

Vergaderjaar 2006–2007

29 644

Planologische Kernbeslissing Nota Mobiliteit

Nr. 74

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 oktober 2006

1. Doel en inhoud van de brief

«Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid» is het centrale thema van de Nota Mobiliteit. De van deur tot deur benadering staat centraal. Het rijk, provincies, stadsregio's en gemeenten hebben conform de uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit gezamenlijk netwerkanalyses uitgevoerd voor een gebiedsgerichte aanpak. De vervoerders en ProRail zijn betrokken geweest als adviseurs. Bijlage 2¹ bevat een schets van de regionale bereikbaarheidsproblematiek, de opzet van de netwerkanalyses, kaartbeelden en een korte typering van de regio's. De aanbevelingen uit het eindadvies van de expertcommissie die de partijen bij het opstellen van de netwerkanalyses heeft geadviseerd, heb ik opgenomen in bijlage 3¹.

Tijdens de behandeling van de Nota Mobiliteit bleek in de Tweede Kamer brede steun te bestaan voor de aanpak van de regionale netwerkanalyses. Ik verwijs onder meer naar de gedachtenwisseling over de «Zevensprong van Verdaas» en de uitnodiging van de Tweede Kamer om ideeën te ontwikkelen over een MIT waarin netwerkanalyses centraal staan.

In aansluiting op mijn brief van 22 september 2006, kamerstuk 29 644, nr. 70 waar ik u korthedshalve naar verwijs, wil ik u in deze brief op de hoogte brengen van de actuele stand van zaken, de uitkomsten van het bestuurlijk overleg dat ik in de eerste week van oktober met de regio's heb gevoerd over de netwerkanalyses en het reguliere MIT alsmede het vervolgproces dat partijen voor ogen staat.

Met de bestuurders heb ik verschillende soorten afspraken gemaakt. In de eerste plaats hebben we afspraken gemaakt over acties waarmee we meteen kunnen beginnen om de bereikbaarheid van de steden te vergroten. In de tweede plaats hebben we afspraken gemaakt om de gebiedsgerichte en multimodale aanpak te versterken. Tot slot ben ik met de bestuurders nagegaan welke knelpunten in het vervoersnetwerk met

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

voorrang vragen om nadere studie. Dit stramien van drie soorten afspraken vormt per regio de basis voor een samenwerkingsagenda. Binnen de regionale samenwerkingsagenda's tekent zich een aantal inhoudelijke onderwerpen af die een sterke wisselwerking hebben met de hoofdlijnen van het nationale beleid uit de Nota Mobiliteit. In deze brief ga ik hier uitvoerig op in. Ik sluit de brief af met een aantal conclusies voor het vervolg.

2. De praktijk van de netwerkanalyses

Er is veel bereidheid en energie bij de betrokken partijen om te investeren in een gedeelde aanpak van de regionale bereikbaarheidsproblematiek. Het rijk is daarbij niet de regisseur, maar medespeler. Ik heb grote waardering voor de wijze waarop de netwerkanalyses tot stand zijn gekomen, de inzichten die zijn bereikt en de bereidheid van regio's om zelf ontwikkelingen mogelijk te maken.

De netwerkanalyses laten zien dat de noodzaak om regionaal meer samenhang tussen economie, ruimte en verkeer en vervoer te creëren door alle partijen wordt onderschreven. De nationale, regionale en lokale vervoersnetwerken moeten beter met elkaar worden verbonden. Partijen waarderen de aanpak om vanuit dit perspectief naar de vraagstukken te kijken.

Maar dit werkt nog niet altijd door in de concrete uitwerking van de netwerkanalyses. Tijdgebrek en de complexiteit van het onderwerp zijn de belangrijkste redenen. Wat opvalt is dat de analyse van de bereikbaarheid van deur tot deur zich vaak richt op de bereikbaarheid per auto. Met name het openbaar vervoer, de relatie met het onderliggend wegennet, het mobiliteitsmanagement en de fiets als belangrijke schakel in voor- en natransport moeten nog meer aandacht krijgen. Goederenvervoer ontbreekt zelfs nagenoeg in de netwerkanalyses.

Het belangrijkste is echter dat de diverse overheden er van overtuigd zijn, dat een gebiedsgerichte aanpak met een breed palet aan maatregelen van belang is. De netwerkanalyses zie ik als een belangrijke stap op weg naar een meer samenhangende, regionale aanpak en een verbeterd MIT. Ze geven mijns inziens een krachtige impuls aan de sturingsfilosofie uit de Nota Mobiliteit: decentraal wat kan, centraal wat moet. Tegelijkertijd is duidelijk dat nog veel werk te verzetten is om de gezamenlijke aanpak verder te ontwikkelen en in de praktijk te brengen. Dit geldt zowel voor de regiospecifieke aanpak als voor de landelijke aanpak.

3. Van netwerkanalyse naar netwerkaanpak per regio

In de bestuurlijke overleggen die ik in de eerste week van oktober heb gevoerd, heb ik met de regionale bestuurders verschillende soorten afspraken gemaakt naar aanleiding van de netwerkanalyses. Ik heb dat gecombineerd met de bespreking van de reguliere voortgang van het MIT per regio. Voor een gedetailleerd overzicht van de gemaakte afspraken verwijs ik u naar bijlage 1 bij deze brief¹.

Korte termijn acties

In de eerste plaats hebben we afspraken gemaakt over acties voor de korte termijn. Deze acties zijn binnen de regionale overleggen uitgewerkt en aan mij voorgelegd.

Voor deze zogenaamde quick-wins heb ik € 66 mln vrijgemaakt op mijn begroting. Het totaal aan voorgestelde quick-wins overtreft het beschik-

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

bare bedrag. Ik heb in overleg met de regio's keuzes gemaakt voor de eerste prioriteiten, waarbij de volgende criteria een rol spelen:

- de maatregelen dragen bij aan een verbeterde mobiliteit van deur tot deur;
- de maatregelen zijn op korte termijn uitvoerbaar;
- de maatregelen vinden plaats op basis van cofinanciering door rijk en regio.

De wijze waarop de middelen beschikbaar worden gesteld zal ik nog nader met de regio uitwerken. De quick-wins die dit jaar niet konden worden gehonoreerd zullen in het komende jaar opnieuw gezien worden.

Van belang is het om te melden, dat er naast de genoemde € 66 mln, ook geld beschikbaar is voor andere soorten maatregelen die bijdragen aan de regionale bereikbaarheid. Ik verwijs daarvoor naar:

- het programma filevermindering: maatregelen voor fileaanpak op het hoofdwegenet;
- het programma dynamisch verkeersmanagement (DVM): maatregelen in de sfeer van elektronische hulpmiddelen voor betere benutting van hoofdwegen;
- het herstelplan spoor: maatregelen om een aantal knelpunten ten aanzien van de capaciteit en punctualiteit aan te pakken;
- het programma voor de spoorse doorsnijdingen: maatregelen op en rond het spoor in een aantal binnensteden. De regionale partijen worden eind oktober/begin november geïnformeerd over de beoordeling en toetsing van de diverse door de gemeenten reeds ingediende aanvragen;
- het programma «Ruimte voor de fiets»; maatregelen voor fietsenstallingen bij stations.

Middellange termijn aanpak

In de tweede plaats zijn er afspraken gemaakt over een programmatische aanpak voor de middellange termijn in de regio. Deze acties richten zich op het versterken van de gebiedsgerichte en multimodale aanpak. Het type aanpak verschilt van regio tot regio.

Zo zullen de partijen in de Noordvleugel gezamenlijk een actieplan keten-integratie uitwerken gericht op een betere koppeling tussen de diverse openbaar vervoernetwerken, terwijl in Brabant wordt gewerkt aan de uitwerking van plannen, die gericht zijn op de verbetering van de toegang tot de grote steden.

Lange termijn studies

Tot slot heb ik met de bestuurders nagegaan welke knelpunten in het netwerk met voorrang vragen om nadere studie. In Utrecht leidt de uitkomst van de netwerkanalyses tot het starten van twee gebiedsgerichte planstudies in het kader van het MIT. Binnen deze planstudies wordt nadrukkelijk gekeken naar de samenhang met prijsbeleid, openbaar vervoer en het onderliggend wegennet. Partijen hebben hiervoor een bestuursovereenkomst gemaakt.

In andere regio's zijn afspraken gemaakt over gebiedsgerichte MIT-verkenningen, waarbij met name de samenhang tussen onderliggende wegen en hoofdwegen centraal staat. Ook in deze verkenningen zullen prijsbeleid en het openbaar vervoer worden meegenomen. Voorbeelden hiervan zijn de A1 tussen Apeldoorn en Deventer, de A28 bij Zwolle en A73 bij Nijmegen.

Ook zal het openbaar vervoer verder worden verdiept en uitgewerkt in de vorm van een landelijke markt- en capaciteitsanalyse voor het spoor in

combinatie met lopende regionale openbaar vervoerstudies. Deze analyse zal uiterlijk in november 2007 (en zo mogelijk september 2007) gereed 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.

4. Wisselwerking met nationaal beleid

Binnen de regionale samenwerkingsagenda's tekent zich een aantal inhoudelijke onderwerpen af die een sterke wisselwerking hebben met de hoofdlijnen van het nationale beleid uit de Nota Mobiliteit. Het gaat met name om de volgende zaken.

Gedifferentieerde bereikbaarheid

Een ruimtelijk-economische visie als vertrekpunt voor de netwerkanalyse is belangrijk. Zo'n visie is essentieel om de vraag te beantwoorden welke locaties (in de toekomst) prioritair zijn en met welke kwaliteit ze bereikbaar moeten zijn. De bereikbaarheidsnormen per regio kunnen verschillen. Voor het rijk is de prioritering uit de nota Mobiliteit en de nota «Pieken in de Delta» een belangrijk uitgangspunt¹.

Sommige regio's hebben nog onvoldoende prioritering kunnen aanbrengen. Ik heb begrip voor de moeilijke bestuurlijke afwegingen die daarmee gepaard kunnen gaan, maar een helder, gedeeld beeld van de prioritaire nationale en regionale toplocaties is noodzakelijk om tot een gezamenlijke investeringsstrategie te komen. 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.

Kennis

Welke bereikbaarheid heeft een regio nodig om zijn ambities te kunnen verwezenlijken?

Het gaat om het vertalen van een ruimtelijk-economische visie in gedifferentieerde bereikbaarheidseisen en concrete reistijdnormen zoals snelheid, voorspelbaarheid en betrouwbaarheid. Ook de afweging tussen verschillende modaliteiten komt hierbij aan de orde. Tijdens de netwerkanalyses hebben we dit praktisch aangepakt maar in de toekomst moet dit beter worden uitgewerkt. 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.

Versterking integrale keten en mobiliteitsmanagement

Mensen reizen van deur tot deur en gebruiken daarbij diverse afzonderlijke trajecten van het netwerk van wegen of rails. Voor een betrouwbare

¹ De regio Randstad zal de drie netwerkanalyses in de Randstad beoordelen op de bijdrage aan de versterking van de concurrentiepositie van de Randstad Holland als geheel. Dit is een actie uit de uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit.

reistijd van deur tot deur zijn niet alleen de afzonderlijke trajecten van belang, maar ook een snelle en betrouwbare overstap op de knooppunten tussen de diverse trajecten.

Ik vind het belangrijk dat de reiziger een bewuste keuze kan maken voor auto, openbaar vervoer (OV), fiets of een combinatie. Daarvoor is reis-informatie van essentieel belang. De reiziger moet voorafgaand aan de reis een afweging kunnen maken op basis van reistijd, betrouwbaarheid en kosten. Tijdens de reis is dynamische reisinformatie van belang. Bij de quick wins investeer ik bijvoorbeeld € 10 mln in dynamische reizigersinformatie op alle relevante OV-haltes in de Zuidvleugel (ca. 2500).

Mobiliteitsmanagement biedt mogelijkheden om een bewuste keuze te faciliteren. Diverse regio's hebben dit goed opgepakt. Zo heeft Zuid-Limburg met het pakket «Stadspoorten: mobiliteits- en verkeersmanagement» de ambitie om het interne autoverkeer met vijf procent te reduceren. In het kader van de quick wins zorg ik voor cofinanciering van de direct uitvoerbare maatregelen. Ook in andere regio's hebben de quick wins zich gericht op mobiliteitsmanagement: bijvoorbeeld in de Stads-regio Arnhem Nijmegen op informatievoorziening bij stations, regionale fietsroutes en PenR met name gericht op de fiets. In het algemeen blijkt uit de netwerkanalyses dat mobiliteitsmanagement kan bijdragen aan de leefbaarheid van binnensteden en de bereikbaarheid van locaties. Veel maatregelen moeten de komende periode nog concreet worden uitgewerkt.

In volgende bestuurlijke overleggen zal de verankering en verdere uitwerking van mobiliteitsmanagement op de agenda staan.

Autobereikbaarheid

In de verschillende netwerkanalyses wordt aangegeven dat de bereikbaarheidsproblematiek van het netwerk kan worden verbeterd door het in samenhang toepassen van maatregelen op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet. Ik voorzie daarbij de volgende aanpak. Voor de korte termijn wordt vooral ingezet op dynamische verkeersmanagement-maatregelen (DVM) en maatregelen uit het programma filevermindering. Het verder uitwerken van gezamenlijk verkeersmanagement staat centraal. Voor de middellange termijn worden er mogelijkheden gezien om door middel van het aanpassen van de scharnierpunten tussen hoofdwegennet en het onderliggende wegennet de doorstroming te verbeteren. Zo gaan de partijen van de Zuidvleugel een speciaal programma voor het verbeteren van aansluitingen opstellen. De beleidslijn voor aansluitingen die ik binnen mijn departement voor het hoofdwegennet heb ontwikkeld, zal hierbij worden betrokken.

Waar deze maatregelen tekort schieten zal door middel van een gebieds-gerichte verkenning het probleem nader worden onderzocht. In de verkenning zullen verschillende oplossingsrichtingen met betrekking tot infrastructuur, openbaar vervoer, ketenmobiliteit en dergelijke de revue passeren. Het voortouw kan, afhankelijk van de problematiek, liggen bij het rijk of de regio. Daarnaast zal ik in het kader van de uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit de knelpuntanalyse voor de hoofdwegen actualiseren en de knelpuntanalyse voor de zogenaamde N-wegen uitvoeren. Beide acties staan gepland voor 2007 en de regio's zullen hierbij worden betrokken.

Prijsbeleid

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 onge-

wenste neveneffecten kan hebben op het realiseren van hun ruimtelijk-economische visie. De ruimtelijk-economische 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 reguleringsheffing (terugdringen van het auto-gebruik) wordt gebruikt en waarbij zij ervan uitgaan dat de opbrengsten naar het (regionale) verkeer en vervoer zullen worden teruggesluisd. 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. In het najaar van 2006 zal voor bestuurders en beleidsambtenaren een congres gehouden worden over de *ins and outs* van anders betalen voor mobiliteit waarvoor in de Nota Mobiliteit is gekozen.

Met de Noordvleugel heb ik afgesproken om als rijk en regio voor 2010 te komen tot een gezamenlijke pilot, die moet passen binnen het landelijk kader van Anders Betalen voor Mobiliteit en in het bijzonder binnen de implementatiestrategie die landelijk wordt opgesteld.

Tevens heb ik in een aantal regio's afspraken gemaakt om in de verdere uitwerking van planstudies uit te gaan van tol of van een versnellingsprijs binnen het landelijk systeem van de kilometerprijs. Voor het innen van tol of de versnellingsprijs kan dezelfde techniek worden gebruikt als voor de kilometerprijs, waarbij tol respectievelijk de versnellingsprijs de vorm aanneemt van een gedifferentieerd tarief naar en tijd en plaats. Voordat ik tot definitieve besluitvorming kom over de beprijzing van bepaalde projecten, zal ik afspraken maken hoe te handelen met eventueel tegenvallende tolinkomsten. Hiermee wordt invulling gegeven aan de in de Nota Mobiliteit opgenomen doelstelling om voor de bekostiging van de noodzakelijke infrastructuur het instrument tol in te zetten. De desbetreffende haalbaarheidsstudies heb ik als bijlage 4 opgenomen¹.

Openbaar vervoer

Ik constateer dat zowel de spoorsector als de regio ambitieus zijn als het gaat om goed, aantrekkelijk en frequent openbaar vervoer (OV). De regio's hebben de ambities uit de Nota Mobiliteit uitgewerkt en zelfs verdergaande ambities geformuleerd zoals Randstadspoor, Regionet, OV-netwerk BrabantStad, Stedenbaan en Kolibri.

Het eindbeeld dat is neergelegd in de Nota Mobiliteit wordt wat mij betreft bevestigd: het mogelijk maken van een kwaliteitssprong voor de treinreiziger. Ik zie daarbij een kans om door «betrouwbaar benutten» een sprong te maken naar hogere frequenties op de zwaarste corridors zodat reizigers daar in 2020 de facto geen spoorboekje meer nodig hebben. Dit vergt echter nadere studie, fasering en prioritering.

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

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

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, waaronder in ieder geval:

- Den Haag–Leiden–Schiphol–Amsterdam Zuid–Almere in aansluiting op de planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad (SAAL) (incl. Stedenbaan, Regionet);
- Alkmaar–Amsterdam–Utrecht–Eindhoven (incl. Regionet, Randstadspoor, OV-netwerk Brabantstad);
- Utrecht–Arnhem (incl. Randstadspoor, regionaal KAN);
- Den Haag–Rotterdam (en verder naar Eindhoven) (incl. Stedenbaan, OV-netwerk Brabantstad).

Tevens vindt er eind 2006 een studie plaats naar reisverkortingen naar de landsdelen zuid, noord en oost, zoals toegezegd in het debat over de dienstregeling 2007–2008. Mijn ministerie zal in overleg met alle partijen voor de landelijke markt- en capaciteitsanalyse een plan van aanpak opstellen. Dit plan van aanpak zal eind 2006 worden vastgesteld. De landelijke markt- en capaciteitsanalyse zal uiterlijk november 2007 (en zo mogelijk september 2007) gereed zijn.

De landelijke analyse zal organisatorisch en inhoudelijk worden afgestemd met de regio. De wisselwerking met de landelijke analyse speelt een belangrijke rol. Keuzes ten aanzien van het hoofdrailnet hebben ook gevolgen voor het busvervoer en het railvervoer dat onder verantwoordelijkheid van de regio's valt (tram, metro, lightrail en regionaal spoorvervoer) en andersom. Op basis van deze analyses kan het nieuwe kabinet richtinggevend keuzes maken en fasering en prioritering aanbrengen.

In de Nota Mobiliteit is een reële stijging van de BDU-gelden met 30 procent tot 2020 afgesproken. Hiermee maakt het rijk groei van het stads- en streekvervoer mogelijk. Van de provincies en WGR-plusgebieden verwacht ik in de provinciale en regionale verkeer- en vervoerplannen (pvvp's en rvvp's) concrete ambities voor het OV dat onder hun verantwoordelijkheid valt. Diverse regio's hebben geconstateerd dat de netwerkanalyses op het punt van het regionaal OV daartoe nog moeten worden verdiept.

Goederenvervoer

Het vervoer van goederen is op regionaal schaalniveau een belangrijke factor, zeker gezien de sterke samenhang met economische ontwikkeling en de door de regio's geformuleerde ruimtelijk-economische ambities. Goederenvervoer vraagt een (deels) eigen bereikbaarheidskwaliteit en kent specifieke verkeerskundige kenmerken en effecten op veiligheid en leefbaarheid. Personen en goederen maken in het algemeen gebruik van dezelfde infrastructuurnetwerken. Goederenvervoer over water kan bij specifieke knelpunten de druk op het wegennet ontlasten. Maatregelen in de regio die de bereikbaarheid van het personenverkeer over de weg verbeteren zijn vaak ook in het voordeel van het vrachtverkeer, maar de belangen lopen niet altijd parallel.

Zo stelt de langere verplaatsingsafstand van het goederenvervoer over de weg eisen aan de doorstroming van doorgaand bovenregionaal vervoer.

En er kan zelfs sprake zijn van tegengestelde belangen op die plaatsen waar verschillende modaliteiten – wegverkeer, scheepvaart en spoor – elkaar kruisen. Vanwege deze specifieke kenmerken is aandacht voor goederenvervoer, over de weg én over het water, in de netwerkanalyses gewenst. De aandacht voor goederenvervoer in de elf netwerkanalyses geeft een wisselend beeld. Slechts in een heel enkel geval is voor goederenvervoer een zelfstandige analyse uitgevoerd met aandacht voor weg, water en spoor, met betrokkenheid van het regionale bedrijfsleven en met voorstellen voor concrete maatregelen. Het algemene beeld is dat de bereikbaarheidsproblematiek van het goederenvervoer in deze fase sterk onderbelicht is gebleven.

Dat vraagt in de te ondernemen vervolgstappen om een specifieke goederenvervoeragenda. Deze kan uiteraard verschillen per regio, afhankelijk van de goederenvervoerproblematiek en de aandacht die reeds aan goederenvervoer is geschonken. Ik voorzie daarbij twee speerpunten. Allereerst een betere aansluiting van methodiek en resultaten van het in veel regio's lopende project Kwaliteitsnet Goederenvervoer (samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven en andere partijen) op de netwerkanalyses om daarmee het goederenvervoer volwaardig onderdeel te laten vormen van de regionale aanpak, de afwegingen en de maatregelen. Hiermee wordt ook de betrokkenheid van het logistieke bedrijfsleven bij de regionale netwerkaanpak versterkt.

Als tweede speerpunt zie ik de uitwerking van een netwerkanalyse voor de vaarwegen. Hierbij denk ik onder meer aan de kansen en mogelijkheden van binnenhavens, om aldus de gebiedsgerichte samenwerking in de onderscheiden regio's verder gestalte te geven.

Veiligheid en leefbaarheid

Tot slot een opmerking over het belang van veiligheid en leefbaarheid. 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.

5. Conclusies

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. Ik beschouw deze ontwikkelingen naar gebiedsarrangementen als een groeitraject met de volgende stappen.

Ontwikkeling van regionale samenwerkingsagenda's

De gemaakte bestuurlijke afspraken worden omgezet in samenwerking-sagenda's tussen regio en rijk. Zij bevatten:

- de acties op de korte termijn (quick wins);
- de ontwikkeling van nieuwe programma's voor de komende jaren gericht op de netwerksamenhang binnen wegen, binnen openbaar vervoer en de multimodale keten;
- de gebiedsgerichte verkenningen en studies voor de lange termijn;
- algemene samenwerkingsafspraken, zoals bijvoorbeeld over de samenwerking binnen het openbaar vervoer, de regionale betrokkenheid bij het prijsbeleid en de wisselwerking met de ruimtelijke ordening.

De regio's zijn hierbij de trekker en het rijk is de partner.

Verbeterde landelijke netwerkanalyses

Daarnaast zullen door het rijk de landelijke netwerkanalyses van rijks-snelwegen, de zogenaamde autowegen (N-wegen), de vaarwegen en de toekomst van de spoorwegen (met medeneming van de regionale ambities) in 2007 worden uitgevoerd. Dit zal leiden tot een verscherpt inzicht in de knelpunten en oplossingen binnen de netwerken. Het rijk is hiervan de trekker en de regio's zijn hierbij de partners.

Netwerkanalyses als basis voor de implementatie van de Nota Mobiliteit

Conform de planwet verkeer en vervoer dienen de provincies en WGR-plusregio's in augustus 2007 hun provinciale en regionale verkeer- en vervoerplannen (pvvp's en rvvp's) aangepast te hebben aan de Nota Mobiliteit. De resultaten van de netwerkanalyses vormen hiervoor een goede basis. Ik zal er samen met de decentrale overheden op toezien dat de aangepaste pvvp's en rvvp's, de uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit, en het vervolg van de netwerkanalyses een consistent geheel vormen.

Gericht bestuurlijk overleg 2007

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.

MIT 2008 mede gebaseerd op netwerkaanpak

Zoals ik u al in mei jl. heb aangegeven, was het gelet op de planning van netwerkanalyses onmogelijk om al dit jaar een MIT nieuwe stijl te presenteren. Voor komend jaar stel ik voor dat het MIT mede gebaseerd wordt op de samenwerkingsagenda's, die zich nu aandienen. Hierdoor kan dit op zich uitstekend functionerende instrument verder worden verbeterd.

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