

Vergaderjaar 2002–2003

28 600 XII

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2003

Nr. 123

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 juli 2003

Eind januari 2003 ontving ik het advies «Bewust mobiel, beter bereikbaar» van de Raad voor Verkeer en Waterstaat. Daarin geeft de Raad aan hoe de mobiliteitsvraag van de Nederlandse burgers en het aanbod van voorzieningen beter op elkaar kunnen worden afgestemd. Ik heb u het advies begin februari 2003 toegestuurd en daarbij aangekondigd u een inhoudelijke reactie te sturen nadat ik ook het advies van de Commissie Mobiliteitsmarkt A4 had kunnen bestuderen.

De Commissie Mobiliteitsmarkt A4, onder voorzitterschap van de heer Luteijn, is gevraagd de mobiliteitsproblematiek rond stedelijke knooppunten nader in kaart te brengen, en hierover te adviseren. Eind april 2003 heb ik het advies van de Commissie ontvangen, getiteld «Beweging door samenwerking» en het begin mei 2003 aan u toegestuurd.

In deze brief geef ik aan hoe ik met de adviezen zal omgaan. In de bijlage is een samenvatting van de aanbevelingen van de Raad en de Commissie te vinden.¹

Samenvatting adviezen

De Raad en de Commissie hebben de problematiek van de bereikbaarheid elk beschreven op basis van een andere benaderingswijze. De studie van de Commissie betreft de feitelijke situatie rond het knooppunt Haaglanden, dat als pilot is genomen voor de studie. Bij de analyse van de problemen en het formuleren van oplossingen zijn bestuurders, wegbeheerders, bedrijven en reizigers betrokken.

Het advies levert aanknopingspunten voor maatwerk in een combinatie van maatregelen die op de korte termijn het «liggend kapitaal» van de infrastructuur optimaliseren. Ze bieden de mogelijkheid om op lange termijn maatregelen meer in samenhang af te wegen. Het sleutelwoord daarbij is regionale samenwerking van alle betrokkenen, gericht op het oplossen van concrete bereikbaarheidsproblemen.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

De analyse van de Raad op basis van theoretische kennis en gesprekken met experts geven aan waar wel en geen kansen liggen om kwaliteit van bereikbaarheid te krijgen tegen lagere kosten, zodat ook op langere termijn de bereikbaarheid van ons land gewaarborgd blijft.

Inhoudelijk liggen de adviezen grotendeels op één lijn en sluiten ze aan bij de ontwikkelingen die in het land te zien zijn. Er is een gevoel van urgentie ontstaan om de groeiende mobiliteitsvraag beheersbaar te houden. De adviezen bieden aanknopingspunten voor zowel lange termijn denken als korte termijn doen. Ze zijn er in geslaagd om bij verschillende partijen, zowel bij mijn collega-bestuurders in de regio als bij bedrijven en belangenorganisaties, de vraag op te roepen: hoe kunnen we dit voor elkaar krijgen en welke rol kunnen we daar zelf in spelen. Voor mij is het principe «decentraal wat kan, centraal wat moet» leidend bij deze positiebepaling.

In mijn reactie zal ik ingaan op de volgende punten van de adviezen:

- Bereikbaarheid en regionale samenwerking
- De rol van burgers en bedrijven
- Financiering en fondsen
- Mobiliteitsmarkt
- Relatie ruimtelijke ordening, economie en mobiliteit.

Bereikbaarheid en regionale samenwerking

De Raad en de Commissie signaleren beide dat de bereikbaarheidsproblematiek zich de komende jaren voor een belangrijk deel concentreert rond de stedelijke netwerken. Beide geven aan dat een regionale aanpak van deze problemen kan helpen om de bereikbaarheid van de regio's op peil te houden. Daarbij moeten alle relevante overheden en belanghebbenden (bedrijven en burgers) een rol krijgen.

Over hoe dit exact ingevuld dient te worden zitten de adviezen grotendeels op één lijn. Beide waarschuwen voor het richten van de aandacht op een nieuwe organisatorische formule of discussies over een nieuwe verdeling van bevoegdheden of overdracht van financiën. Partijen moeten pragmatisch aan de slag gaan en proberen problemen tijdens de uitvoering op te lossen in plaats van deze op voorhand volledig te doordenken. Beide adviezen spreken over Regionale Bureaus dan wel Mobiliteitsteams, opgericht door betrokken partijen in de regio, op basis van de daar levende behoefte.

Ik bevestig de analyse van de situatie rond de stedelijke netwerken. De problemen op de verschillende wegnetten hangen daar vaak zodanig samen dat het logisch is ze in samenhang te bezien. Uiteraard zullen naast de economische belangen van het regionaal verkeer ook de economische belangen van internationale verbindingen en van doorgaand verkeer worden meegewogen. De invulling van deze afweging is momenteel in ontwikkeling in de zogeheten "infrastrategie" ten behoeve van het NVVP.

Ik sluit mij graag aan bij de adviezen van de Raad en de Commissie om ons nu niet te richten op een herschikking van bestuurslagen, maar om de problemen rond de steden daadkrachtig en pragmatisch op te pakken. We kunnen vanuit de huidige bevoegdheden en budgetten in de praktijk aan de slag gaan. Als dit opportuun is kunnen partijen hun middelen bundelen en met elkaar afwegen welke investeringen het grootste effect hebben. Of dit nu gaat om investeringen in infrastructuur, andere modaliteiten, verkeersmanagement of mobiliteitsmanagement. Dit past overigens in het beleid dat is ingezet met MIT-Verkenningen Nieuwe Stijl. Ook hierbij speelt samenwerking met andere partijen, andere departementen, regionale en lokale overheden en private organisaties een belangrijke rol. Daarbij staat nadrukkelijk een integrale visie op het gebied voor ogen, en worden

samenhangende oplossingsrichtingen gezocht tussen bij voorbeeld infrastructuur, ruimtelijke ontwikkelingen en economische structuurversterking.

Ook de voorgenomen ophoging en verbreding van de Gebundelde Doeluitkering (GDU) voor provincies en kaderwetgebieden past in dit beeld, evenals de in voorbereiding zijnde aanpassing van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr-plus). Deze schept mogelijkheden voor meer verplichtende vormen van intergemeentelijke samenwerking als dit voor het oplossen van regionale problemen wenselijk is.

Bij de regionale initiatieven is belangrijk dat de partijen oog krijgen voor elkaars en gezamenlijke belangen, wennen aan elkaars cultuur en vertrouwen opbouwen. De sleutel voor succes lijkt te liggen in het eerst met elkaar in kaart brengen van de problematiek, deze erkennen en vervolgens de bereidheid om diverse problemen samen op te pakken. Ik ben inmiddels door verschillende regionale partijen benaderd om mee te werken aan de oprichting van mobiliteitsteams. Het meest concreet is de oprichting van het Mobiliteitsteam Haaglanden op 23 juni 2003. Deze initiatieven hebben mijn steun. Ik heb mijn vertegenwoordigers in de regio gevraagd zich hiervoor actief in te zetten.

Naast de deelname aan de regionale initiatieven zal ik op basis van de bevindingen van de mobiliteitsteams samen met de partners van het Nationaal Verkeers- en Vervoersberaad (NVVB) onderzoeken hoe de gebiedsgerichte benadering verder is te stimuleren, en hoe met behulp van beleid en wetgeving eventuele belemmeringen weg zijn te nemen. Ik zal u daarvan op de hoogte houden.

De rol van burgers en bedrijfsleven

De Commissie kwam er bij het vergaren van informatie achter dat weinig bekend is over de concrete reiziger, anders dan algemene landelijke gegevens. De burger zou beter in beeld moeten zijn als klant die belang heeft bij de aanpak van de problemen die bij hem prioriteit hebben. Als staatsburger heeft hij recht op heldere keuzes waarbij het beschikbare geld doelmatig wordt ingezet.

Ook het bedrijfsleven wordt niet optimaal bij het verbeteren van de bereikbaarheid betrokken. Als werkgever kan het verplaatsingen van werknemers beïnvloeden, als aanbieder van technieken en diensten voor verkeers- en mobiliteitsmanagement kan het op een creatieve en bedrijfsmatige manier meewerken aan het verbeteren van de bereikbaarheid, en als vervoerder en verlader heeft het een groot economisch belang. Het bedrijfsleven heeft inmiddels via het recent opgerichte Privaat Netwerk Mobiliteitsmarkt aangegeven dat het de oprichting van mobiliteitsteams ondersteunt en daar actief een bijdrage aan wil leveren.

Ik onderschrijf het advies van de Raad en de Commissie om meer samenwerking met het bedrijfsleven te organiseren en de burger intensiever te betrekken. De reizigers en andere belanghebbenden in een bepaalde regio kunnen helpen bij het invullen van het beeld van de problematiek en hun wensen. Zij kunnen aangeven welke verbeteringen hun prioriteit hebben, benoemen wat voor soort reisinformatie relevant is, welke alternatieven zij in de praktijk hebben en zij kunnen de regionale inspanningen periodiek beoordelen. Ik hanteer een vergelijkbare aanpak bij het Fileplan ZSM, waarbij de inbreng van weggebruikers zeer waardevol blijkt te zijn. Naast het scherper krijgen van de bereikbaarheidsproblemen, kunnen burgers en bedrijven een belangrijke rol spelen bij het aanpakken van de problemen, door bijvoorbeeld mee te werken aan alternatief collectief vervoer naar bedrijven. Daarvoor is het nodig dat zij betrokken worden en aangesproken op hun eigen verantwoordelijkheden, kennis en creativiteit. Ik ben dan ook positief over het recent door het bedrijfsleven opgerichte

Privaat Netwerk Mobiliteitsmarkt, dat een duidelijk loket biedt voor samenwerking met publieke partijen.

Financiering en fondsen

De Raad en de Commissie hebben een aantal waardevolle adviezen gegeven over financiering en beprijzing van mobiliteit. Deze zullen zeker meegenomen worden bij de totstandkoming en uitwerking van het NVVP, in samenwerking met andere departementen, regionale en lokale overheden, kaderwetgebieden en belangenorganisaties. De Raad en de Commissie hebben een aantal principes genoemd die ik daarbij waardevol vind. Zo wil ik streven naar transparantie van financiële stromen rond mobiliteit. Ook vind ik dat maatschappelijke kosten zoveel mogelijk doorberekend moeten worden aan de gebruiker.

In het regeerakkoord zijn een paar relevante passages over deze onderwerpen opgenomen. Zo is vergroening van het belastingstelsel genoemd als belangrijk instrument. Ook is aangekondigd dat mijn kabinetscollega's en ik in overleg met de transportsector de mogelijkheid van beprijzing van de sector zullen bezien. Dit is een logisch gevolg van de ontwikkelingen in de landen om ons heen, waar een kilometerheffing voor vrachtwagens bestaat of binnenkort wordt ingevoerd.

De Raad en de Commissie pleiten in hun advies verder voor de instelling van regionale mobiliteitsfondsen, en de mogelijkheid om deze te voeden met bijdragen van gebruikers.

Ik wil graag opmerken dat partijen in de regio op dit moment al de vrijheid hebben met elkaar regionale mobiliteitsfondsen op te richten. Er zijn twee typen regionale mobiliteitsfondsen. In het kader van Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) zijn fondsen opgericht in de vier grootstedelijke regio's in de Randstad. Met het amendement Dijsselbloem (TK 2001–2002, 28 000a, nr. 8) is geld beschikbaar gekomen voor het versneld aanpakken van knelpunten in de acht zuidelijke en oostelijke provincies en kaderwetgebieden. Hiervoor is rijksgeld beschikbaar gesteld, en de partijen kunnen de fondsen aanvullen met hun eigen budgetten en bijvoorbeeld de opbrengsten van parkeergelden. Het Rijk stelt geen uitgebreide eisen aan de besteding, anders dan dat er verantwoording moet zijn over de wijze waarop het geld is besteed en dat het moet gaan om investeringen in de verkeer- en vervoersector.

Mobiliteitsmarkt

De Raad adviseert de concurrentie te bevorderen en intensiever gebruik te maken van de creativiteit van private partijen door innovatieve vormen van aanbesteding. De Commissie pleit in lijn daarmee voor beschikbaarheidsvergoedingen voor de aanleg van ontbrekende stukken infrastructuur op de A4.

Ik onderzoek momenteel of andere vormen van aanbesteding, rolverdeling of publiek-private samenwerking kunnen bijdragen aan een hogere kwaliteit van de bereikbaarheid tegen lagere kosten. Bij de A59 (Noord-Brabant) is reeds een innovatief contract afgesloten. Voor de N31 in Friesland wordt momenteel een innovatief contract voorbereid.

Daarnaast bestudeer ik de mogelijkheden om beter evenwicht tussen vraag en aanbod van mobiliteit te realiseren door het inzetten van prijsinstrumenten. Verder wordt bij diverse trajecten op de A4, voor de Tweede Coentunnel en het doortrekken van de A15 naar de A12 wordt onderzocht of het haalbaar is publiek/privaat samen te werken en aanvullende financiën te genereren.

Het is nog te vroeg om iets te kunnen zeggen over de effecten hiervan op bereikbaarheid of maatschappelijke kosten. Wel is duidelijk dat deze inno-

vaties nieuwe vragen oproepen over publieke belangen en hoe deze het beste geborgd kunnen worden. Dit is dan ook nog onderwerp van onderzoek.

Ik onderschrijf de conclusies van de Raad dat het in het kleine en dichtbevolkte Nederland geen zin heeft een uitgebreid concurrerend wegennet aan te leggen (naar Frans voorbeeld).

Relatie ruimtelijke ordening, economie en mobiliteit

Op regionale schaalniveau heeft de Commissie laten zien dat de ruimtelijke ontwikkelingen van grote invloed kunnen zijn op het verkeers- en vervoerssysteem. De Commissie constateert dat bij locatiebeslissingen over economische activiteiten of wonen vaak geen rekening gehouden wordt met de mobiliteitseffecten en stelt dat mobiliteit een gelijkwaardige plaats dient te krijgen naast ruimtelijke ordening en economie.

Ook dit onderwerp zal in het beleid voor de lange termijn nader worden uitgewerkt. Het advies van de Commissie biedt vooruitlopend daarop nuttige handvatten voor verbetering van de afstemming van ruimtelijke ordening en bereikbaarheid. Een praktisch hulpmiddel hiervoor is ook de mobiliteitstoets, die regionale overheden en rijk gezamenlijk ontwikkelen. Het is een instrument om verkeers- en vervoeraspecten tijdig in het lokale en regionale ruimtelijke orderingsproces te integreren en het helpt dit afwegingsproces transparanter te maken.

Ik besef dat ik in mijn reactie op de adviezen weinig concrete toezeggingen heb gedaan. Dat komt niet omdat de adviezen daar geen aanleiding toe geven. Integendeel. De gedane voorstellen zijn waardevol en interessant. Ze zijn echter op een aantal terreinen zodanig fundamenteel en ingrijpend, dat ik er graag met mijn medebestuurders en belanghebbenden over wil spreken. Daarvoor zal ik het traject ten behoeve van een nieuw op te stellen NVVP benutten.

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