

# Bouwen aan een groene metropool

Een duurzaam mobiliteitsplan voor de regio Rotterdam – Den Haag  
Mei 2011



**Milieudefensie. Een wereld te winnen.**



## Colofon

Tekst: Willem Verhaak en Joep van Drunen  
Redactie: Anne van Mierlo  
Vormgeving: Studio Nico den Dulk  
Kaartmateriaal: Carto Studio  
Drukwerk: Druno en Dekker drukkers, Noordwijkerhout  
Foto pagina 6 en 7: Henk Groenendaal



Amsterdam, mei 2011  
Milieudefensie

Milieudefensie – Friends of the Earth Netherlands  
Postbus 19199  
1000 GD Amsterdam  
service@milieudefensie.nl  
www.milieudefensie.nl

Vragen n.a.v. dit rapport? Bel dan de servicelijn van Milieudefensie: 020 6262620

# Inhoudsopgave

<b>Voorwoord</b>	<b>4</b>
<b>Samenvatting</b>	<b>6</b>
<b>1. Inleiding</b>	<b>8</b>
<b>2. Probleemanalyse</b>	<b>9</b>
2.1 Meer asfalt is geen oplossing voor de files	9
2.2 Rust en ruimte staan op het spel	10
2.3 Gezondheid en CO <sub>2</sub> -uitstoot	10
<b>3. De Groene Metropool: een nieuwe benadering van bereikbaarheid</b>	<b>11</b>
3.1 Tijd voor een nieuwe benadering	11
3.2 Uitgangspunten	11
3.3 Moderne metropool	11
3.4 Maatregelen	12
3.5 Doorrekening van het mobiliteitsplan	13
<b>4. Oplossingen - Spoor</b>	<b>14</b>
4.1 Snelle realisatie spoorverdubbeling Rotterdam – Den Haag	14
4.2 Doortrekken Merwedelingelijn naar Rotterdam Centraal	15
<b>5. Oplossingen - Lightrail</b>	<b>16</b>
5.1 Wat is lightrail?	16
5.2 Hoekse lijn ombouwen tot lightrail	17
<b>6. Oplossingen – Verbeteren Tram</b>	<b>18</b>
6.1 Aanleg metroring op Rotterdam Zuid	18
6.2 Snelle tramlijn naar Ridderkerk	19
6.3 Opwaarderen tramnetwerk Rotterdam en Den Haag	21
<b>7. Oplossingen – HOV-buslijnen</b>	<b>22</b>
<b>8. Oplossingen – Fiets</b>	<b>24</b>
8.1 Netwerk van fietsnelwegen	24
8.2 Stadsferry's tussen de Maasoeveren	26
<b>9. Verminderen spitsverkeer en matigen groei verkeer</b>	<b>28</b>
9.1 Het Nieuwe Werken	28
9.2 Spitsheffing personenvervoer	29
9.3 Kilometerheffing voor vrachtovervoer	30
<b>10. Eindnoten</b>	<b>31</b>



Met het oplossen en voorkomen van milieuproblemen is een wereld te winnen. Voor onszelf en voor toekomstige generaties. Milieudefensie is een beweging van mensen die zich hiervoor inzet: lokaal, landelijk en wereldwijd als Friends of the Earth Netherlands. Al veertig jaar.

**Milieudefensie.**  
**Een wereld te winnen.**



# 'Leefbaarheid, goede bereikbaarheid en behoud van de groene ruimte in het stedelijk gebied kunnen hand in hand gaan...'

De Randstad als groene metropool, daar maakt Milieudefensie zich de komende jaren sterk voor. Leefbaarheid, goede bereikbaarheid en behoud van de groene ruimte in het stedelijk gebied kunnen hand in hand gaan.

Momenteel wordt de aanleg van asfalt gezien als een noodzakelijk kwaad om de files te bestrijden. Dit gaat ten koste van waardevolle natuur- en recreatiegebieden. Milieudefensie bestrijdt dat al die nieuwe wegen nodig zijn. De tijd is rijp voor een nieuwe visie op mobiliteit. Modern openbaar vervoer, uitstekende faciliteiten voor de (elektrische) fiets en slimme spitsheffingen zorgen voor een bereikbare en groene Randstad.

Binnen de Randstad hebben wij onze visie uitgewerkt voor de metropool Rotterdam – Den Haag. Een verstedelijkt gebied met 3 miljoen inwoners en een groeiende wereldhaven. Het verkeer staat er dagelijks vast en met de luchtkwaliteit is het slecht gesteld. Het is hoog tijd voor een nieuwe aanpak! Met 'Bouwen aan een groene metropool' laten we zien dat het anders kan.

De afgelopen maanden hebben we talloze gesprekken gevoerd en bijeenkomsten in de regio gehad met organisaties, experts en bewoners. Wij danken iedereen hartelijk voor alle hulp en adviezen. Samen zijn we gekomen tot een effectief en duurzaam mobiliteitsplan. We zijn trots op het resultaat. We nodigen u uit om met aanvullingen en nieuwe ideeën te komen. Bouw mee aan een groene metropool!

Willem Verhaak  
Campagneleider Verkeer  
Milieudefensie



## Voorwoord

# '...zodat ook onze (klein)kinderen zich kunnen verwonderen over landschap en natuur zo vlakbij huis.'



Kan het nog samen? Het behoud van landschap en natuur én uitbreiding van de infrastructuur? Dat kan eigenlijk al heel lang niet meer. Nu die uitbreiding geen grenzen meer lijkt te kennen, worden we ons steeds meer bewust dat nog meer asfalt ten koste gaat van het landschap. Aan ons landschap wordt blijkbaar geen waarde meer gehecht. De Crisis- en Herstelwet slaat om zich heen. Als we niet heel alert blijven, verdwijnt het schaarse open gebied in de Randstad.

Midden-Delfland is nog een parel in de stedelijke agglomeratie van Rotterdam en Den Haag. Een veenweidegebied, waar de koe in de wei staat, waar de stilte te horen en de rust te beleven is. Datzelfde Midden-Delfland staat onder een enorme druk. De aanleg van de A4, de Blankenburgtunnel met een verbreding van de A20 en wellicht de aanleg van de A24. Dat zou het definitieve einde van deze prachtige achtertuin zijn. Economische belangen tegenover het belang en de beleving van het landschap. Tegenover het ervaren van de openheid waar niet zo makkelijk een prijskaartje aan te hangen is.

Het lijkt een ongelijke strijd, maar dat is het niet! Dit rapport biedt serieuze alternatieven. De strijd tegen het asfalt is hier niet ingegeven door het 'niet in mijn achtertuin principe', maar er worden oplossingen aangedragen. Oplossingen die de uitbreiding van het wegennet overbodig maken. Zodat ook onze (klein)kinderen zich kunnen verwonderen over landschap en natuur zo vlakbij huis.

Ben van der Velde  
Voorzitter Midden-Delfland Vereniging

# Samenvatting

Voor u ligt het mobiliteitsplan 'Bouwen aan een groene metropool' voor de regio Rotterdam – Den Haag. Met dit rapport presenteert Milieudefensie een duurzame benadering van mobiliteit in Nederland.

De regio Rotterdam kent een groeiende mobiliteit. Het gevolg is een toename van de filevorming en verslechtering van de luchtkwaliteit. Milieudefensie wil de bereikbaarheid vergroten én de omgeving leefbaar houden. Met innovatieve oplossingen worden geplande nieuwe snelwegen in het gebied overbodig.

'Bouwen aan een groene metropool' beschrijft hoe mobiliteit in één van de drukste regio's van Nederland op een duurzame en betaalbare manier georganiseerd kan worden. Door fors te investeren in modern openbaar vervoer en de aanleg van fietssnelwegen, in combinatie met de invoering van een slimme spitsheffing en het stimuleren van het Nieuwe Werken, staan we niet langer stil in de file. Onze schaarse recreatie- en natuurgebieden zoals Midden-Delfland en het Bergse Bos blijven behouden.

De uitvoering van dit mobiliteitsplan is te financieren omdat de aanleg van nieuwe snelwegen zoals de A13/A16 en de Blankenburgertunnel niet nodig is. Adviesbureau CE Delft heeft het plan doorgerekend op kosten en milieugevolgen. De verkeerskundige effecten van een deel van het plan zijn doorgerekend door adviesbureau Goudappel Coffeng. Beide doorrekeningen zijn gepubliceerd op de website van Milieudefensie<sup>1</sup>. Een samenvatting van deze onderzoeken vindt u in de bijgevoegde factsheet.

Milieudefensie hanteert in dit mobiliteitsplan de volgende formule:  
Benutten, Beprijzen, Bouwen.

## Benutten:

De bestaande infrastructuur moet beter worden benut. Door bijvoorbeeld het Nieuwe Werken te stimuleren vermindert de verkeersdruk in de spits en spreidt het verkeer zich over de dag.

## Beprijzen:

Met een slimme spitsheffing kiezen mensen die niet per se tijdens de spits de snelweg op hoeven voor een ander tijdstip of een ander vervoermiddel, de zogenaamde platte kilometerheffing zorgt ervoor dat mensen betalen voor het gebruik van de auto in plaats van het bezit.

## Bouwen:

Hoogfrequent openbaar vervoer (snel, comfortabel, betrouwbaar) en voorzieningen voor de (elektrische) fiets bieden een serieus alternatief voor de auto.

## De oplossingen in het kort:

- Snelle realisatie spoorverdubbeling Rotterdam - Den Haag (hoofdstuk 4)
- Doortrekken van de MerwedeLingelijn naar Rotterdam Centraal (hoofdstuk 4)
- Hoekse Lijn ombouwen tot lightrailverbinding (hoofdstuk 5)
- Aanleg metroring op Rotterdam Zuid (hoofdstuk 6)
- Snelle tramlijn naar Ridderkerk (hoofdstuk 6)
- Opwaarderen tramnetwerk Rotterdam en Den Haag (hoofdstuk 6)
- HOV-busverbindingen tussen Rotterdam en Zoetermeer (hoofdstuk 7)
- Netwerk van fietssnelwegen (hoofdstuk 8)
- Stadsferry's verkorten de reistijd voor fietsers en wandelaars in Rotterdam (hoofdstuk 8)
- Het Nieuwe Werken (hoofdstuk 9)
- Spitsheffing voor personenvervoer (hoofdstuk 9)
- Kilometerheffing voor vrachtvervoer (hoofdstuk 9)

Op deze kaart staan alle oplossingen met betrekking tot openbaar vervoer en fiets weergegeven.



# 1. Inleiding

Het verkeer in de regio Rotterdam – Den Haag is al decennia lang onderwerp van het maatschappelijk debat. Op de snelwegen zijn verschillende knelpunten en het vrachtverkeer uit de haven blijft groeien. De overheid wil deze knelpunten oplossen door het aanleggen van meer wegen. Hier is veel verzet tegen. Het behoud van de schaarse groene ruimte staat onder druk en de luchtkwaliteit en leefbaarheid verslechteren.

Milieudefensie vindt dat het aanleggen van meer asfalt niet de oplossing is en heeft daarom het duurzaam mobiliteitsplan 'Bouwen aan een groene metropool' ontwikkeld. Dit plan bestaat uit oplossingen als investeren in openbaar vervoer, snelle fietsverbindingen, een slimme spitsheffing en het Nieuwe Werken.

Deze mix van maatregelen biedt een oplossing voor de verkeersproblemen, zonder de aanleg van onder andere de A13/A16 en Blankenburgtunnel. Zo worden natuur- en recreatiegebieden als Midden-Delfland en het Bergse Bos gespaard en verbetert de luchtkwaliteit. Het plan is door-gerekend op verkeerskundige effecten, milieugevolgen en kosten.

## Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de problemen met betrekking tot verkeer en leefbaarheid in de regio Rotterdam – Den Haag. Hoofdstuk 3 verwoordt de visie van Milieudefensie op mobiliteit en de gekozen in steek voor dit mobiliteitsplan. Hoofdstuk 4 tot en met 9 licht de verschillende oplossingen toe.



Plannen voor nieuwe snelwegen en uitbreidingen van bestaande snelwegen in de regio.

# 2. Probleemanalyse

## 2.1 Meer asfalt is geen oplossing voor de files

In de regio Rotterdam – Den Haag komen veel verkeersstromen samen. Een opvallend groot deel daarvan – meer dan 80 procent – bestaat uit lokaal en regionaal verkeer<sup>2</sup>. Als er niets verandert, ontstaan er steeds meer files in de spits. Dit gebeurt met name op de knooppunten Benelux en Kethelplein, de Brienoordbrug/ Terbrechtseplein, het Kleinpolderplein, de A15 en de A20.

Het Rijk wil de files oplossen door het verbreden van wegen en de aanleg van nieuwe snelwegen. De volgende projecten staan in de planning (in uiteenlopende stadia van besluitvorming)<sup>3</sup>:

- A4 Midden-Delfland (2015)
- Nieuwe Westelijke Oeververbinding: Blankenburgtunnel of Oranjetunnel (2020)
- Verbreding A13 en A13/A16 (2020)
- Verbreding A15 (2015)
- Verbreding A20

De plannen staan weergegeven op de kaart hiernaast.

Al deze plannen lossen de files niet op. Het verkeer blijft vastlopen op een aantal weerbarstige knelpunten. Dat blijkt ook uit trajectnota's voor de A4 Midden-Delfland en de A13/A16 van Rijkswaterstaat zelf. Ook al wordt bijvoorbeeld

besloten tot de aanleg van de Blankenburgtunnel, dan nog blijven er files op de knooppunten Benelux en Kethelplein bestaan. Al het (nieuwe) verkeer uit die tunnel moet namelijk langs diezelfde knooppunten. Dit geldt ook voor knelpunten buiten de regio zoals de A4 bij Den Haag<sup>4</sup>. Rijkswaterstaat houdt onvoldoende rekening met deze problemen omdat hun studies beperkt zijn tot één snelwegtraject. Daardoor komen de knelpunten buiten dat traject onvoldoende in beeld.

Bij de besluitvorming over nieuwe infrastructuur kunnen Rotterdam en Den Haag als één gebied worden gezien. Ze liggen namelijk zo dicht bij elkaar dat er een grote overlap zit in de herkomstgebieden van het verkeer. Verkeer naar Den Haag gaat vaak door de Rotterdamse regio en andersom. Economisch, geografisch en beleidsmatig vormt het gebied steeds meer één geheel. Dit kan omschreven worden als een *daily urban system*, waarbinnen het merendeel van de dagelijkse verplaatsingen voor wonen, werken en onderwijs zich afspeelt. Het is dan ook vanzelfsprekend om het mobiliteitsbeleid op de gehele regio af te stemmen in plaats van op individuele steden. Momenteel worden echter voor zowel de Rotterdamse, als de Haagse regio, twee verschillende Rijkstructuurvisies geschreven.

Midden-Delfland is een belangrijk recreatiegebied.

Henk Groenendaal



## 2.2 Rust en ruimte staan op het spel

Als bovengenoemde plannen worden uitgevoerd blijft er weinig over van de toch al schaarse recreatie- en natuurgebieden in deze regio.

### Midden-Delfland

Midden-Delfland is de 'groene long' van de regio. Een afwisselend historisch polderlandschap met monumentale boerderijen en molens. De koeien staan er in de wei en de grutto, Kievit en tureluur vinden er hun broedplek. Er zijn volop mogelijkheden om te fietsen, te wandelen en van de natuur te genieten. Inwoners van Rotterdam en Den Haag kunnen hier nog echt naar buiten om te ervaren wat rust en ruimte zijn.

Midden-Delfland dreigt doorsneden te worden door de A4. De Raad van State buigt zich in mei en juni 2011 over de bezwaren die ingediend zijn tegen het tracé-besluit A4 Midden-Delfland. Mocht de Raad van State de bezwaren aan de kant schuiven, dan is de aanleg onvermijdelijk. Dankzij het verzet van bewoners, milieuorganisaties en diverse gemeenten zal de weg dan wel in beperkte mate worden ingepast. De weg wordt in een verdiepte bak aangelegd die ruimte biedt voor maar liefst acht rijstroken.

In het zuidwesten van Midden-Delfland zijn plannen voor de Blankenburgtunnel. De tunnel komt aan de noordzijde van de Nieuwe Waterweg bovengronds in een uniek stukje natuur van Natuurmonumenten: de Rietputten. Hier ligt eveneens een historische eendenkooi.

Als de A4 Midden-Delfland, de Blankenburgtunnel én de A13/A16 worden aangelegd, dan bestaat het risico dat er een verbinding komt tussen de Blankenburgtunnel en de A13/A16, via de A4 Midden-Delfland, de zogenaamde A24. Het gevolg is een nieuwe noordelijke ringweg rondom Rotterdam. Dat zou het definitieve einde betekenen van Midden-Delfland (zie kaart op pagina 8).

### Bergse Bos

Het Bergse Bos is voor de inwoners van Rotterdam Noord een belangrijk recreatiegebied. Het is een prachtig parklandschap, dat de verbinding vormt tussen recreatiegebied De Rottemeren en Midden-Delfland.

De plannen voor de A13/A16 gaan dwars door het Bergse Bos heen. De door bewoners en voltallige gemeenteraad van Rotterdam gewenste ondertunneling zal waarschijnlijk te duur blijken door de bezuinigingen van het Rijk en de gemeente. Rust en ruimte gaan dan definitief verloren en de luchtkwaliteit gaat nog verder achteruit.

### 2.3 Gezondheid en CO<sub>2</sub>-uitstoot

Meer wegen leiden niet alleen tot verdere aantasting van het schaarse groen, maar ook tot een verslechtering van de luchtkwaliteit en tot een toename van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. De lucht in de regio Rotterdam is al de meest verontreinigde lucht van Nederland.

De verkeers- en vervoerssector is de enige sector waar de noodzakelijke vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot niet van de grond komt. Meer asfalt trekt meer verkeer aan. De uitstoot van fijnstof, NO<sub>2</sub> en CO<sub>2</sub> neemt dus toe. De auto's en vrachtwagens worden weliswaar schoner, maar door de toename van het verkeer en van het gewicht en vermogen van auto's in de afgelopen jaren, heeft dat nog niet geleid tot een lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot. Voor de luchtkwaliteit geldt hetzelfde, hoewel daar de winst door het schoner wordende wagenpark groter is. Tegelijkertijd is de verwachting dat de Europese normen voor de luchtkwaliteit de komende jaren verder worden aangescherpt, omdat de huidige normen de volksgezondheid onvoldoende beschermen.

## 3. De Groene Metropool: een nieuwe benadering van bereikbaarheid

### 3.1 Tijd voor een nieuwe benadering

De aanleg van meer asfalt voor een betere bereikbaarheid is volgens Milieudefensie een achterhaalde strategie. Zeker in een drukke regio als de Randstad. Het is een hele kostbare manier om ervoor te zorgen dat zoveel mogelijk mensen in de spitsuren van A naar B kunnen reizen. Zo is de aanleg van de A4 Midden-Delfland – nog geen zeven kilometer – begroot op bijna een miljard euro! Dit geld kan beter anders besteed worden, met betere resultaten voor de bereikbaarheid en veel minder schade aan het leefklimaat. Het verder aantasten van de toch al schaarse recreatie- en natuurgebieden in deze drukke regio is bovendien slecht voor de economie: (internationale) bedrijven en hun werknemers willen tenslotte werken en wonen in een gebied met voldoende groen en schone lucht.

De trends wijzen erop dat olie de komende jaren duurder wordt. De huidige hoge olieprijs zijn geen uitzondering meer. De vraag neemt toe door de snel groeiende economieën als China, India en Brazilië. De voorraden worden steeds kleiner en de winning van moeilijke te ontginnen brandstoffen duurder én milieuvriendelijker. Denk daarbij aan de kosten en risico's om olie op te boren uit de diepzeeën, zoals de Golf van Mexico. Milieudefensie vindt het daarom hoog tijd voor een nieuwe benadering van mobiliteit, waarbij wordt uitgegaan van reële uitgangspunten en wordt ingespeeld op toekomstige ontwikkelingen.

### 3.2 Uitgangspunten

Zoals gezegd is het onwaarschijnlijk dat de benzineprijs de komende jaren zal dalen. Toch is dat één van de uitgangspunten van de huidige verkeersmodellen. Nieuwe ontwikkelingen zoals het "Nieuwe Werken" worden niet of onvoldoende in de modellen opgenomen<sup>5</sup>. Terwijl maar een klein deel van de forenzen de spits hoeft te mijden door thuis te werken of door later van huis te gaan, de files al oplost. Een andere kansrijke ontwikkeling is de inburgering van de elektrische fiets en de elektrische scooter voor het woon-werkverkeer. Die kansen moet de overheid benutten door gericht te investeren in de fiets-infrastructuur. De 'winst' die daarbij wordt behaald moet dan ook ingeboekt worden in de modellen. Tenslotte: ook de vergrijzing is een relevante factor. Na 2020 zal ook in de regio Rotterdam de beroepsbevolking dalen<sup>6</sup>, dat betekent minder woon-werkverkeer en dus minder noodzaak om nieuwe wegen aan te leggen.

### 3.3 Moderne metropool

Milieudefensie beschouwt de regio Rotterdam – Den Haag als één metropool. Een moderne metropool is wat Milieudefensie betreft een dynamisch stedelijk gebied, met voldoende mogelijkheden om in de directe omgeving aan de stadse drukte te kunnen ontsnappen. Vanzelfsprekend moeten mensen in een dynamisch stedelijk gebied zich makkelijk kunnen verplaatsen van A naar B. Dat hoeft echter lang niet altijd met de auto. Meer dan 80 procent van het verkeer op de rondweg van Rotterdam is lokaal en regionaal verkeer. Dat verkeer kan bij uitstek worden gefaciliteerd met openbaar vervoer of de (elektrische) fiets. De overstap wordt echter pas gemaakt als die vervoersmiddelen veel sneller en comfortabeler worden én als de auto minder aantrekkelijk wordt gemaakt.



Platform Regiopark Rottemeren - A13/A16



Dagelijks staat er file op de ring van Rotterdam.

### 3.4 Maatregelen

Er zijn in binnen- en buitenland al veel beproefde maatregelen toegepast om de mobiliteit te verduurzamen. Ook in de regio Rotterdam. Er is al gerekend aan de invoering van een spitsheffing – die blijkt heel effectief te zijn. Er liggen tal van plannen om het openbaar vervoer en fietsvoorzieningen te verbeteren. Mede door de bezuinigingen van dit kabinet dreigen die plannen te sneuvelen en wordt de bestaande dienstverlening versoberd in plaats van verbeterd. Dit kabinet heeft ook de kilometerheffing in de ijskast gezet.

Milieudefensie vindt dit precies de verkeerde keuzes. Het kenmerk van een moderne metropool is juist hypermodern openbaar vervoer. Er is momenteel veel maatschappelijk verzet tegen de bezuinigingen.

Het blokkeren van de kilometerheffing staat steeds meer ter discussie. De ANWB, het Havenbedrijf van Rotterdam, de RAI-vereniging én de meerderheid van de Nederlanders zijn het er allemaal over eens: de invoering van een spitsheffing is op termijn onvermijdelijk.

Milieudefensie vindt daarom de tijd rijp voor een nieuwe benadering van het mobiliteitsprobleem. Deze benadering is te vangen in de volgende formule: Benutten, Beprijzen, Bouwen.

#### Benutten:

De bestaande infrastructuur moet beter benut worden. Door onder andere het Nieuwe werken te stimuleren vermindert de verkeersdruk in de spits en spreidt het verkeer zich beter over de dag.

#### Beprijzen:

Met een slimme spitsheffing kiezen mensen die niet per se tijdens de spits de snelweg op hoeven voor een ander tijdstip of een ander vervoermiddel, de zogenaamde platte kilometerheffing zorgt ervoor dat mensen betalen voor het gebruik van de auto in plaats van het bezit.

#### Bouwen:

Hoogfrequent openbaar vervoer (snel, comfortabel, betrouwbaar) en voorzieningen voor de (elektrische) fiets bieden een serieus alternatief voor de auto.

Deze oplossingen worden in hoofdstuk 4 tot en met 9 verder uitgewerkt.

### 3.5 Doorrekening van het mobiliteitsplan

De oplossingen uit het mobiliteitsplan 'Bouwen aan een groene metropool' zijn doorgerekend door zowel Goudappel Coffeng als CE Delft. Beide onderzoeksbureaus hebben vanuit hun expertise gekeken naar de effecten van het plan. Goudappel Coffeng heeft met behulp van het RVMK-model van de Stadsregio Rotterdam de verkeerskundige effecten van onder andere het Nieuwe Werken, kilometerheffing, spitsheffing en een heffing voor vrachtwagens doorgerekend. CE Delft heeft de milieugevolgen in beeld gebracht en bekeken hoe de kosten van dit maatregelenpakket zich verhouden tot de bestaande overheidsplannen.

De uitkomsten van deze onderzoeken zijn gepubliceerd op de website van Milieudefensie. Een toelichting op de uitkomsten van dit onderzoek is terug te vinden in de factsheet dat toegevoegd is bij dit rapport.

In het zuiden van Midden-Delfland is veel verzet tegen de aanleg van de Blankenburgtunnel.



# 4. Oplossingen - Spoor

## 4.1 Snelle realisatie verdubbeling spoor Rotterdam – Den Haag

### Doel

Door de spoorverdubbeling kan spoorboekloos worden gereden (tien intercity's en tien sprinters per uur) en de betrouwbaarheid van de spoorverbinding neemt toe. Door de verbeteringen wordt de trein een aantrekkelijk alternatief voor de automobilisten op de wegen tussen Den Haag en Rotterdam<sup>7</sup>. Deze snelwegen worden ontlast.



Spoorverdubbeling tussen Rotterdam en Den Haag.

### Wat moet er gebeuren?

Tussen Delft en Schiedam Centrum moeten vier sporen komen te liggen. Hierdoor kunnen snelle intercity's en langzame sprinters gescheiden rijden, waardoor ruimte ontstaat voor hogere frequenties op het volledige traject tussen Leiden en Dordrecht<sup>8</sup>.

### Waar schieten overheidsplannen te kort?

Milieudefensie wil over het hele traject tussen Delft en Schiedam vier sporen. In de huidige plannen wordt in Delft alleen een tweesporige tunnel aangelegd. Er wordt wel al ruimte voor twee extra sporen gecreeërd. Die twee sporen worden op zijn vroegst in 2019 aangelegd. Milieudefensie wil dat in deze tweede tunnel ook direct sporen worden aangelegd, zodat deze uiterlijk in 2017 in gebruik genomen kunnen worden. Daarnaast moet het spoor tussen Delft Zuid en Schiedam Centrum ook verdubbeld worden. Dan kan de frequentie worden verhoogd en de dienstregeling robuuster worden uitgevoerd. Hier zijn momenteel nog geen plannen voor.

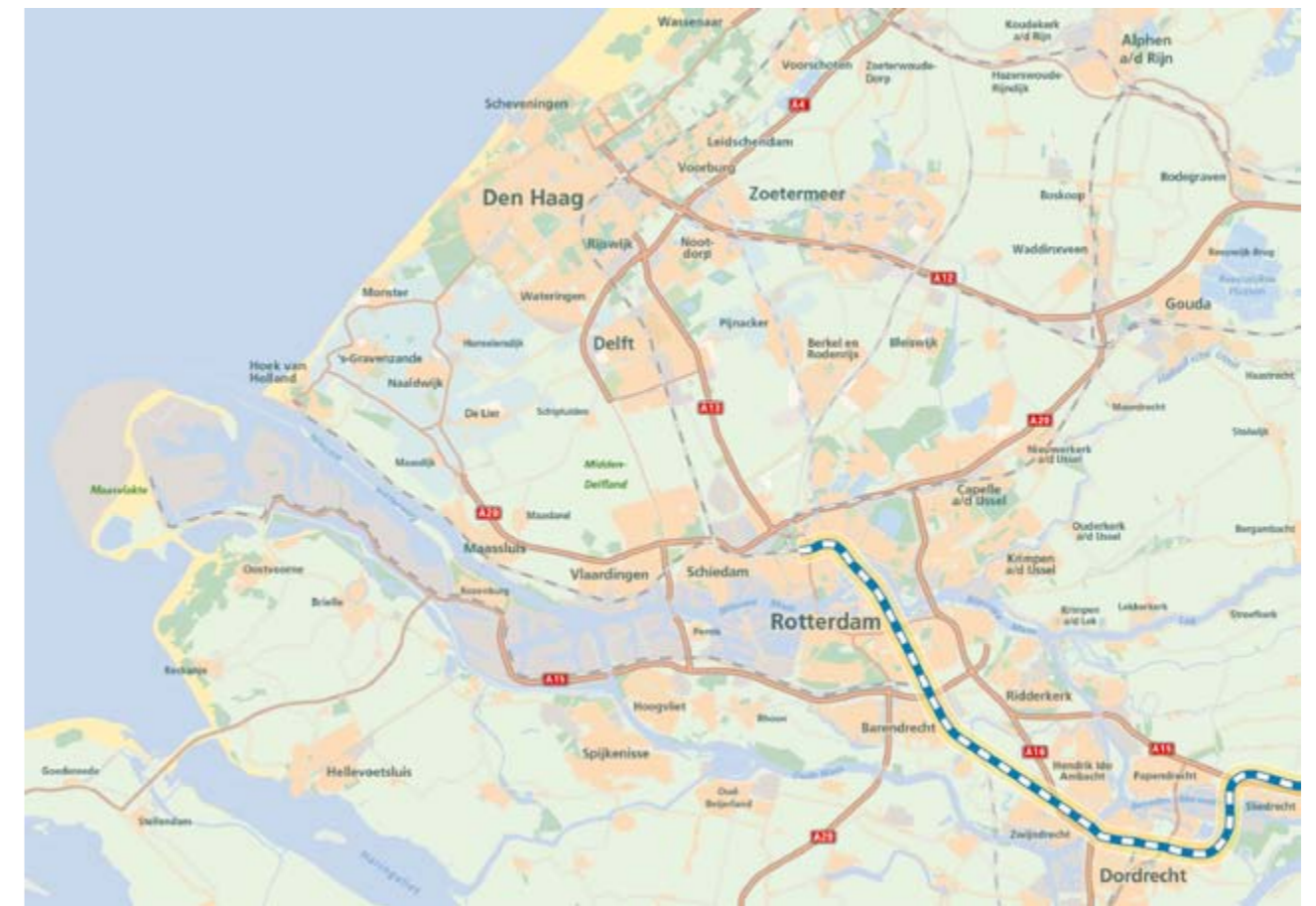
## Amsterdam - Utrecht

De verdubbeling van het spoor tussen Amsterdam Bijlmer ArenA en Utrecht laat duidelijk zien wat voor mogelijkheden dit biedt. De treindienst werd hier, net als tussen Delft en Rotterdam, afgewikkeld over slechts twee sporen. De kleinste verstoring zorgde al voor gemiste aansluitingen. Tegenwoordig rijden tussen Amsterdam en Utrecht ieder uur meer intercity's en sprinters dan voorheen, zonder dat deze elkaar verstoren of door goederentreinen verstoord worden. Het totale budget voor het project was 1 miljard euro. Hiervoor is een groot aantal kunstwerken aangepast, inclusief een nieuwe spoorbrug bij Utrecht en een verbindingsboog naar Schiphol.



De spoorbrug bij Utrecht.

Hollandse Hoogte / Bert Spiertz



Doortrekken van de Merwedelingelijn naar Rotterdam Centraal Station.

## 4.2 Doortrekken Merwedelingelijn naar Rotterdam Centraal

### Doel

Verbeteren van de verbinding tussen de regio Rotterdam en de Drechtsteden. Zonder overstap wordt de verbinding sneller en gemakkelijker. Hiermee verbetert het openbaar vervoer vanuit de Drechtsteden naar de regio Rotterdam. De doorkoppeling van de Merwedelingelijn is één van de mogelijke maatregelen voor de ontlasting van de Brienoordbrug<sup>9</sup>.

### Wat moet er gebeuren?

Momenteel rijdt de Merwedelingelijn tussen Dordrecht en Geldermalsen. Hiermee verbindt deze lijn de Drechtsteden aan de rest van het spoorwagennet. In Dordrecht moet de reiziger altijd overstappen op aansluitende treinen. Door deze treindienst door te laten rijden als sprinter naar Rotterdam Centraal ontstaat een snellere verbinding tussen de Drechtsteden en de rest van de Zuidelijke Randstad. De infrastructuur hoeft voor deze maatregel niet aangepast te worden<sup>10</sup>.

### Waar schieten overheidsplannen te kort?

Milieudefensie wil dat deze doorkoppeling in Dordrecht zo snel mogelijk gerealiseerd wordt. Het is een relatief eenvoudige oplossing die reizen met de trein direct aantrekkelijker maakt. Momenteel zijn de Merwedelingelijn en de aansluitende sprinter naar Rotterdam verschillende concessies. Het traject Dordrecht – Geldermalsen wordt aanbesteed door de provincie Zuid-Holland, het traject Dordrecht – Rotterdam door de nationale overheid. De provincie en het Rijk moeten in de aanbesteding van de nieuwe concessie voorwaarden stellen over de doorkoppeling.



Hollandse Hoogte / Ton Poortvliet



## 5. Oplossingen-Lightrail

### 5.1 Wat is lightrail?

Lightrail is een relatief nieuw begrip in het openbaar vervoer. Het is een middenweg tussen trein, metro en tram. De snelheden van een lightrail zijn vergelijkbaar met die van een metro, maar de afgelegde afstanden zijn vaak groter en de frequentie lager. Lightrail is vaak in staat om zowel op een tram-, metro- als treinnetwerk te rijden, waardoor gemakkelijk verbindingen met stadscentra

gemaakt worden. In Nederland liggen verschillende light-railnetwerken. Zo bestaat er al sinds 1983 een sneltram in de regio Utrecht die als lightrail aangemerkt kan worden. Daarnaast is de RandstadRail tussen Rotterdam, Den Haag en Zoetermeer een belangrijk voorbeeld van light-rail in Nederland (zie kader)<sup>11</sup>.

**Lightrailreinstellen lijken qua uiterlijk veel op trams, maar hebben een hogere topsnelheid. Grofweg zijn lightrailreinstellen onder te verdelen in drie categorieën:**

- Sneltrams:** Dit zijn interlokale tramlijnen die gebruikt worden voor regionaal of voorstedelijk vervoer. Het Utrechtse sneltramnetwerk is hier een voorbeeld van.
- Tramtrein:** Dit is een tramnetwerk dat gedeeltelijk doorrijdt over (voormalige) spoorlijnen. In het buitenland zijn vooral de tramtrein-netwerken van Karlsruhe en Kassel bekend. In Nederland kan het RandstadRailnetwerk onder dit type worden geschaard.
- Lichtgewichttrein:** Nieuwe generaties lichte en goedkope treinstellen worden vaak ook lightrail genoemd, maar dit zijn in feite reguliere treinstellen en vallen daarom niet altijd onder het begrip lightrail.

### RandstadRail

Het concept van RandstadRail is succesvol gebleken. Hoge frequenties, nieuwe, snelle en comfortabele trams, goede P&R-voorzieningen en fietsenstallingen bij de stations, hebben er voor gezorgd dat er een flinke reizigersgroei bereikt is in de afgelopen jaren. Sinds de zomer van 2010 verbinden de RandstadRaillijnen ook daadwerkelijk de drie stadscentra van Den Haag, Rotterdam en Zoetermeer met elkaar. Het aantal reizigers is door de directe verbinding nog verder toegenomen. Dit is een belangrijk onderdeel van het succes van RandstadRail. De P&R-terreinen bij de stations staan bovendien al vaak vol, verdere uitbreiding is nu al nodig!

Michiel Wijnbergh



### 5.2 Hoekse lijn ombouwen tot lightrail

#### Doel

De Hoekse Lijn wordt ontwikkeld tot een hoogwaardig alternatief voor de snelweg A20. Parallel aan de A20 vormt de Hoekse lijn, door de verhoging van de frequentie en nieuwe stations, een goed alternatief voor de auto. Grote ingrepen op de A20 zijn zo niet nodig. Met de verbetering van het openbaar vervoer kan lokaal verkeer van de snelweg worden gehaald, waardoor files verminderen.

#### Wat moet er gebeuren?

Ombouwen van de spoorlijn Rotterdam – Hoek van Holland Strand naar lightrail, zoals ook de lijn Den Haag Centraal – Rotterdam Centraal tot RandstadRail is omgebouwd. Daarmee worden een hogere frequentie en nieuwe stations mogelijk. Ook wordt de lijn bij station Schiedam Centrum aan de Rotterdamse metro gekoppeld. Het centrum van Rotterdam is zo sneller bereikbaar en de overstap op andere metro's is gemakkelijker. De ontsluiting van Maassluis Steendijkspolder door openbaar vervoer wordt beter door een nieuw station.

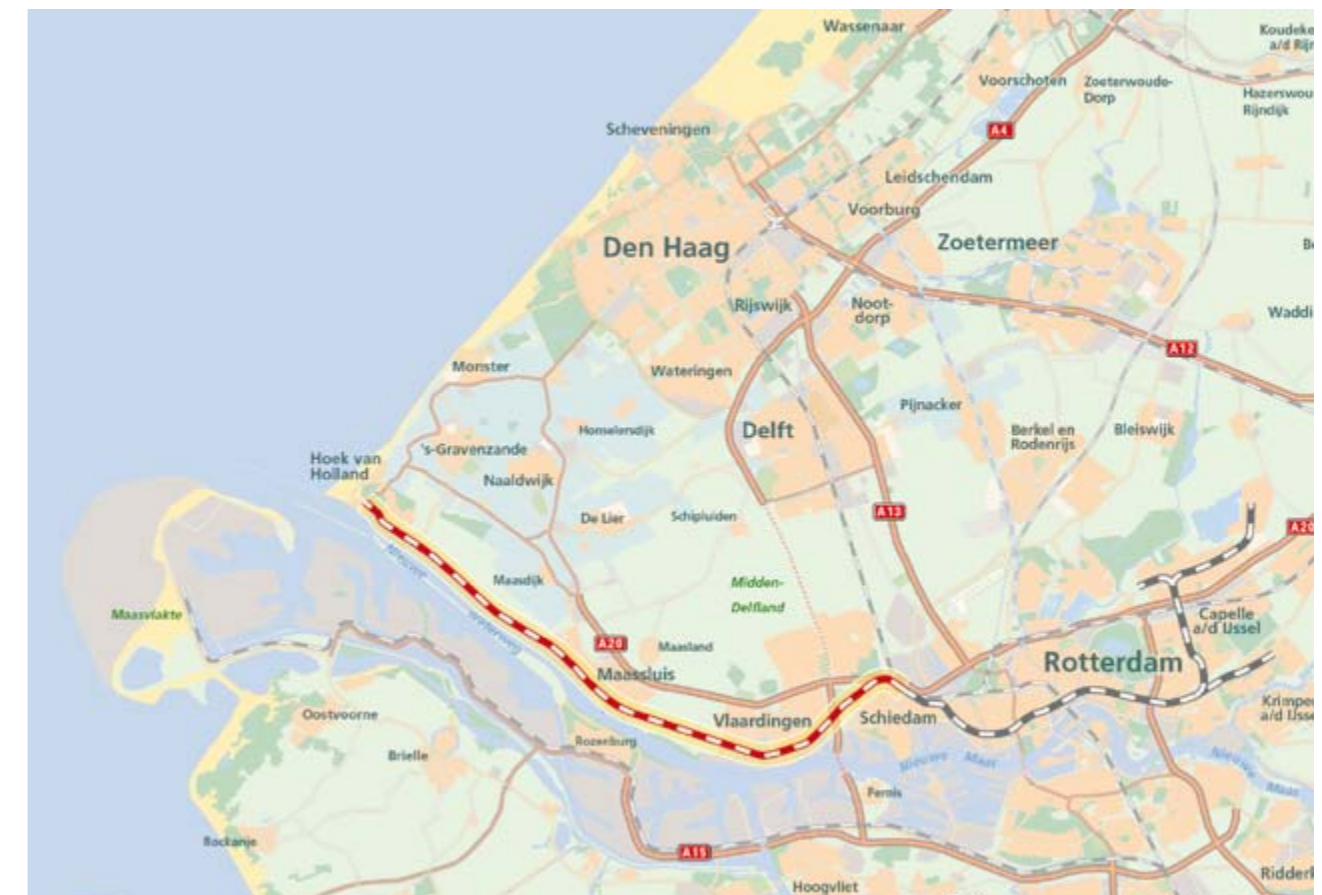


Nico den Dulk

#### Waar schieten overheidsplannen te kort?

Milieudefensie wil dat de ombouw van de Hoekse lijn naar lightrail zonder vertraging door bezuinigingen wordt uitgevoerd. Het is nu onzeker óf en wanneer het project uitgevoerd wordt. Ervaringen uit RandstadRail laten bijvoorbeeld een groot succes zien (zie kader RandstadRail hiernaast). Ook zijn P&R-voorzieningen, fietsenstallingen en goede aansluitende busverbindingen bij de stations nodig.

De Hoekse Lijn tussen Hoek van Holland en Rotterdam Centraal sluit aan op de bestaande metrolijn (zwart).



# 6. Oplossingen - Verbeteren Tram

## 6.1 Aanleg metroring op Rotterdam Zuid

### Doel

Het verbeteren van de ontsluiting van Rotterdam Zuid per openbaar vervoer. Hierdoor kunnen mensen die van buiten Rotterdam komen, snel binnen Rotterdam Zuid op de plaats van bestemming komen. Bovendien zijn meer lokale verplaatsingen snel per openbaar vervoer af te leggen. Hierdoor vermindert het autoverkeer op snelwegen en in de stad. Bij de ontwikkeling van nieuwe woongebieden in de Stadshavens wordt het openbaar vervoer direct en zodanig ingepast dat het de snelste en comfortabelste manier van transport is.

### Wat moet er gebeuren?

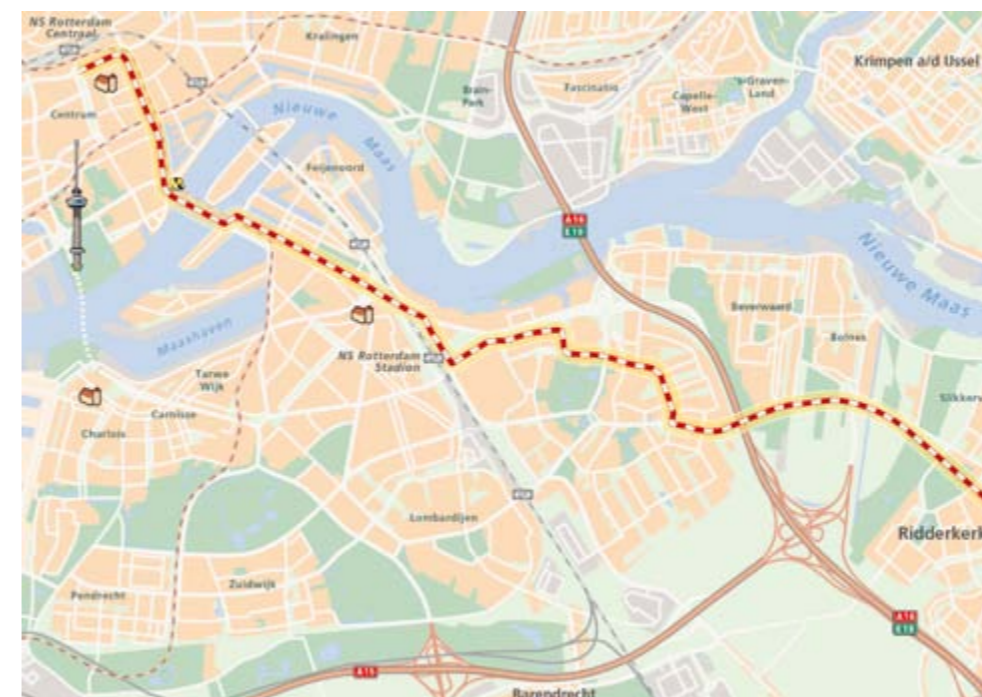
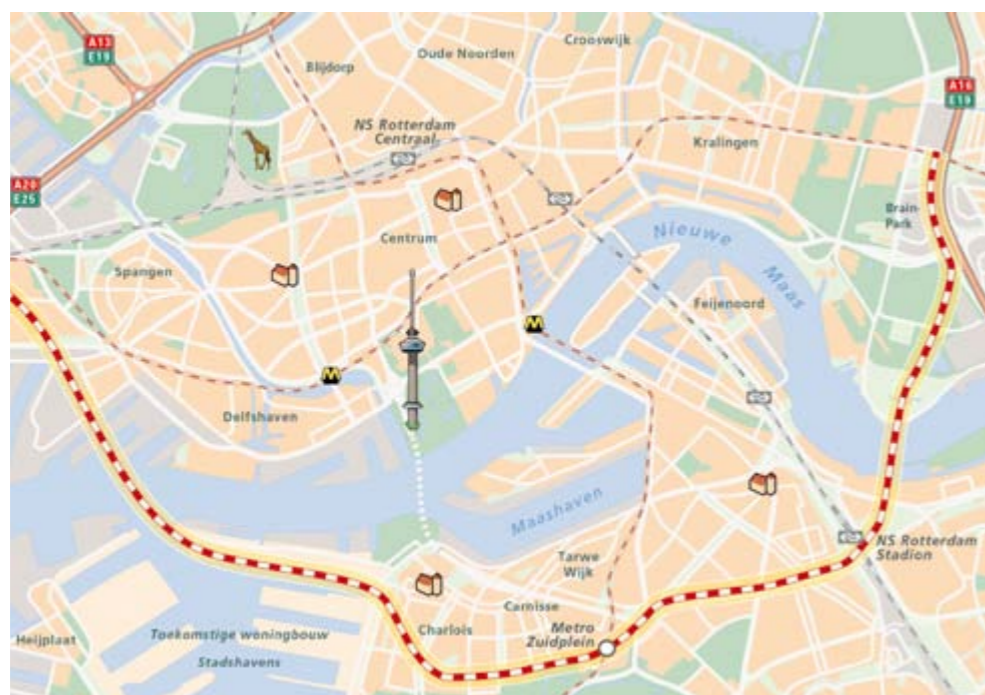
De noodzakelijkste verbetering is een verbinding tussen metrostation Kralingse Zoom via Rotterdam Stadion, Zuidplein en de nieuw te ontwikkelen Stadshavens naar Schiedam. Dit kan als metro of als tram. Als metro kan de lijn bij beide eindstations aansluiten op de bestaande metrolijnen. Als tram gaat deze lijn over twee nieuw te bouwen stadsbruggen de Nieuwe Maas over. Beide verbindingen zullen bij Rotterdam Stadion een overstap bieden op de trein. Hiervoor moet Rotterdam Stadion omgebouwd worden tot een intercitystation<sup>12</sup>.

Milieudefensie wil dat de aanleg van beter openbaar vervoer in Rotterdam Zuid meer prioriteit krijgt. De aanleg van deze verbinding kan het best als metroverbinding. Het gedeelte Kralingse Zoom – Zuidplein krijgt prioriteit. Dit stuk biedt goede overstapmogelijkheden op de trein bij intercitystation Rotterdam Stadion. Ook ontlast dit de metrolijn Rotterdam Centraal – Zuidplein, die waarschijnlijk voor 2020 overbelast raakt<sup>13</sup>. Afhankelijk van de ontwikkeling in de Stadshavens kan na 2020 de rest van het tracé tot Schiedam gerealiseerd worden.

### Waar schieten overheidsplannen te kort?

De plannen voor OV op Zuid variëren nu nog van verbeteren van het bestaande tramnet op Rotterdam Zuid, tot het aanleggen van een volledig nieuwe metroverbinding. Door de bezuinigingen zijn de plannen voor een nieuwe verbinding uitgesteld tot na 2020.

De nieuwe metro door Rotterdam Zuid



De snelle tramlijn van Rotterdam Stadion naar Ridderkerk

## 6.2 Snelle tramlijn naar Ridderkerk

### Doel

Door beter openbaar vervoer naar Ridderkerk neemt de reistijd naar Rotterdam met ongeveer 25 procent af. Zo concurreert het openbaar vervoer beter met de auto<sup>14</sup>.

### Wat moet er gebeuren?

Verlenging van de Trampluslijn vanuit Rotterdam Zuid langs toekomstig intercitystation Rotterdam Stadion naar het centrum van Ridderkerk. Milieudefensie wil dat Ridderkerk hoogwaardiger openbaar vervoer krijgt. Nu kan deze grote gemeente enkel per bus bereikt worden. Goede

aansluitingen op de trein bij Rotterdam Stadion en een rechtstreekse verbinding naar het centrum van Rotterdam maken het openbaar vervoer aantrekkelijker als alternatief voor de auto.

### Waar schieten overheidsplannen te kort?

De aanleg van beter openbaar vervoer naar Ridderkerk krijgt te weinig prioriteit. Er wordt al jarenlang gepraat over de aanleg van de Ridderkerklijn en door de bezuinigingen staat de aanleg van de lijn weer op de tocht. Daarnaast is er in Ridderkerk veel protest omdat de tramlijn door het bestaande centrum van de stad rijdt. Het voorbeeld uit Straatsburg bewijst echter dat een tram door het centrum ook veel op kan leveren.



Michiel Wijnbergh

### 6.3 Opwaarderen tramnetwerk Rotterdam en Den Haag

#### Doel

Verhogen van de gemiddelde snelheid van de trams in Rotterdam en Den Haag naar 25 kilometer per uur. De trams in met name Rotterdam en Den Haag hebben de laatste jaren steeds meer last van het overige verkeer. Hierdoor neemt de gemiddelde snelheid van de trams af. In Rotterdam is met het TramPlus-project de wens uitgesproken om de gemiddelde snelheid van trams op te trekken naar 25 kilometer per uur. Deze doelstelling leek haalbaar, maar de laatste jaren is de gemiddelde snelheid weer gedaald. In Den Haag is met de introductie van RandstadRail de snelheid op enkele lijnen verbeterd. Ook de opening van de tramtunnel in het stadscentrum en tunnels onder drukke kruisingen zorgen voor verbetering.

#### Wat moet er gebeuren?

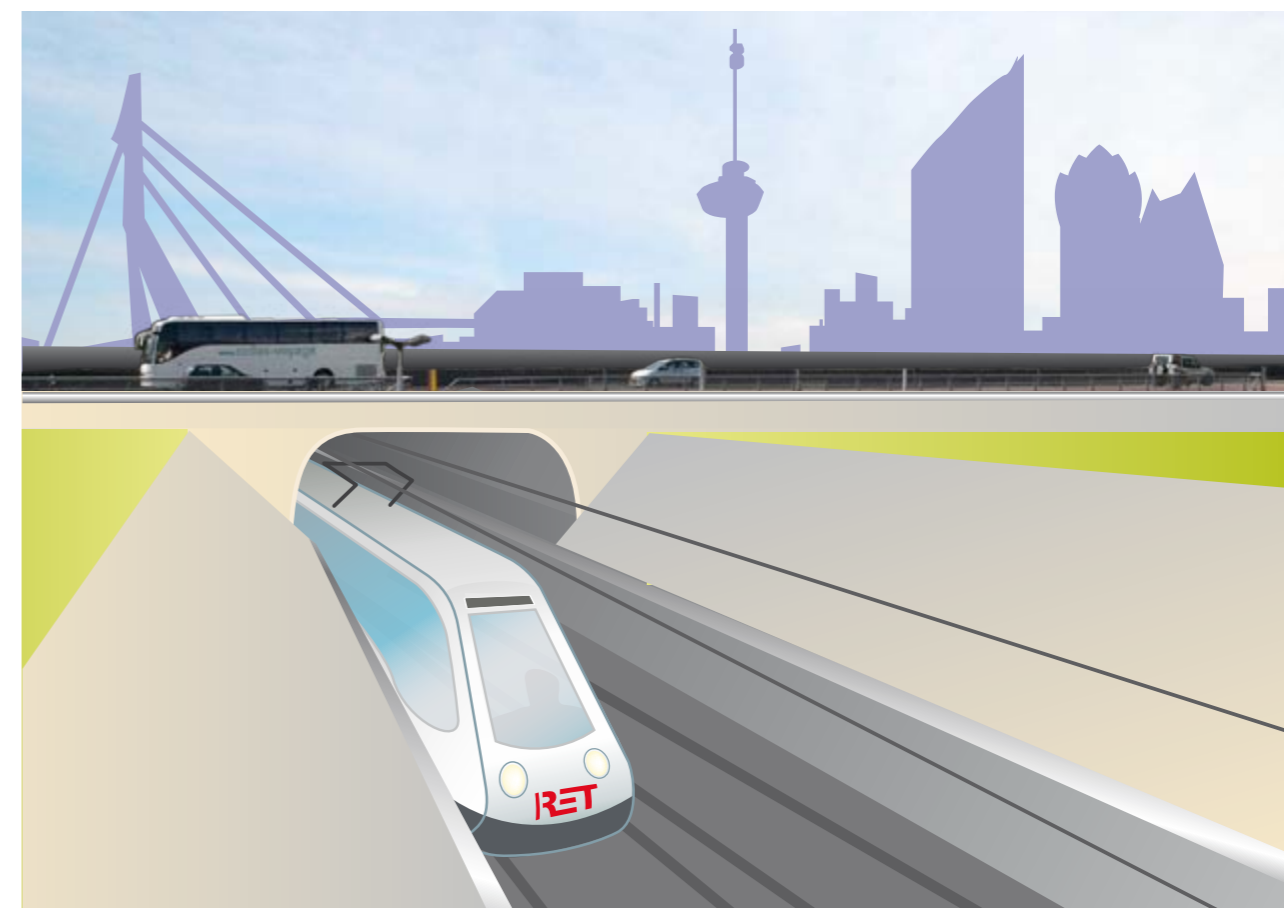
Om het tramnet van Rotterdam en Den Haag te verbeteren moet de tram vaker voorrang krijgen op het overige verkeer. Vooral bij drukke

kruisingen moet de tram nu te vaak wachten. Door innovatieve oplossingen en door ongelijkvloerse kruisingen wordt de snelheid van de tram verhoogd.

#### Waar schieten overheidsplannen te kort?

In Rotterdam wordt de metro vaak gebruikt als excuus om de prioriteit voor aanpassingen aan het tramnetwerk te verlagen. De snelheid op de bestaande tramlijnen is niet zo hoog als voorgenomen en knelpunten zoals bij het Hofplein worden niet concreet aangepakt. In Den Haag krijgt de tram wel prioriteit, omdat er geen alternatief is in de vorm van een metro. Er zijn concrete plannen voor de aanpak van knelpunten in de vorm van de Lijnennota Netwerk RandstadRail. De uitvoer van deze plannen kan helaas wel last krijgen van de huidige bezuinigingen.

*Ongelijkvloerse kruisingen verhogen de gemiddelde snelheid van trams.*



Nico den Duik

### Straatsburg

In Frankrijk is de tram bezig met een nieuwe opmars! In Straatsburg is de tram in 1994 opnieuw geïntroduceerd. Ondertussen is dit de belangrijkste vorm van openbaar vervoer geworden. Straatsburg is een voorbeeld van nieuwe stedelijke herontwikkeling door de komst van de tram. De stad is langs de steeds verder uitbreidende tramcorridors (her)ontwikkeld. De trams bedienen in eerste instantie alleen de agglomeratie van Straatsburg, maar bieden ook mogelijkheden tot overstappen van lokaal vervoer (tram, bus, fiets), regionaal openbaar vervoer (treinnetwerk, bus) en auto. Hiermee is de binnenstad van Straatsburg autovrij gemaakt en kunnen bezoekers van de binnenstad elders overstappen op de tram.

Winkeliers in het centrum hebben zich in eerste instantie verzet tegen de aanleg van tramlijnen door de winkelstraten. Zij waren bang voor inkomstendering. Het tegengestelde is gebeurd. Door de verbeterde bereikbaarheid zijn er juist meer klanten!

## 7. Oplossingen - HOV-buslijnen

### HOV-busverbindingen tussen Rotterdam en Zoetermeer

#### Doel

Nieuw Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) in het gebied tussen Rotterdam, Delft en Zoetermeer zorgt voor 10 procent kortere reistijden in de regio. Het aantal reizigers zal toenemen met 5 tot 10 procent tot 2020. Vooral op de verbinding naar Haaglanden gaan meer mensen reizen met het openbaar vervoer. De verbinding ontlast de verkeersstromen die op dit moment de A20 en de A13 overbelasten<sup>15</sup>. Met de voorgestelde HOV-buslijnen worden Berkel en Rodenrijs en Pijnacker beter ontsloten.

#### Wat moet er gebeuren?

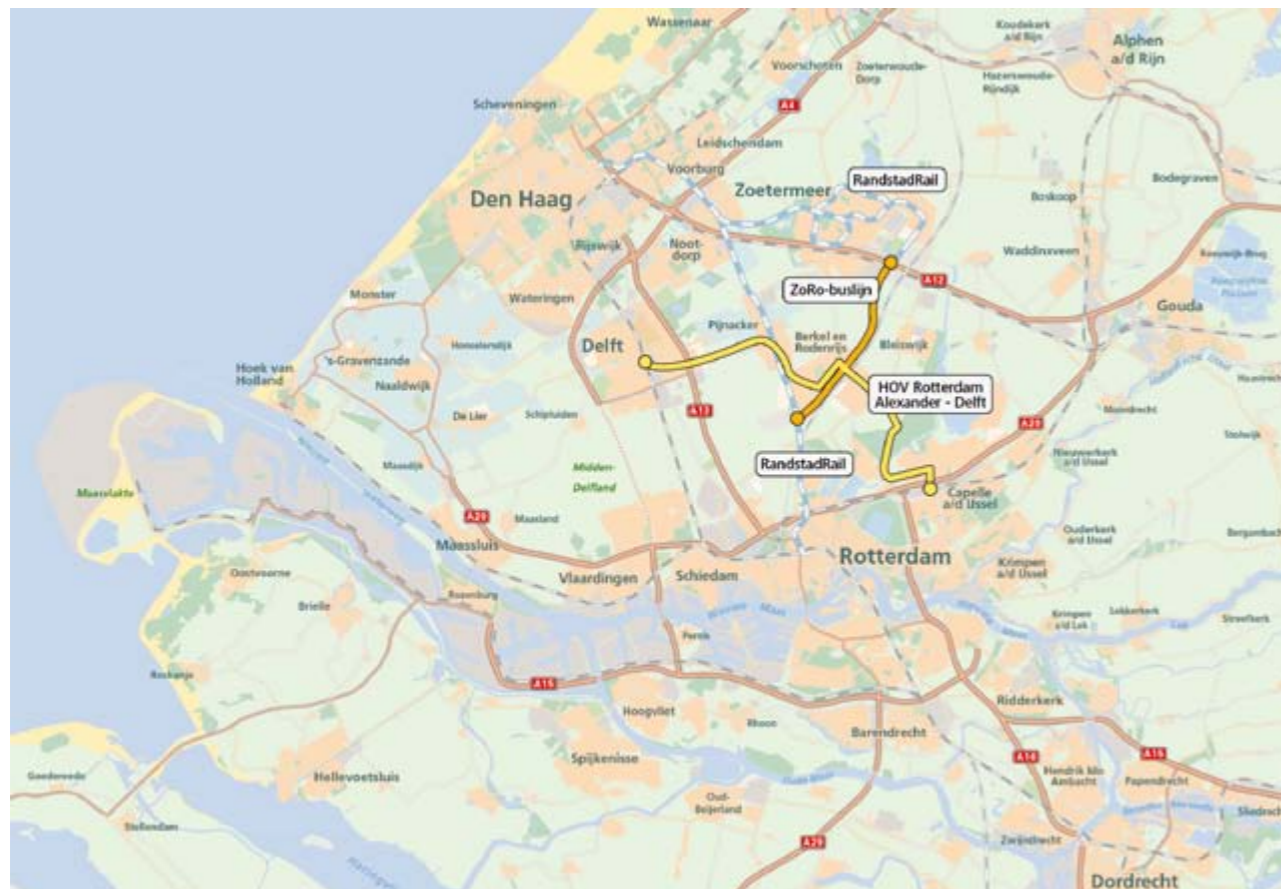
Verbeteren van de busverbindingen in het gebied tussen Rotterdam, Delft en Zoetermeer. Vrije busbanen moeten zorgen voor een betere doorstroming waardoor de reistijd tussen de steden afneemt. De ZoRo-buslijn tussen Rodenrijs en Zoetermeer moet aangelegd worden.

Daarna moet vooral in oost-westverbindingen goed openbaar vervoer aangelegd worden. Een HOV-verbinding tussen Delft (Technopolis/TU) via het middengebied naar Rotterdam Alexander is hard nodig<sup>16</sup>. De kwetsbare natuur in het Bergse Bos wordt in de voorgestelde verbinding ontzien door bestaande wegen om te bouwen tot HOV-verbinding. De druk belaste Molenlaan in Hillegersberg wordt zo eveneens ontzien. In combinatie met RandstadRail en de ZoRo-buslijn ontstaat een volwaardig en hoogwaardig openbaar vervoersnetwerk in het tussengebied.

#### Waar schieten overheidsplannen te kort?

De stand van zaken over de ZoRo-buslijn is onduidelijk. Door de bezuinigingen die de Stadsregio moet doorvoeren komt een hoogwaardig openbaar vervoersnetwerk in het middengebied in gevaar. Er is minder geld beschikbaar voor nieuwe projecten van de stadsregio.

Nieuwe hoogwaardige busverbindingen ontsluiten het gebied tussen Rotterdam, Delft en Zoetermeer



### De Zuidtangent als een voorbeeld van succesvol HOV

Hoogwaardig Openbaar Vervoer als busverbinding heeft een aantal kenmerken: comfortabele bussen rijden in een hoge frequentie op vrije busbanen. Op kruispunten met overig verkeer krijgen de bussen voorrang, veel wegen worden ongelijkvloers gekruist en de haltes zijn herkenbaar (eenvormig qua kleur, vormgeving en gelijkvloerse uitstap).

De Zuidtangent is een voorbeeld van succesvol HOV. Vanaf Haarlem via Schiphol en Amstelveen naar Amsterdam Bijlmer Arena loopt een grotendeels vrije busbaan. Daarnaast zijn er nog twee zijtakken, één naar Nieuw-Vennep en een toekomstige tak naar Uithoorn. Het totale netwerk is dan ongeveer 60 kilometer lang. Het langste stuk vrije busbaan is 25 kilometer en daarmee het langste van Europa. De Zuidtangent is een succes! Het aantal reizigers is veel sterker toegenomen dan vooraf werd verwacht.

## 8. Oplossingen - Fiets

### 8.1 Netwerk van fiets snelwegen

#### Doel

De potentie voor woon-werkverkeer van (elektrische) fietsen en elektrische scooters maximaal benutten door de aanleg van fiets snelwegen. De gemiddelde snelheid op die nieuwe fiets snelwegen kan dan tot 24 km/uur stijgen<sup>17</sup>. Daarmee wordt een afstand van 10 kilometer of meer op de fiets voor woon-werkverkeer voor meer mensen acceptabel<sup>18</sup>. Wie wil nu niet fietsen als je altijd de wind in de rug hebt (elektrische ondersteuning) en daarmee fris en niet-bezweet op het werk kan verschijnen?

#### Wat moet er gebeuren?

Een fiets snelweg heeft dezelfde kenmerken als een echte snelweg: tweebaans asfalt in beide rijrichtingen op de drukke trajecten, zodat rustige fietsers geen last hebben van snelle fietsers. Ook elektrische scooters kunnen dan profiteren van deze nieuwe nul-emissie-wegen, zonder dat fietsers last van ze hebben. Verder hebben fiets snelwegen zo weinig mogelijk scherpe bochten en stoplichten, meer ongelijkvloerse kruisingen, uitmuntende bewegwijzering en rustplaatsen met oplaadpunten voor elektrische fietsen. Fietsers krijgen voorrang op het overige verkeer.

Uit een recente studie<sup>19</sup> blijkt dat met de huidige investeringen in snelle fietsverbindingen het auto gebruik tot 2,3 procent teruggedrongen kan worden. De belasting van het openbaar vervoer

vermindert met 3,9 procent. Uiteindelijk levert elke euro die wordt geïnvesteerd in een fiets snelweg 1,44 euro op aan reistijdwinst, betere gezondheid en winst voor het milieu.

Met aanvullende investeringen in fiets snelwegen zijn nog betere resultaten te behalen. In Rotterdam zijn meer oeververbindingen nodig, bijvoorbeeld in de vorm van snelle veerverbindingen (zie paragraaf 8.2). Milieudefensie wil een iconisch netwerk van fiets snelwegen met internationale uitstraling. De Fietsersbond in Utrecht heeft hier al interessant onderzoek naar gedaan<sup>20</sup>.

#### Waar schieten overheidsplannen te kort?

In de regio Rotterdam - Den Haag zijn vijf snelle fietsroutes gepland en deels al aangelegd<sup>21</sup>. Milieudefensie vindt dit een goede ontwikkeling. De huidige projecten blijven echter veelal steken in het verbeteren van bestaande fietspaden, die vervolgens niet tot een samenhangend en herkenbaar netwerk aan elkaar worden verbonden. Het ontbreekt aan geld, maar soms ook aan voldoende prioriteit voor (elektrisch) fietsverkeer om een echt nieuwe trend neer te zetten. De overheid is over het algemeen onvoldoende doordrongen van de enorme potentie van elektrische fietsen en elektrische scooters in het woon-werkverkeer.



Een netwerk van fiets snelwegen ontsluit de hele regio.

Nico den Dulk



#### Fietsen in plaats van parkeren

Het UMC St. Radboud-ziekenhuis in Nijmegen introduceerde in 2007 een innovatieve oplossing voor hun parkeerprobleem. In plaats van een dure parkeergarage te bouwen, stimuleerde het ziekenhuis medewerkers om naar het werk te fietsen. De fietsenstalling werd vergroot en verbeterd, de fietspaden rondom het ziekenhuis werden verbeterd en de fiets werd financieel aantrekkelijker gemaakt. Hierdoor is het aantal werknemers dat fietst naar het UMC gestegen met zeshonderd! Dat is een toename van ongeveer 15 procent. Het ziekenhuis is nu beter bereikbaar omdat er minder autoverkeer is. Bijkomend voordeel is ook de toegenomen gezondheid bij de medewerkers.

## 8.2 Stadsferry's tussen de Maasoever

### Doel

Om van Rotterdam een echte fietsstad te maken moet er nog flink wat verbeteren. Zo is het belangrijk dat de barrière die de Nieuwe Maas vormt voor fietsers, wordt verkleind. Met fietsveerdiensten worden veel fietsafstanden verkort. Dit stimuleert het gebruik van de fiets. De leefbaarheid en doorstroming in en om Rotterdam verbeteren.

### Wat moet er gebeuren?

Milieudefensie wil, speciaal voor fietsers en voetgangers, op vier locaties nieuwe veerponten realiseren. Hiermee worden fietsafstanden verkort. Deze veerponten vormen een spil in nieuwe fietsroutes die stadsdelen aan elkaar verbinden. Niet alleen de veerponten zelf zijn belangrijk om te realiseren, maar ook de fietsroutes die er naar toe leiden. Hiermee wordt fietsen een snel en gezond alternatief voor de auto. Op vier locaties zullen de veerponten recht

naar de overkant varen: Delfshaven, Euromast, Feijenoord en bij Stadion De Kuip. Samen met de bestaande bruggen en tunnels maakt dit de Nieuwe Maas tot een kleinere barrière.

### Waar schieten overheidsplannen te kort?

Rotterdam is in vergelijking met andere Nederlandse steden geen fietsvriendelijke stad. Er zijn weinig goede fietsverbindingen en de Nieuwe Maas is een barrière. Momenteel steken fietsers de Nieuwe Maas over via bruggen die vol staan met auto's. Daarnaast is er de fietstunnel bij de Beneluxtunnel, maar om deze te gebruiken moet je over een trap/met lift, de voorzieningen werken regelmatig niet en het is niet veilig.



Stadsferry's voor fietsers en wandelaars verkorten de reistijd binnen Rotterdam.



## 9. Verminderen spitsverkeer en matigen groei verkeer

### 9.1 Het Nieuwe Werken

#### Doel

Door het Nieuwe Werken wordt in de spits 5 procent minder autokilometers gereden. Dat draagt fors bij aan het oplossen van files en het overbodig maken van nieuwe wegen.

#### Wat moet er gebeuren?

Bedrijven bieden hun werknemers alle ruimte om flexibel te werken én maken het aantrekkelijk om niet altijd de auto te pakken. Dat kan door werknemers de mogelijkheid te bieden bijvoorbeeld één dag per week thuis te werken, of de eerste twee uur van de werkdag thuis te werken en daarna pas op pad te gaan. Diverse bedrijven hebben daar al goede ervaringen mee<sup>22</sup>. Door meer gebruik te maken van videoconferencing hoeven medewerkers van bedrijven met verschillende vestigingen niet voor alle vergaderingen de weg op. Andere methoden zijn het aanbieden van goede fietsvoorzieningen (bijvoorbeeld veilige stallingen of goedkoop aanschaffen (elektrische) fiets) of een mobiliteitspas waardoor mensen makkelijk gebruik kunnen maken van verschillende modaliteiten (OV-fiets, OV-elektrische scooter, openbaar vervoer, huurauto's).

Ruim 600.000 werknemers krijgen een leaseauto via hun werkgever. De leaseauto wordt veelal gezien als een deel van het salaris. Een verstandig en terughoudend leaseautobeleid moet onderdeel zijn van de inspanningen die bedrijven en werknemers leveren in het kader van het

Nieuwe Werken. De leaseauto als automatisch onderdeel van het salaris is niet meer van deze tijd.

#### Waar schieten overheidsplannen te kort?

Sinds een paar jaar tikkert de projectgroep Taskforce Mobiliteitsmanagement aan de weg om bedrijven aan te zetten tot het Nieuwe Werken. Inmiddels is deze Taskforce overgegaan in het Platform Slim Werken Slim Reizen<sup>23</sup>. Diverse regio's hebben mobiliteitsmanagers aangesteld die bedrijven helpen om het Nieuwe Werken te implementeren. Milieudefensie is positief over al deze inspanningen, maar het zet alleen écht zoden aan de dijk als het onderdeel is van een totaal pakket aan maatregelen, zoals een spitsheffing, beter openbaar vervoer en fietssnelwegen.

Wie geen gebruik maakt van de aangeboden leaseauto levert vaak vrijwillig een deel van zijn beloning in en dat is weinig populair. Voor veel werknemers bestaat vanwege de leaseautoregeling geen alternatieve regeling voor reiskosten, zoals een OV-kaart of beloning voor samen reizen of fietsen. Er gaat geen stimulans vanuit om dichterbij het werk te gaan wonen.

### 9.2 Spitsheffing personenvervoer

#### Doel

Verbeteren van de bereikbaarheid door autorijden op file-gevoelige trajecten tijdens de spits duurder te maken. Daarnaast zorgt een platte kilometerheffing – die altijd en overal geldt – ervoor dat mensen betalen voor het gebruik in plaats van het bezit van de auto.

#### Wat moet er gebeuren?

Milieudefensie heeft door adviesbureau Goudappel Coffeng laten berekenen op welke trajecten in 2020 nog files zijn, na invoering van een platte kilometerheffing, een kilometerheffing voor vrachtwagens en de implementatie van het Nieuwe Werken. Op die trajecten wordt een spitsheffing ingevoerd. Daardoor zullen mensen die niet per se in de spits de weg op hoeven, op andere tijdstippen gaan of de trein of fiets nemen.

De spitsheffing hoeft geen administratief ingewikkeld project te worden. Door kentekenherkenning op de snelwegen kan het zelfs heel eenvoudig, zonder bijvoorbeeld registratiekastjes in auto's.

#### Waar schieten overheidsplannen te kort?

Het kabinet Rutte heeft de kilometerheffing geschrapt. Het kabinet komt echter steeds meer alleen te staan in haar verzet tegen de kilome-

terbeprijzing. Recent stelde de voorzitter van de ANWB, Guido van Woerkum, nog dat de kilometerheffing er moet komen en dat twee derde van de ANWB-leden achter het principe van beprijzing staat<sup>24</sup>.

Ook de voorzitter van de RAI-vereniging Roelf de Boer, pleitte onlangs voor de invoering van een kilometerheffing en het Havenbedrijf van Rotterdam is altijd voorstander geweest van een spitsheffing. Milieudefensie verwacht dan ook dat de kilometerheffing binnen een paar jaar weer op de politieke agenda staat. De regio Rotterdam moet niet afwachten, maar de druk op het kabinet opvoeren en desnoods zelf het initiatief moet nemen voor een regionale spitsheffing<sup>25</sup>.

### Congestion Charge London

In 2003 werd in Londen een congestieheffing ingevoerd. Doel is het terugdringen van het privégebruik van personenauto's en het stimuleren van (en investeren in) openbaar vervoer. In 2008 werd vervolgens de London Low Emission Zone (LLEZ) geïntroduceerd, met hoge heffingen voor vrachtwagens die niet aan emissienormen voldoen. Vanaf 2012 worden de normen aangescherpt en toegepast voor meer voertuigen<sup>26</sup>.

Voordat de heffing werd ingevoerd was afname van het verkeer met 10 tot 15 procent voorspeld en een daling van het aantal opstoppingen met 20 tot 30 procent. Vijf jaar na de introductie is het verkeer in de binnenstad nog altijd 21 procent lager dan voor de heffing. Dagelijks rijden 70.000 auto's minder de tolzone binnen dan voor invoering van de heffing. Het aantal buspassagiers is met 6 procent toegenomen tijdens de uren waarop de heffing geldt en er zijn meer fietsers<sup>27</sup>.



Hollandse Hoogte / Peter Hillz

### 9.3 Kilometerheffing voor vrachtvervoer

#### Doel

Verminderen van de groei van het aantal vrachtwagenkilometers. Dit wordt bereikt door efficiëntere belading, meer vervoer over water en spoor en het in rekening brengen van de zogenaamde externe kosten van het vrachtvervoer. Aanleg en onderhoud van wegen is vanwege het vrachtverkeer vele malen duurder. Ook geluidsen milieumaatregelen en kosten door gezondheidsschade vallen onder de externe kosten. Als alle externe kosten in rekening gebracht zouden worden, dan leidt dat tot 20 tot 30 procent minder vrachtverkeer en tot 1,2 miljard welvaartswinst.

#### Wat moet er gebeuren?

Onder andere door de komst van de Tweede Maasvlakte zal het goederenvervoer over weg, water en spoor de komende jaren fors stijgen. Milieudefensie wil dat het grootste deel van die stijging via spoor en water verloopt. Benut de capaciteit van de Betuweroute maximaal en vergroot de vervoersmogelijkheden over het water. Die ontwikkeling kan onder andere worden gestimuleerd door de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens. Uit een studie van adviesbureau CE Delft<sup>28</sup> blijkt dat de invoering van een kilometerheffing van 15 cent per kilometer leidt tot een afname van het aantal

vrachtwagenkilometers van 6 procent. Dat komt door efficiëntere belading (minder leegrijden) en een verschuiving naar vervoer over spoor en water. Deze cijfers zijn onder andere gebaseerd op de ervaringen met de Maut, zoals de kilometerheffing in Duitsland wordt genoemd. Intussen is de Maut voor de meest vervuilende vrachtwagens verhoogd tot bijna 30 cent per kilometer. De verwachting is dat daardoor de groei van het vrachtvervoer over de weg verder wordt beperkt en het wagenpark sneller schoner wordt.

#### Waar schieten overheidsplannen te kort?

Hier geldt hetzelfde als bij de kilometerheffing voor autoverkeer. Daar komt nog bij dat zowel Duitsland als België (vanaf 2013) een kilometerheffing voor vrachtverkeer hebben ingevoerd. Concurrentie-overwegingen zijn dus geen reden om het in Nederland niet te doen. Op dit moment betalen vervoerders op de Nederlandse wegen zes keer zo weinig als in Duitsland. Gevolg is dat 27 procent van de vrachtwagens geheel leeg rijdt en de gemiddelde beladingsgraad schommelt tussen de 35 en 42 procent<sup>29</sup>. In Duitsland rijdt sinds de invoering van de Maut nog maar 15 procent van de vrachtwagens zonder lading, een groot succes.

*Vrachtvervoer over water verlaagt de verkeersdruk op de weg.*



Nico den Dulk

## 10. Eindnoten

- 1 [www.milieudefensie.nl/groenemetropool](http://www.milieudefensie.nl/groenemetropool)
- 2 Masterplan Rotterdam Vooruit, Bijlage 2, pagina 11, 2009
- 3 Rijkswaterstaat, Projectenoverzicht Wegen, 2011
- 4 Hansen, Ingo, NWO 7193, Delft, 2011
- 5 Balancia, Duurzame mobiliteit in de regio Rotterdam, 2011
- 6 Nicis Institute, Trends en beleidsuitdagingen Rotterdam, 2009
- 7 Spoorzone Delft, Planning en Fasering, 2011
- 8 Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Programma Hoogfrequent Spoor, 2010
- 9 Herontwerp Brienenoord- en Algeracorridor, deel 1 Maatregelennota, van probleemanalyse naar oplossingsrichtingen, 2010
- 10 Herontwerp Brienenoord- en Algeracorridor, deel 1 Maatregelennota, van probleemanalyse naar oplossingsrichtingen, 2010
- 11 Wikipedia, Light Rail, 2011 (<http://nl.wikipedia.org/wiki/Lightrail>)
- 12 Rotterdam Vooruit, MIRT verkenning Regio Rotterdam en Haven, Bijlage 4 Maatregelen, 2009
- 13 Rotterdam Vooruit, MIRT verkenning Regio Rotterdam en Haven, Bijlage 4 Maatregelen, 2009
- 14 [http://www.sgp-ridderkerk.nl/tramplus/res/content/participatiebundelridderkerklijn\\_def.pdf](http://www.sgp-ridderkerk.nl/tramplus/res/content/participatiebundelridderkerklijn_def.pdf)
- 15 Rotterdam Vooruit, 2009
- 16 CE Delft, Plan-MER MIRT-verkenning Regio Rotterdam en Haven, 2009
- 17 Goudappel Coffeng, Fietssnelwegen, wat levert het op?, 2011
- 18 [www.rij2op5.nl](http://www.rij2op5.nl)
- 19 Goudappel Coffeng, Fietssnelwegen, wat levert het op?, 2011
- 20 Fietzersbond Afdeling Utrecht, De Fietskracht van Utrecht, 2010
- 21 Fietzersbond, Fiets filevrij, 2011 ([www.fietsfilevrij.nl](http://www.fietsfilevrij.nl))
- 22 [www.hetnieuwewerkendoejezelf.nl](http://www.hetnieuwewerkendoejezelf.nl)
- 23 [www.slimwerkenslimreizen.nl](http://www.slimwerkenslimreizen.nl)
- 24 Financieel Dagblad, Interview met Guido van Woerkom, 31 maart 2011
- 25 De Kracht van Utrecht 2.0, pagina 31
- 26 Transport for London, Low Emission Zone, 2011 (<http://www.tfl.gov.uk/roadusers/lez/>)
- 27 Verkeersmanagement, Londen: Minder verkeer, even veel files, 2008 (<http://www.verkeersnet.nl/257/londen-minder-verkeer-evenveel-files/>)
- 28 CE Delft, Milieudifferentiatie van de kilometerprijs: addendum, Internationale benchmark voor de effecten van milieudifferentiatie bij verschillende hoogten van de kilometerprijs voor vrachtauto's, bestelauto's en autobussen, oktober 2009
- 29 CE Delft, STREAM Studie naar Transport Emissies van alle modaliteiten, september 2008





Milieudefensie – Friends of the Earth Netherlands  
Postbus 19199  
1000 GD Amsterdam  
servicelijn: 020 6262 620

[service@milieudefensie.nl](mailto:service@milieudefensie.nl)  
[www.milieudefensie.nl](http://www.milieudefensie.nl)

