

BIJLAGE 3 Aanbevelingen van de expertcommissie netwerkanalyses

Aanbevelingen van de expertcommissie netwerkanalyses verkeer en vervoer

De netwerkanalyses vragen van alle partijen een andere manier van kijken en samenwerken. We kijken niet naar de afzonderlijke knelpunten op de netwerken maar naar de kwaliteit van de verbindingen van deur tot deur en de samenhang tussen alle modaliteiten. Een commissie van onafhankelijke deskundigen heeft de partijen geholpen. Bij de start van de netwerkanalyses is in het Nationaal Mobiliteitsberaad afgesproken om een dergelijke commissie in te stellen met als opdracht de regio's te adviseren bij de uitvoering van de netwerkanalyse. Er hebben verschillende adviesrondes plaatsgevonden. De vertrouwelijke adviezen van de commissie aan de regionale projectteams zijn niet bindend maar bedoeld om te helpen bij het identificeren en oplossen van discussiepunten in de aanpak van de netwerkanalyses. Het eindadvies van de expertcommissie netwerkanalyses geeft een algemeen beeld van de bevindingen van de expertcommissie, zonder dat dit te herleiden is op de gang van zaken in individuele regio's. Hieronder staan de aanbevelingen van expertcommissie. De aanbevelingen zijn in cursief voorzien van citaten uit de hoofdbrief, zodat duidelijk wordt hoe met de aanbevelingen van expertcommissie wordt omgegaan.

Proces

Aanbeveling 1

Rijk en regio, ontwikkel het planningskader voor deze nieuwe manier van kijken verder in de regio's. Besteed daarbij in het bijzonder aandacht aan de operationalisatie van een ruimtelijk-economische visie in gedifferentieerde bereikbaarheidseisen. Duurzame bereikbaarheid, gericht op blijvende bevordering van leefbaarheid, veiligheid en ruimtelijke kwaliteiten van een regio, dient daarbij een vanzelfsprekendheid te zijn.

"Dit stramien van drie soorten afspraken heb ik samen met de bestuurders voor elke netwerkanalyse doorlopen en het vormt daarmee de basis voor een regionale samenwerkingsagenda. Het doel daarvan is om een hecht verband te smeden tussen visie, strategie en uitvoering. Dit idee wordt tot mijn genoegen door alle bestuurders onderschreven." (Hoofdbrief, pag.4)

Aanbeveling 4

Rijk en regio, maak afspraken om in alle regio's samen zo'n duidelijke, gemeenschappelijke strategie te ontwikkelen, waarlangs de maatregelenpakketten kunnen worden samengesteld. Besteed daarbij in het bijzonder aandacht aan de verantwoording van de keuze voor bepaalde maatregelen, die verder gaat dan alleen het aanpakken van knelpunten.

"Het belang van de netwerkanalyses voor het verbeteren van de samenhang van netwerken op het regionale schaalniveau is groot. De komende jaren zal zich dat vertalen naar een investeringsstrategie die meer geënt is op gebiedsgerichte en multimodale afwegingen. Daarbij gaat het uiteindelijk om 'de best mogelijke mobiliteit per beschikbare euro'.

Uiteindelijk moeten afwegingen meer en meer plaatsvinden over de beheersgrenzen heen. Ik heb hierbij het perspectief van gebiedsarrangementen voor ogen, die gekoppeld zijn aan inhoudelijke problemen en oplossingen. Ik gebruik hier de term arrangementen omdat het gaat om zowel bestuurlijke, organisatorische als financiële elementen. Ik voorzie dat dit tot maatwerk per regio kan leiden, gelet op de diversiteit van problemen en oplossingen. Ik heb naar aanleiding van de netwerkanalyses tot op heden, niet het beeld dat het huidige financieel-juridisch instrumentarium in algemene zin niet geschikt zou zijn om dergelijke arrangementen tot stand te brengen." (Hoofdbrief, pag.9/10.)

Aanbeveling 5

Ontwikkel de werkwijze voor deze nieuwe, multidisciplinaire manier van werken verder in de regio's. De regio moet hierin het voortouw te nemen, en het Rijk moet de ontwikkeling faciliteren.

"Met alle regio's is afgesproken om in 2007 tenminste twee maal bestuurlijk overleg te voeren over de netwerkaanpak. In de eerste helft van 2007 zal dan de nadruk liggen op de voortgang van de nu gemaakte afspraken in de samenwerkingsagenda. Tevens zal de stand van zaken rond de aanpassing van de pvvp's en rvvp's worden besproken. Van belang hierbij vind ik ook de mogelijkheden om het uitwisselen van ervaringen tussen de regio's te stimuleren.

In de tweede helft zal een bestuurlijk overleg plaats kunnen vinden, waarbij de nadruk zal liggen op de toevoegingen aan die samenwerkingsagenda en op het MIT voor het volgende jaar en de aangepaste pvvp's en rvvp's. Dit overleg gaat vooral over de langere termijn verkenningen en studies, mede gebaseerd op de vernieuwde inzichten uit de landelijke netwerkanalyses en de gebiedsgerichte (regionale) verkenningen en studies."

(Hoofdbrief, pag.10/11)

Inhoud

Aanbeveling 2

Rijk en regio, investeer in het verlengde van aanbeveling 1 in methoden en praktische handreikingen die het mogelijk maken om binnen regio's gedifferentieerde bereikbaarheidseisen uit te drukken in termen van een grotere betrouwbaarheid en een kortere reisduur van deur tot deur.

"In het bestuurlijk overleg heb ik geconstateerd dat de regionale bestuurders de noodzaak van een ruimtelijk-economische visie onderschrijven en dat men ook bereid is op grond daarvan keuzes te maken en waar nodig de netwerkanalyses te verbeteren. Maar we zijn hier ook tegen een kennisvraagstuk aangelopen. [...]

Rijk en regio zullen daarom verder investeren in methoden en praktische handreikingen. Een gemeenschappelijk te ontwikkelen onderzoeksagenda kan hierbij helpen.

Binnen mijn ministerie heb ik aan het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) gevraagd voorstellen te ontwikkelen voor de maatschappelijke weging en prioritering van maatregelen en investeringen in het openbaar vervoer en daarbij niet alleen te kijken naar vervoerskundige aspecten maar ook naar het vestigingsklimaat en agglomeratievoordelen van stedelijke gebieden. Ook de afweging tussen openbaar vervoer en weginfrastructuur moet daarbij onder ogen worden gezien."

(Hoofdbrief, pag.5.)

Aanbeveling 3

Rijk en regio, neem de lacunes die in de netwerkanalyses zijn waar te nemen, als gevolg van de neiging om in de netwerkanalyses terug te vallen op de traditionele manier van kijken, weg. Dit kan door:

- als Rijk het initiatief te nemen voor een kritische beoordeling van het spoorwegnet op de mogelijkheden voor het organiseren van hoogfrequent regionaal openbaar vervoer

"Daarom heb ik besloten tot een landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor met de focus op corridors die zowel in de landelijke netwerkanalyse spoor en de regionale netwerkanalyses naar voren komen. Het verkrijgen van een goed en gedeeld marktinzicht staat daarbij ook centraal, aangezien uit de netwerkanalyses blijkt dat er sprake is van uiteenlopende marktverwachting voor het spoorvervoer bij de sector, de regio's en de planbureaus. Mijn ministerie neemt het voortouw voor deze landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor. Deze analyse zal in samenwerking met de regio's, spoorsector, planbureaus en andere deskundigen worden uitgevoerd. Deze analyse heeft vanwege de logistieke samenhang van de dienstregeling op het hoofdrailnet (zowel IC's als stadsgewestelijk/regionaal treinvervoer), alsmede het goederenvervoer per spoor, een landelijke scope. De rol van de trein in de regionale vervoerstromen op die corridors wordt afgestemd met de regio's. Daarbij ligt de focus op een aantal corridors/baanvakken die

zowel in de landelijke netwerkanalyse van de spoorsector als in de regionale netwerkanalyses naar voren zijn gekomen als belangrijkste corridors om verder te bestuderen." (Hoofdbrief, pag.7/8.)

- als Rijk en regio af te spreken hoe in de netwerkanalyses alsnog een toetsing wordt uitgevoerd op leefbaarheid (onder andere luchtkwaliteit en geluid) en veiligheid

"De netwerkanalyses richten zich in eerste instantie op het verbeteren van de bereikbaarheid van deur tot deur als focus voor de analyse. Dit betekent niet dat veiligheid en leefbaarheid een ondergeschikte rol vervullen. Bij de keuze en afweging van maatregelpakketten zullen veiligheid en leefbaarheid (waaronder luchtkwaliteit en geluid) een belangrijk gewicht in de schaal werpen. In de landelijke netwerkanalyses wordt hier uitdrukkelijk aandacht aan geschonken en ook in de regionale samenwerkingsagenda komen deze onderwerpen terug, onder meer bij de gebiedsgerichte verkenningen." (Hoofdbrief, pag. 9)

- als rijk en regio af te spreken hoe de maatregelenpakketten alsnog getoetst kunnen worden op de gevoeligheid voor het hanteren van een kilometerprijs. De extra kilometerprijs – bovenop de landelijke kilometerprijs op het totale wegennet – dient daarbij te worden bepaald op basis van gedifferentieerde bereikbaarheidseisen, en niet op een I/C-waarde groter dan 0,8

"Het blijkt dat in sommige regio's nog onduidelijkheid heerst over het prijsbeleid zoals dat in de Nota Mobiliteit is verwoord. Een aantal regio's buiten de randstad vraagt zich af of de kilometerprijs mogelijk ongewenste neveneffecten kan hebben op het realiseren van hun ruimtelijk-economische visie. De ruimtelijk-economisch effecten worden nu in kaart gebracht en zullen met de regionale partners worden besproken. Overigens blijken de effecten van prijsbeleid op het OV-gebruik in alle gevallen beperkt.

Andere regio's daarentegen hebben verdergaande varianten ontwikkeld waarin prijsbeleid als een reguleringshelling (terugdringen van het autogebruik) wordt gebruikt en waarbij zij ervan uitgaan dat de opbrengsten naar het (regionale) verkeer en vervoer zullen worden teruggestuisd. Dit staat haaks op de keuzes uit de Nota Mobiliteit waarin ik aangeef dat invoering van een kilometerprijs zal plaats vinden onder het gelijktijdig en naar rato afschaffen van de BPM en MRB en dat de inkomsten uit de kilometerprijs naar het infrastructuurfonds gaan dat daarvoor niet meer dan evenredig wordt gekort. Het wegverkeer in totaliteit zal per autokilometer niet zwaarder worden belast dan nu het geval is. In de bestuurlijke overleggen heb ik deze aanpak benadrukt." (Hoofdbrief, pag. 6/7)