

Samenvatting

Krachtige verkeersinfrastructuur voor probleemloze mobiliteit in het personen- en goederenvervoer

Zowel privé als beroepsmatig zijn de mensen in Duitsland steeds meer in beweging. Onze leefconcepten vragen nu meer dan ooit om ongehinderde mobiliteit. Als exportnatie, als hightech-land en als doorvoerland is Duitsland absoluut aangewezen op een probleemloos functionerend personen- en goederenvervoer – want mobiliteit is een locatiefactor van de eerste orde. Alleen als we aan de burgers en de economie een krachtig vervoerssysteem ter beschikking te stellen kunnen we de kansen van vooruitgang en globalisering op middellange en lange termijn benutten. Moderne mobiliteit is de voorwaarde voor een moderne samenleving, voor economische groei, werkgelegenheid en welvaart.

Sterke verkeersgroei zorgt voor grotere onderhouds- en uitbreidingsbehoefte

De **vervoersprestatie in het personenvervoer** in Duitsland zal tot en met 2030 in vergelijking met 2010 met in totaal 12,2 % toenemen. Dit komt volgens de verkeersprognose 2030 overeen met een jaarlijkse groei van 0,6 %. De **transportprestatie in het goederenvervoer** zal in dezelfde periode met 38 % nog eens duidelijk sterker toenemen. Op veel plekken in het netwerk bestaat daarom een behoefte aan uitbreidings- en nieuwbouwprojecten.

Actuele **prognoses t.a.v. de onderhouds- resp. de vervangingsbehoefte** voor de verkeersinfrastructuur tonen bovendien aan dat in de toekomst duidelijk meer geïnvesteerd moet worden dan in het verleden, om het bestaande vervoersnet op hoog niveau te houden.

Extra middelen worden doelgericht ingezet

Het is noodzakelijk om meer geld ter beschikking te stellen voor instandhouding en vervanging en voor de verdere ontwikkeling van een duurzaam krachtige infrastructuur. Hiervoor zijn **extra begrotingsmiddelen** nodig. Tegelijkertijd moeten de **aanvullende zuilen van de financiering** worden verbreed. De gelden moeten bovendien doelgericht worden ingezet. Op het principe "**Instandhouding voor nieuwbouw**" en de **Knelpuntopheffing in zwaarbelaste corridors** ligt de focus.

Met een **5-punten-investeringsversnelling** heeft de Bondsregering in de herfst van 2014 de aftrap gegeven voor een duurzame investeringsomslag. De bouwstenen van de versnelling zijn extra begrotingsmiddelen voor de verkeersinfrastructuur en uitbreiding van de gebruikersfinanciering en het sterker betrekken van privékapitaal bij investeringen van de federale regering.

Bundesverkehrswegeplan als centraal element van de infrastructuurplanning

Het laatste *Bundesverkehrswegeplan* – in het kort BVWP – is van 2003, het daaraan voorafgaande plan werd na de hereniging van Duitsland in 1992 besloten. Dit BVWP 2030 bepaalt in belangrijke mate de koers van het vervoersbeleid voor de **planningshorizon tot 2030**.

De federale overheid is volgens de grondwet verantwoordelijk voor de **financiering van aanleg en instandhouding van de verkeerswegen van de centrale overheid**, waarop de focus van het BVWP ligt.

Deze omvatten de autosnelwegen en hoofdwegen – tezamen aangeduid als rijkswegen –, de federale spoorwegen en de federale waterwegen.

De Duitse zee- en binnenhavens, de luchthavens alsmede de goederenvervoerscentra behoren niet tot de federale transportwegen. Planning, bouw en onderhoud van deze voorzieningen geschieden door deelstaten, gemeenten of particuliere exploitanten. De federale overheid is echter verantwoordelijk voor de aansluiting op het net van de federale transportwegen en stelt hiervoor middelen ter beschikking.

Het BVWP omvat zowel ontstane **onderhouds- en vervangingsinvesteringen** als **uitbreidings- en nieuwbouwprojecten**. De geprognosticeerde behoefte voor onderhoud resp. vergoeding is per vervoersmodaliteit als totaalbedrag in het plan opgenomen. Bij de projectspecifieke beoordeling van uitbreidings- en nieuwbouwactiviteiten concentreert het BVWP zich op de plannen die over **een groot gebied effectief** zijn en een **aanzienlijk capaciteitsvergroterend** resp. **kwaliteitsverbeterend effect** hebben. Het BVWP is het belangrijkste instrument voor de planning van de verkeersinfrastructuur van de federale regering.

Krachtige verkeersnetwerken zijn het hoogste doel

Het BVWP 2030 richt zich primair op die doelstellingen van het vervoersbeleid, die door de verdere ontwikkeling van de verkeersinfrastructuur concreet beïnvloed kunnen worden. Zo is een **probleemloze mobiliteit in personenvervoer** en een **krachtig goederenvervoer** elementair afhankelijk van krachtige wegennetwerken. Deze zijn de centrale voorwaarde voor een ongehinderde verkeersstroom op alle vervoersmodaliteiten. Maar ook aspecten van de **verkeersveiligheid** en van **klimaat-, milieu- en geluidsbeheersing worden in de beoordelingen van het BVWP weergegeven**. Niettemin leidt een versterking van de milieuvriendelijke vervoersmodaliteiten spoor en waterweg en een daarmee verbonden verplaatsing van het vervoer van de weg tot een daling van de milieubelasting in het wegverkeer.

Duidelijk toegenomen participatie van burgers en verenigingen

Op het ontwerp van het **basisconcept** van het nieuwe BVWP konden vakorganisaties en burgers in 2013 in een duidelijk verruimde **inspraak van het publiek** reageren, voordat het herziene basisconcept werd gepubliceerd. De verenigingen zijn bovendien gedurende het opstellingsproces van het BVWP herhaaldelijk geraadpleegd.

Dit **concept van de BVWP 2030** is aan relevante instellingen verzonden, op het internet gepubliceerd en in diverse steden ter inzage gelegd. Bovendien zet het BMVI een **projectinformatiesysteem** (PRINS) online, dat concrete inzage in de beoordeling op projectniveau geeft.

De inspraak van autoriteiten en het publiek bij het *Bundesverkehrswegeplan* voldoet aan de wettelijke eisen van de **Strategische Milieueffectrapportage (SMER)**. Het doel hiervan is om in het kader van de toepassing van het BVWP 2030 al in een vroeg planningsstadium een hoog milieubeschermingsniveau te waarborgen. Als grondslag voor de inspraak van autoriteiten en van het publiek in het kader van de SMER wordt het **milieueffectrapport bij het BVWP 2030** gepubliceerd.

Alle belangstellenden kunnen gedurende een periode **van zes weken** online en schriftelijk op dit BVWP-concept reageren. Het BMVI zal alle binnenkomende standpunten toetsen en in een **rapport bij de consultatieprocedure** samenvattend behandelen.

Ca. 2000 voorstellen voor uitbreidings- en nieuwbouwprojecten zijn onderzocht

Door deelstaten, afgevaardigden, de federale overheid zelf, spoorinfrastructuurbedrijven, burgers, verenigingen en andere spelers zijn in totaal meer dan **2.000 projectideeën** aangemeld ter beoordeling in het BVWP 2030. Daarvan hadden er ca. 1.700 betrekking op rijkswegen, ca. 400 op federale spoorwegen en ca. 50 op federale waterwegen.

Belangrijkste vernieuwing in aanmeldingsprocedure waren een **sterkere controle vooraf** en **optimalisatie** van de projecten. Voor projecten op de weg en op het spoor zijn de aanmeldingen bovendien onderworpen aan een **plausibiliteitscontrole** door onafhankelijke ingenieursbureaus.

Beoordeeld werden vervolgens alle projectideeën waarbij in principe de kans aanwezig was dat ze in het BVWP 2030 werden opgenomen. Om de schaarse beschikbare financiële middelen efficiënt te kunnen verdelen is de beoordelingsprocedure van het BVWP 2030 methodisch uitgebreid verder ontwikkeld. De projecten werden in **vier beoordelingsmodules** vergeleken en uiteindelijk geselecteerd.

De centrale beoordelingsmodule vormt de **kosten-batenanalyse**, die tegenover de investeringskosten van een plan alle te monetariseren, d.w.z. in geldeenheden uit te drukken projecteffecten stelt – zowel positieve als negatieve. Effecten die slechts moeilijk of helemaal niet te monetariseren zijn, zijn afzonderlijk in **milieu- en natuurbeschermings-** en in **planologische en stedenbouwkundige beoordelingen** onderzocht.

Nationaal prioriteitenconcept voor een efficiënte middelenverdeling

Omdat de financiële middelen voor de verkeersinfrastructuur beperkt zijn, kunnen talrijke plannen waarschijnlijk niet tot en met 2030 worden gestart. De beoordeelde plannen zijn daarom op basis van deskundigheidscriteria in verschillende urgentiecategorieën geplaatst. De federale overheid moet in de toekomst meer doelgericht dan in het verleden in de federale transportroutes investeren. Daarom concentreert de federale overheid zich bij zijn investeringen allereerst op de terreinen onderhoud resp. vervanging alsmede knelpuntopheffing.

De tot 2030 noodzakelijke **onderhouds- en vervangingsinvesteringen** in de bestaande netwerken zijn allereerst als onmisbare uitgaven met voorrang in het totaalbudget geplaatst. De belangrijke doelstelling om **onderhoud en vervanging van de bestaande netwerken voorrang te geven**, is daarmee gerealiseerd.

In een tweede stap zijn de overige middelen **voor uitbreidings- en nieuwbouwactiviteiten over de drie vervoersmodaliteiten verdeeld**. Daarbij is in het bijzonder rekening gehouden met de met de verdeling gepaard gaande vervoerseffecten en de milieueffecten op het niveau van het totaalplan.

In de derde stap vond de **urgentieclassificatie** van de afzonderlijke projecten van de drie vervoersmodaliteiten plaats. Allereerst werden hierbij de uitbreidings- en nieuwbouwprojecten in lopende resp. vast geplande en in nieuwe plannen onderverdeeld. Alle lopende en vast geplande projecten worden zo snel mogelijk voltooid. Voor de nieuwe plannen zijn er in BVWP 2030 de urgentieniveaus **Prioritaire Behoeft**e (VB) met **Prioritaire Behoeft**e – **Knelpuntopheffing (VB-E)** en **Overige Behoeft**e (WB) met **Overige Behoeft**e met wetgeving inzake de **ruimtelijke ordening (WB*)**. Plannen van het VB/VB-E zullen binnen de geldigheidsduur van het BVWP tot en met 2030 worden gerealiseerd resp. gestart.

Het door het BMVI opgestelde nationale prioriteitenconcept garandeert dat een groot deel van de voor uitbreiding- en nieuwbouw beschikbare financiële middelen bij **voor een groot gebied belangrijke projecten** terechtkomt.

264,5 mld. € voor krachtige verkeersnetwerken

Het **totale volume van het BVWP 2030 bedraagt ca. 264,5 mld. €**. Dit dekt met 226,7 mld. € het structurele onderhoud en de uitbreidings- en nieuwbouwprojecten van de VB met VB-E voor de periode van 2016 tot 2030. Hierbij komt 37,8 mld. € bij voor de complete financiering van plannen die pas in een late fase van de BVWP-geldigheidsduur gestart en na 2030 ten einde worden gefinancierd.

Alleen voor het **onderhoud** van bestaande netwerken van weg, spoor en waterwegen is van 2016 tot 2030 ca. **141,6 mld. €** nodig Dit bedrag komt overeen met ca. **69 % van het financiële kader van het BVWP** in de periode van 2016 tot 2030. We vergroten daarmee het volume voor het structurele onderhoud in vergelijking met het BVWP 2003 duidelijk, dat hiervoor voorzag in investeringen van ca. 83 mld. €.

De resultaten van de netwerkanalyses en projectbeoordelingen maken echter duidelijk dat ook in de toekomst bij alle vervoersmodaliteiten een grote behoefte aan **uitbreidings- en nieuwbouwactiviteiten** bestaat, om knelpunten op te heffen, de efficiëntie van de verkeersstromen te verbeteren en de bereikbaarheidstekorten te verminderen. Hiervoor zijn in het BVWP 2030 investeringen van **94,7 mld. €** gepland.

Het is daarom noodzakelijk om de **investeringen voor de verkeersinfrastructuur blijvend verder te verhogen**. Concreet is voor onderhoud dat voldoet aan de behoefte en de uitbreiding de verkeersnetwerken in de BVWP-periode van 2016 tot 2030 een gemiddeld financieel volume van ca. 15 mld. € per jaar noodzakelijk.

Van het totale volume van het BVWP 2030 (incl. onderhoud) is er voor de vervoersmodaliteit weg 49,4 %, voor het spoor 41,3 % en voor de waterwegen 9,3 % van de middelen. Voor uitbreidings- en nieuwbouwprojecten (2016 tot 2030) is het percentage van de weg met 55,4 % hoger (Ø 2,3 mld. € per jaar). Het spoor krijgt hier een percentage van 40,3 % (Ø 1,7 mld. € per jaar), de waterwegen van 4,3 % (Ø 0,2 mld. € per jaar).

Het BVWP 2030 leg de focus vooral op de **hoofdassen en knooppunten** van de verkeersnetwerken. Het grootste deel van de investeringsmiddelen wordt geconcentreerd op **voor grote gebieden belangrijke projecten** Bij de vervoersmodaliteiten spoor en waterweg zijn bijna alle projecten voor grote gebieden belangrijk. Bij de vervoersmodaliteit weg wordt ca. 75 % van de investeringsmiddelen gebruikt voor projecten die voor een groot gebied belangrijk zijn, voor autosnelwegen en hoofdwegen met de verbindingsfunctieniveaus 0 en 1. Ongeveer 25 % gaat naar de overige rijkswegen. In het totaaloverzicht van alle vervoersmodaliteiten gaan inclusief de lopende en vast geplande projecten 87 % van de middelen voor uitbreiding en nieuwbouw naar voor grote gebieden belangrijke projecten.

Het volume van **lopende en vast geplande uitbreidings- en nieuwbouwprojecten** bedraagt 25,2 mld. €. Het aandeel van deze plannen aan het totale volume voor uitbreiding- en nieuwbouw is in het nieuwe *Bundesverkehrswegeplan* (in de periode 2016-2030) met 40 % in vergelijking met 72 % bij het BVWP 2003 (in tijd 2001-2015) duidelijk gedaald.

Effecten van de realisatie van het BVWP

Met behulp van de projecten van het BVWP 2030 kunnen daarom huidige en potentiële toekomstige knelpunten op grond van onvoldoende netwerkcapaciteit aanzienlijk worden verminderd. Door de wegenbouwplannen van VB/VB-E worden op de Duitse autosnelwegen door capaciteit veroorzaakte knelpunten over een trajectlengte van ca 1.700 richtingkilometers verminderd. Daardoor kunnen jaarlijks meer dan 150 milj. voertuiguren met verkeersstilstand of stop-and-go-verkeer worden voorkomen.

Door de spoorprojecten van de VB/VB-E worden door capaciteit veroorzaakte knelpunten over een trajectlengte van ongeveer 700 kilometer opgeheven en zowel meer passagiers als meer lading met het spoor vervoerd. Hierdoor kan er met ca. 11.400 h aan anders jaarlijks te verwachten wachttijden worden verminderd. De extra capaciteiten leiden tot een toenemend gebruik van het spoor, zodat meer dan 1 mld. personenauto-km en van 780.000 vrachtwagenritten per jaar met een vervoersprestatie van 529 milj. vrachtwagen-km worden voorkomen.

Bij de waterwegen hebben kwalitatieve knelpunten van de infrastructuur uitwerking op de rentabiliteit van het vervoer op alle betreffende relaties over de gehele transportlengte, ook als de het grootste deel van het transporttraject een kwalitatief betere bevaarbaarheid toestaat. Door de waterwegprojecten van het VB/VB-E worden aan de federale waterwegen in totaal acht kwalitatieve knelpunten op zeescheepvaartwegen met een totale lengte van ca. 300 km en zeven kwalitatieve knelpunten en een kwantitatief knelpunt op de binnenscheepvaartwegen met een totale lengte van ca. 370 km opgeheven. Nog eens vier kwalitatieve knelpunten op binnenscheepvaartwegen met een totale lengte van ca. 430 km worden in de planningssituatie wat betreft de effecten van het knelpunt verminderd.

BVWP als basis voor uitbreidingswetten en behoefteplannen

Het BVWP 2030 is het BMVI met deskundige ondersteuning opgesteld en **door het Duitse kabinet aangenomen**. Op basis van het BVWP worden de behoefteplannen voor de afzonderlijke vervoersmodaliteiten ontworpen. Deze worden als bijlage bij de desbetreffende **uitbreidingswetten** in de Duitse Bondsdag ingebracht en door deze bindend besloten. Om de vijf jaar worden op grond van wettelijke regelingen **behoefteplan-controles** uitgevoerd.

Op de volgende planningsniveaus worden de afzonderlijke projecten van het BVWP resp. van de behoefteplannen door de betreffende projectverantwoordelijken verdiept. Hierbij worden afhankelijk van de eisen een ruimtelijke ordeningsprocedure, een lijn- resp. tracévaststellingsprocedure en een planprocedure doorlopen. **Tijdstip en volgorde van de projectrealisaties** hangen uiteindelijk af van de prioritering hiervan in VB/VB-E, de stand van planning en de beschikbare financiële middelen.