jaar

Door de aanleg en verbetering van fietsinfrastructuur wordt niet alleen het fietsgebruik gestimuleerd, maar het remt ook het autogebruik wat af. Maatregelen in de sfeer van het stimuleren van ketenmobiliteit zullen vooral het

Omdat tot dusver nog geen belangrijke nieuwe spoorverbindingen zijn gerealiseerd, was de invloed in het verleden nihil. In de toekomst daarentegen wordt verwacht dat door de aanleg van HOV, OV netwerk Brabantstad, de Betuwelijn, de HSL en het uitvoeren van IVQ projecten een redelijke tot belangrijk positieve bijdrage zal worden geleverd aan realisatie van de taakstellingen voor leefbaarheid, OV, auto en goederenvervoer. Alleen de verkeersveiligheid- en fietsdoelen zullen er niet door worden beïnvloed.

= zowel negatieve als positieve effecten op het bereiken van de doelstelling

= positief / negatief / effect op het bereiken van de doelstelling

= gering / behoorlijk/ bepalend effect op het bereiken van de doelstelling

Thema	Verkeers- veiligheid	Leefbaar- heid	Openbaar vervoer	Auto	Goederen- vervoer	fiets	actor
V&V beleid							
Aanleg nieuwe wegen	○			●			Provincie RWS
Verbeteren fietsinfrastructuur				●		●	Provincie Gemeenten
Trellen van voorzieningen voor stimuleren ketenmobiliteit				●		●	Provincie Gemeenten vervoerders
Behersings- en Bemutingsmaatregelen / DVM	●	●	●	●			Provincie RWS Gemeenten
Inrichten 30-/60 km. Gebieden	●	●	●			●	Provincie Gemeenten
snelheidsbepalende maatregelen en Snelheidscontroles-	●	●	●				Rijk Provincie Gemeenten Politie/OMI
Stuurend parkerbeleid/ autowerende maatregelen				●	●	●	Gemeenten
Vervoermanagement bij bedrijven/carpoolbeleid			●	●			Rijk Provincie
Ander beleid							
RO beleid (compacte stad concept)			○	●			Rijk Provincie Gemeenten
RO locatiebeleid woningbouw/ bedrijfslocaties						●	Rijk Provincie Gemeenten



aantal OV reizigers doen toenemen en in mindere mate het aantal fietsers. In de komende jaren zullen deze positieve effecten iets in kracht toenemen en de automobilititeit zal er in geringe mate door worden afgeremd.

Beheersings- en benuttingmaatregelen hebben een redelijk groot tot belangrijk positief effect op het verminderen van de autocongestie. Daarnaast wordt een klein positief effect verwacht op de beschouwde lucht en geluidsdelen en een klein negatief effect op de doelen voor reizigersgroei OV en beperken van de groei van het aantal autokilometers.

Door 30- en 60 kilometergebieden in te richten wordt een belangrijke bijdrage aan de verkeersveiligheid geleverd. Die bijdrage zal in de komende jaren wat minder worden, zo wordt verwacht. De maatregel heeft daarnaast een klein positief effect op het gebied van leefbaarheid en fietsen.

Gedrag-/mensgerichte maatregelen

Dit soort maatregelen zijn vooral gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid en dragen niet tot nauwelijks bij aan de overige thema's. Een uitzondering wordt gevormd door snelheidsbeperkende maatregelen en snelheidscontroles. Deze maatregelen draagt in belangrijke mate ook bij aan het beperken van emissies door het autoverkeer.

Financiële maatregelen

Parkereibeleid had positieve effecten binnen de thema's OV, auto en fietsen, en in de komende jaren naar verwachting ook voor de leefbaarheid. Het positieve effect op OV doelen zal naar de toekomst toe wat afnemen, terwijl voor de fietsdoelen juist sprake zal zijn van een belangrijke toename. Heeft het parkereibeleid tot op heden nauwelijks bijgedragen aan minder luchtverontreiniging en geluidsoverlast, in de komende jaren zal die bijdrage licht groeien (gering positief effect). Parkereibeleid droeg in het verleden slechts in geringe mate bij aan vermindering van de groei van het aantal autokilometers en ook in de komende jaren blijft dat zo, aldus de werkgroep auto.

Prijsbeleid voor de auto is in het verleden slechts mondjesmaat gevoerd, met alleen een gering positief effect op het aantal OV reizigerskilometers. Naar de toekomst toe wordt een intensiever prijsbeleid voor de auto verwacht, met positieve gevolgen binnen de thema's OV (belangrijk effect), auto (sterk bepalend effect op het voorkomen van congestieknelpunten) en goederenvervoer (redelijk groot effect).

Mobiliteitsmanagement

Vervoermanagement bij bedrijven kan bijdragen aan minder uitstoot en geluidsoverlast door wegverkeer via vergunningverlening Wet Milieubeheer en door afspraken met fleetowners over de samenstelling van hun wagenpark. Kwam dit in de afgelopen jaren nog niet echt van de grond, in de komende jaren wordt hiervan een licht (emissies) tot redelijk groot (geluidshinder) positief effect verwacht.

Het aantal carpoolers is de laatste jaren sterk afgenomen. Toch wordt verwacht dat het carpoolen in de komende jaren zal toenemen door de toenemende drukte, met een klein positief effect op de afname van de automobilititeit en de autocongestie.

Ander beleid

RO VINEX beleid \ ABC locatiebeleid

Dit beleid heeft in de afgelopen jaren geleid tot een groei van het aantal autokilometers en van de autocongestie en tot een sterke afname van het fietsen. Ook voor de toekomst wordt verwacht dat de RO de haalbaarheid van de taakstellingen op deze thema's negatief zal blijven beïnvloeden.

Positief was de bijdrage van het compacte stad beleid en het ABC locatiebeleid aan het OV gebruik. Hoewel het ABC locatiebeleid niet heeft opgeleverd wat ervan werd verwacht, heeft het in combinatie met meer draagvlak voor OV systemen door stedelijke inbreiding toch gezorgd voor een reizigersgroei in het OV, zo is ingeschat. In potentie is hier in de toekomst meer winst te halen en dat zal ook in geringe mate opgaan voor de goederevervoer-doelen, mits sprake zal zijn van een slim vestigingsplaatsbeleid.

Ook voor de emissies door het autoverkeer was het compacte stad concept gunstig, voor geluidsoverlast echter juist ongunstig. Verwacht wordt dat deze effecten zullen omdraaien, nu in het RO beleid het restrictief beleid voor stedelijke uitbreiding is losgelaten.

Toepassen Verkeersprestatie op Locatie

Dit concept is tot op heden nauwelijks toegepast bij het ontwerpen van woningbouw/bedrijventerreinen, in potentie kan deze ontwerpnorm bij consequent hanteren een redelijk groot positief effect krijgen op de verkeersveiligheid en een gering positief effect op de uitstoot en geluidsoverlast door het wegverkeer.