

Vergaderjaar 2000–2001

**27 408**

## **Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2001–2005 (MIT)**

**Nr. 28**

### **BRIEF VAN DE MINISTERS VAN VERKEER EN WATERSTAAT EN VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEU-BEHEER**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 juli 2001

In antwoord op de vraag van het kamerlid Van Heemst, gesteld tijdens het overleg 27 november 2000 over het MIT-projectenboek 2001–2005, is toegezegd u te informeren over de stand van zaken van het «Rondje Randstad» en de vervolgstappen die hiervoor zullen worden gezet. Vanwege de samenhang van dit project met het interdepartementale project Deltametropool, is deze brief door mij en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer ondertekend in hoedanigheid van coördinerend minister voor de Deltametropool.

De ambitie de Randstad tot een Deltametropool te ontwikkelen is door het Kabinet onder meer in het NVVP en het eerste deel van de Vijfde Nota uitgesproken. Meer dan voorheen ligt de nadruk op versterking van de Randstad als centrum binnen de Noordwest-Europese economische netwerken, en als ankerpunt binnen de nationale ruimtelijk economische hoofdstructuur. Om als één stedelijk geheel te functioneren en tevens een goed leefklimaat te behouden, zet het Kabinet in op een verdergaande verbetering van het verkeers- en vervoersysteem en in het bijzonder het openbaar vervoer. Het OV vormt hierbij een dragend element voor de Deltametropool, met kortere reistijden in de Deltametropool en een goed samenhangend netwerk op nationaal, Randstedelijk, regionaal en stadsgewestelijk niveau.

Er wordt verwacht dat het reizigersvervoer tot 2020 met 50 tot 100% zal groeien op belangrijke delen van het netwerk in de Deltametropool. Het NVVP stelt daarom hoge ambities voor het openbaar vervoer op alle schaalniveaus in de Deltametropool. Dit wordt bereikt door hoge frequenties op het spoor in en rond de grote steden van de Deltametropool. Hierdoor sluit het openbaar vervoer uitstekend aan op ander regionaal vervoer. Op den duur dient zich de vraag aan op welke wijze het openbaarvervoersysteem verder kan worden uitgebouwd nadat de plannen uit het MIT, BOR (2010) en NVVP (2020) zijn uitgevoerd.

Sinds eind vorig jaar wordt interdepartementaal actief samengewerkt om te komen tot voorstellen over de ruimtelijke hoofdstructuur van de Deltametropool met betrekking tot verstedelijking, de groenblauwe structuur, het internationaal economisch profiel en het Rondje Randstad. Volgens planning zal het kabinet aan het eind van dit jaar voldoende informatie hebben om over bovenstaande een strategisch besluit op hoofdlijnen te kunnen nemen. Het kabinetsstandpunt over de (ruimtelijke) inrichting van de Deltametropool kan zodoende in deel 3 van de Vijfde Nota worden verwoord.

Het onderzoek dat momenteel wordt verricht zal in de vorm van een effectrapportage van een aantal varianten van de ruimtelijke hoofdstructuur worden opgesteld. In deze rapportage zullen ook de resultaten worden verwerkt van de kengetallen kosten-baten analyse (KKBA) van het Rondje Randstad die conform de OEEI-systematiek (Onderzoeksprogramma Economische Effecten Infrastructuur) wordt opgesteld. Door de Commissie voor de milieueffectrapportage en het CPB zullen de rapportages worden getoetst. In de KKBA worden een aantal alternatieven en varianten gescand op hun belangrijkste effecten en kosten. Hierbij zitten ook de twee hoofdalternatieven zoals deze in de Vijfde Nota zijn genoemd:

- Het verder versterken en versnellen van bestaande vormen van openbaar vervoer, gekoppeld aan het intensiveren van de verstedelijking op de Randstadring;
- Het toevoegen van een nieuw, snel vervoerssysteem, gekoppeld aan verstedelijking in de binnenflanken van de Randstadring.

Voor alle alternatieven geldt dat het MIT-BOR en het NVVP-beleid het uitgangspunt is en dat nagegaan wordt wat hier bovenop nog nodig is. Hierbij wordt gevarieerd met de inzet van vervoertechniek (trein, HST, magneetwefbaan), bediening (frequenties, snelheden), tracés en haltes. In elke variant worden uiteraard de vier grote steden aangedaan. Daarnaast maakt Almere onlosmakelijk deel uit van de analyses voor het Rondje Randstad vanwege de verwachte stijging van het inwoneraantal. Per variant wordt bekeken hoe de ontsluiting van Almere het meest optimaal kan worden vorm gegeven.

Ik hoop u hiermee voorlopig voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
J. P. Pronk  
Coördinerend Ministers project Deltametropool