

Vergaderjaar 2009–2010

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 163

BRIEF VAN DE MINISTER EN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 november 2009

Zoals aangekondigd in de brief over de verankering van de MobiliteitsAanpak in beleid (Kamerstuk 2008–2009, 31 305, nr. 150) informeren wij u over het plan van aanpak van de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA). In deze brief gaan wij in op de aanleiding, de doelstelling en de positionering van de NMCA. Tot slot willen wij stilstaan bij het handelingsperspectief dat de NMCA na publicatie kan scheppen voor de resterende kabinetsperiode.

Aanleiding

De NMCA is aangekondigd in de MobiliteitsAanpak: «In de NMCA werken rijk, provincies en stadsregio's samen aan een analyse van het gebied, met oog voor de kenmerken ervan én voor het nationale belang. De analyse moet niet per sector (weg, OV, binnenvaart) worden uitgevoerd, maar integraal. Een analyse van de internationale bereikbaarheid moet er deel van uitmaken, vooral de kwaliteit van de achterlandverbindingen van de beide mainports en de overige zee- en luchthavens. Daarnaast worden internationale ontwikkelingen, zoals de Trans-Europese Netwerken (TEN), in de analyse betrokken.»¹

De integraliteit van de NMCA is onderstreept door het verzoek vanuit uw Kamer om geen sectorale analyses per modaliteit uit te voeren, maar een (voor de verkeer en vervoersector) integrale analyse. De bedoeling was deze analyse eens in de vier jaar uit te voeren, steeds aan het einde van een regeerperiode.

Rijk en regio analyseren niet afzonderlijk – zoals in het proces van de LMCA's en Netwerkanalyses – maar gezamenlijk de staat van de verschillende mobiliteitsnetwerken. Zo zetten rijk en regio (provincie, stadsregio's en gemeenten) de ingezette lijn van samenwerking van de MobiliteitsAanpak, de Gebiedsagenda's en het MIRT verder voort.

¹ MobiliteitsAanpak; Vlot en veilig van deur tot deur, ministerie van Verkeer en Waterstaat oktober 2008.

De eerste NMCA volgens deze opzet zou eind 2010 gereed moeten zijn. Gezien de doelstelling van de analyse en de relatie met de begroting 2011

vinden wij het wenselijk dit proces te versnellen. Vandaar dat de NMCA voor de zomer van 2010 naar uw Kamer wordt gezonden.

Doelstelling

Het doel van de NMCA is inzicht krijgen in de nieuwste markt- en capaciteitsgegevens met een integrale analyse van de staat van de netwerken van vaarwegen, wegen, spoor en openbaar vervoer en de verbindingen daartussen voor de periode tot 2028. Deze gegevens zullen worden gebruikt ter onderbouwing van (voorlopige) investeringskeuzes. Daarmee draagt de NMCA bij aan een logische, in de tijd geprioriteerde (project)-agenda, voortbouwend op de inhoudelijke richting van de MobiliteitsAanpak en de Gebiedsagenda's.

Als altijd, maar nog eens sterker in deze tijd van financiële heroverwegingen, moeten eventuele investeringskeuzes zeer gedegen worden onderbouwd. Door middel van de NMCA zal een grondige en integrale analyse worden gemaakt die deze onderbouwing kan bieden. Naast 2028 zal in de analyse het jaar 2020 een belangrijke moment blijven. Aan de hand hiervan kunnen namelijk uitspraken worden gedaan over de inzet van middelen voor het halen van de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit (NoMo) en de ambities uit de MobiliteitsAanpak. Ook de eventuele effecten van de huidige economische crisis op de groei van de mobiliteit wordt hierin meegenomen. De NMCA zal eveneens meer inzicht bieden in de (regionale) effecten van Anders Betalen voor Mobiliteit, bijvoorbeeld op het OV-gebruik.

Voor de NMCA staat de samenwerking tussen rijk en regio centraal, om te komen tot een gedragen nationale analyse.

Positionering

In essentie is de NMCA voor rijk en regio het sectorale «huiswerk» vanuit de verkeer- en vervoersector voor het continue proces van de Gebiedsagenda's¹. De NMCA wordt gebiedsgericht uitgewerkt, op basis van de Gebiedsagenda's van dit najaar, maar zal zich ook richten op internationale (achterland) verbindingen/TEN's.

Als het gaat om de uiteindelijke prioritering/fasering worden binnen de verkeer- en vervoersector mogelijke projecten en opgaven vergeleken. Daarvoor wordt de NMCA gebruikt. Aan de hand van de Gebiedsagenda's wordt de integrale afweging gemaakt: daarbij is het mogelijk dat een project dat vanuit een sectorale opvatting als niet-prioritair wordt aange-merkt, als onderdeel van een integrale aanpak wél prioriteit verdient. En vice versa. Deze afweging wordt in het BO MIRT besproken.

De NMCA richt zich in ieder geval op nationale netwerken en op de delen van de regionale netwerken (inclusief regionaal openbaar vervoer) die fungeren als alternatief voor/of aanvulling op de nationale netwerken. Daarbij is het belangrijk dat een relatie gelegd wordt met andere schaal-niveaus, zodat de NMCA goed aansluit op meer regionale analyses (gericht op de verplaatsingen tot 40 kilometer). Beheersgrenzen zijn voor de analyse niet bepalend. Het gaat om het oplossen van knelpunten én het verbeteren van de robuustheid van het totale mobiliteitssysteem.

Handelingsperspectief

Er wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de analyse, de NMCA zelf, en de politiek-bestuurlijke conclusies die (mede) op basis daarvan worden geformuleerd. De conclusies worden opgenomen in een beleids-

¹ Zie voor de verhouding tussen de Gebiedsagenda's en de NMCA ook de eerder aangehaalde brief over de verankering van de MobiliteitsAanpak.

brief, die tezamen met de NMCA en de uitkomsten van het bestuurlijk overleg MIRT van komend voorjaar naar uw Kamer worden gezonden. De beleidsbrief zal een (project)agenda bevatten, met voorstellen voor prioritering en fasering van opgaven en (potentiële) projecten en/of programma's (inclusief reeds lopende verkenningen). Daarbij gaat het erom hoe met de inzet van alle modaliteiten en beschikbare beleidsopties een totaaloplossing kan worden geboden voor de mobiliteitsproblemen in 2020/2028. De (project)agenda wordt opgesteld aan de hand van de 10 concepten uit de MobiliteitsAanpak, zoals robuustheid en capaciteitsproblemen/knelpunten, de (voorlopige) uitkomsten van de Visie Regionaal OV en de inhoud uit de Gebiedsagenda's. Het kabinet zal de afweging relateren aan de beschikbare financiële ruimte, en van daaruit haar handelingsperspectief bepalen voor de resterende kabinetsperiode. De gemaakte keuzes worden verwerkt in de begroting 2011.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa