

Vergaderjaar 2003–2004

29 644

Nota mobiliteit

Nr. 1

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 mei 2004

Op 29 april 2004 heeft uw Kamer een motie aangenomen met het verzoek vóór 1 juni een hoofdlijnennotitie te presenteren over de visie van het kabinet op een samenhangend mobiliteitsbeleid. In bijlage 1 zijn de voorlopige hoofdlijnen van de Nota Mobiliteit opgenomen. In de Nota Mobiliteit worden deze lijnen verder uitgewerkt en omgezet in een realistisch ambitieniveau. Conform de Planwet Verkeer en Vervoer voer ik hierover eerst bestuurlijk overleg met de mede-overheden om vervolgens met het Kabinet een beleidsvoornemen vast te stellen.

In deze brief ga ik in op de relatie met de Nota Ruimte en schets ik de uitgangssituatie van de Nota Mobiliteit. Vervolgens geef ik het vervolgproces rond de Nota Mobiliteit aan. Als bijlagen zijn opgenomen de hoofdlijnennotitie (bijlage 1)¹ en een schets van de verwachte ontwikkelingen (bijlage 2)¹. Tot slot zijn in bijlage 3¹ brieven van decentrale overheden bijgevoegd, waarin zij aangeven de nieuwe planning te onderschrijven.

Relatie met de Nota Ruimte

De wisselwerking tussen ruimte en verkeer en vervoer komt in de Nota Ruimte en Nota Mobiliteit goed tot zijn recht. De structurerende werking van bestaande infrastructuur is een uitgangspunt in de Nota Ruimte, dat wil zeggen dat de bestaande infrastructuur optimaal wordt benut door daar bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening mee te houden. De Nota Mobiliteit werkt op zijn beurt de Nota Ruimte uit. Dit betekent dat centrale elementen van de Nota Ruimte in de Nota Mobiliteit worden geconcretiseerd.

Dit geldt bijvoorbeeld voor de sturingsfilosofie, de keuze voor een nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur, het versterken van economische kerngebieden (waaronder de mainports Schiphol en Rotterdam, de greenports en de brainport Eindhoven/Zuidoost-Brabant) en prioriteit voor hoofdverbindingssassen waaronder met name de triple A (A2, A4 en A12). De

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Nota Mobiliteit werkt verder het beleid uit voor het transport van gevaarlijke stoffen, voor een permanente verbetering van de veiligheid en voor het realiseren van de gewenste kwaliteit van de leefomgeving.

Zowel de Nota Ruimte als de Nota Mobiliteit hanteren dezelfde sturingsfilosofie: «decentraal wat kan, centraal wat moet», een intensievere betrokkenheid van private partijen bij ontwikkeling van gebieden en infrastructuurle verbindingen en een duidelijke verdeling van verantwoordelijkheden.

Uitgangssituatie Nota Mobiliteit

Maatschappelijke ontwikkelingen zorgen voor een grote autonome groei van verkeer en vervoer. De personenmobiliteit neemt tussen 2000 en 2020 met twintig procent toe.

De groei van het goederenvervoer varieert in de prognoses van veertig tot tachtig procent. De groei leidt tezamen met de veronderstelling dat er na 2010 geen nieuwe investeringen zouden zijn na uitvoering van het huidige MIT, tot toenemende druk op de infrastructuur met meer vertragingen en onbetrouwbaarheid tot gevolg. Ook de verkeersveiligheid zal zonder nieuw beleid verslechteren en het aantal aandachtspunten rond transport van gevaarlijke stoffen neemt toe. De kwaliteit van de leefomgeving komt verder onder druk te staan. Zo neemt de uitstoot van CO₂ toe, stijgt de geluidsoverlast en wordt de hinder door lokale luchtverontreiniging onvoldoende teruggedrongen (zie bijlage 2). Niets doen is dus geen optie. Om de knelpunten te bestrijden, zijn er ook na het huidige MIT middelen beschikbaar binnen de geëxtrapoleerde meerjarenramingen. Daarboven zijn er mogelijk gelden uit het Fonds Economische Structuurversterking beschikbaar. In de Nota Mobiliteit zal hierop nader worden ingegaan.

Een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen is een essentiële voorwaarde voor de economische ontwikkeling. Daarom wil het kabinet enerzijds de groei accommoderen en anderzijds zorgen voor een betrouwbare, vlotte en veilige mobiliteit van A naar B binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van milieu en leefomgeving. Inzet op (proces- en technologie)innovatie en een duidelijke internationale agenda zijn hiervoor cruciaal.

De Nota Mobiliteit is selectief en kent een duidelijke prioritering. Prioriteit wordt gegeven aan economisch belangrijke verbindingen en verkeer, en aan de betrouwbaarheid en voorspelbaarheid van het verkeers- en vervoersysteem. Met de beschikbare middelen en het beschikbare instrumentarium is het niet mogelijk zowel de groei van de mobiliteit te accommoderen en tegelijkertijd de bereikbaarheid over weg, spoor, water en door de lucht te verbeteren. Een verbetering op onderdelen, waartoe scenario's worden opgenomen, is alleen mogelijk met extra middelen of instrumenten of een scherpere prioritering op andere delen van de Nota Mobiliteit. Hierover wordt overleg gevoerd met bestuurlijke partijen en binnen het kabinet.

De concrete keuzen voor investeringen in de nationale infrastructuur zullen gemaakt worden in het kader van de verlenging van het MIT voor de periode 2011–2014 en de doorkijk voor de periode 2015–2020. Daarbij worden keuzes gemaakt over infrastructuurgerelateerde investeringen, zoals aanleg, beheer en onderhoud, veiligheid en leef-omgeving. Deze keuzes kunnen slechts gemaakt worden in relatie tot de inhoud van de Nota Mobiliteit. Door het verlengde MIT 2011–2014 en de doorkijk 2015–2020 gelijktijdig met het beleidsvoornemen Nota Mobiliteit (PKB deel I) uit te brengen, kan de Tweede Kamer beide documenten in samenhang met elkaar behandelen en is er sprake van een concrete uitwerking van het

investeringsprogramma aan de hand van de keuzes die in de Nota Mobiliteit worden gemaakt.

Planning en procedure

De Nota Mobiliteit is een plan dat conform de Planwet Verkeer en Vervoer de procedure doorloopt van een Planologische Kernbeslissing in de zin van artikel 2a Wet op de Ruimtelijke Ordening. De Planwet Verkeer en Vervoer verplicht ook tot overleg met mede-overheden voorafgaand aan het uitbrengen van de Nota Mobiliteit. Bij deel 1 moet het standpunt van decentrale overheden expliciet worden aangegeven. Ik vind dit overleg ook nodig. De decentrale inzet bepaalt een groot deel van het succes van de aanpak. Uit een procesevaluatie over het NVVP blijkt dat juist het overleg in een vroeg stadium zorgt voor draagvlak van de beleidslijn en een goede doorvertaling in het regionale beleid, waarin we de basis-kwaliteit vastleggen. Daarnaast vraagt de sturingsfilosofie ook om duidelijke afspraken rond de essentiële onderdelen van het beleid. De andere overheden zijn immers verplicht deze in eigen plannen door te laten werken.

De decentrale overheden moeten dan ook voldoende tijd hebben voor een achterban-raadpleging. Hierop hebben de decentrale partners in het Nationaal Mobiliteitsberaad, mijn bestuurlijk overleg met hen, meerdere keren aangedrongen (zie brieven bestuurlijke partners in bijlage 3). De komende periode wordt gebruikt voor dit overleg.

Het Centraal Planbureau brengt de komende periode de economische effecten van de Nota Mobiliteit in kaart. Deze worden meegenomen in het beleidsvoornemen dat in oktober door het Kabinet wordt vastgesteld.

Na deel 1 volgen de officiële inspraak en het formele bestuurlijke overleg, waarvan de resultaten worden neergelegd in deel 2 PKB Nota Mobiliteit (december 2004). Op basis daarvan bepaalt het kabinet het definitieve standpunt en legt dit neer in deel 3 PKB Nota Mobiliteit (het kabinetsstandpunt, mei 2005). Dit deel 3 wordt voor instemming voorgelegd aan het parlement. De andere overheden dienen vervolgens de essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit uit te werken in de provinciale en regionale verkeer- en vervoer-plannen, en in het gemeentelijk beleid.

De wettelijk voorgeschreven procedure veronderstelt dat het debat met het parlement plaatsvindt op basis van PKB deel 3. Ik ben, zoals overigens ook is afgesproken, graag bereid eerder dan gebruikelijk met u van gedachten te wisselen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs