

Vergaderjaar 2007–2008

29 644

Planologische Kernbeslissing Nota Mobiliteit

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 85

BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 november 2007

1. Inleiding

Met deze brief geven wij u inzicht in de resultaten die in het afgelopen jaar zijn geboekt in het kader van de Netwerkaanpak, inclusief de uitgevoerde Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyses (LMCA's). Deze resultaten zijn in de voorbije weken bestuurlijk besproken. Over de bestuurlijke afspraken informeren wij u separaat. Deze brief ontvangt u ruim voor het nota-overleg MIRT (voorzien op 17 december a.s.).

Naast de eindrapportages van de LMCA's bieden wij u hierbij tevens het Actieplan «Groei op het Spoor» aan.¹ De acties die het Kabinet voor de korte termijn op het spoor aankondigt worden u gepresenteerd in samenhang met de ambities voor de langere termijn (2020), die volgen uit de LMCA Spoor.

2. Kernboodschap

In het kader van de Netwerkaanpak is in het afgelopen jaar veel voortgang gerealiseerd. De LMCA's zijn afgerond en leiden tot heldere conclusies in deze beleidsbrief.

De Nota Mobiliteit is voor dit kabinet het uitgangspunt voor het beleid en te maken keuzes. Met de uitkomsten van de LMCA's is getoetst of de doelstellingen uit deze nota voor 2020 haalbaar zijn met de inzet van de huidige beleidsmix.

Voor het spoorvervoer is er sprake van een concrete uitwerking van de Nota Mobiliteit. Die schetst voor 2020 een verhoging van de frequenties voor het personenvervoer in de brede Randstad (het zogenaamde «spoorboekloos» rijden) en het faciliteren van de groei van het goederenvervoer. Concretisering van deze ambitie is met de LMCA Spoor vormgegeven. De frequentieverhoging is mogelijk, maar vraagt gezien de hogere marktverwachtingen dan in de Nota Mobiliteit inzet van aanvullende financiële

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

middelen. Uit de LMCA spoor blijkt dat er richting 2020 voor met name personenvervoer sprake is van een hogere groei dan aangegeven in de Nota Mobiliteit. Voor de komende jaren geldt daarbij de in het beleidsprogramma van dit kabinet opgenomen ambitie voor 5% groei op het OV per landelijk spoor. Om deze ambitie in te vullen is in nauwe samenwerking met NS een Actieplan opgesteld met concrete maatregelen.

Voor het regionale openbaar vervoer is in de Nota Mobiliteit een doelstelling van 2,1% groei per jaar (tot 2020) geformuleerd. De LMCA Regionaal OV toont aan dat deze groei binnen de huidige budgettaire kaders haalbaar is. Bovendien wijst deze LMCA op specifieke groeimogelijkheden in het spitsvervoer binnen de stedelijke netwerken. Deze groeimogelijkheden willen wij samen met decentrale overheden uitwerken.

Voor het wegenprogramma is gebleken dat de mix van benutten, beprijzen en bouwen met alle inzet moet worden doorgezet. De fileproblematiek maakt het noodzakelijk daarbij zoveel als mogelijk snelheid te maken. De uitvoering van het programma staat onder druk, onder meer door procedure-eisen in de besluitvorming. Met het programma Randstad Urgent en het advieswerk van de Commissie Elverding willen wij een extra impuls geven aan de uitvoering. Veel problemen concentreren zich in de Randstad. De projecten die hier voorzien zijn moeten voortvarend worden uitgevoerd. Ook buiten de Randstad staan er belangrijke projecten op stapel, waarvoor uiteraard hetzelfde geldt.

De LMCA wegen toont aan dat inzet van de in de Nota Mobiliteit voor wegen gereserveerde budgettaire middelen nodig is om de doelen uit de Nota Mobiliteit te halen.

Komend jaar willen wij een duurzame mobiliteitsvisie opstellen, uitgaande van de belangrijke conclusies die op basis van de LMCA's voor de periode tot 2020 in deze brief zijn opgenomen. De uitwerking van de groeipotentie in het regionaal OV zal onderdeel zijn van deze visie. Andere zaken die een plaats zullen krijgen zijn bijvoorbeeld:

- verbetering aansluitingen (spoor-overig OV; onderliggend wegennet-hoofdwegennet);
- ruimte voor goederenvervoer met inzet/samenspel van alle modaliteiten;
- mogelijkheden voor doelgroepstroken en ontvlechting van doorgaand en stedelijk verkeer;
- robuustheid van het wegsysteem in relatie tot zogenaamde «discontinuïteiten»;
- benutting en dynamisch verkeersmanagement;
- samenhang met Anders Betalen voor Mobiliteit;
- doorwerking adviezen commissies Elverding en Ruding;
- onderlinge relatie tussen wegknooppunten (fasering aanpak).

De mobiliteitsvisie zal betrekking hebben op de periode tot 2020 en zal een doorkijk bevatten voor de periode na de Nota Mobiliteit (2030/2040).

In de ruimtelijke ontwikkelingen en planning van infrastructuur is het verstandig nu reeds het vizier te richten op de periode na 2020.

Met de mobiliteitsvisie zullen wij tevens een integrale budgettaire afweging geven binnen de voor verkeer- en vervoersinfrastructuur gereserveerde middelen tot en met 2020. Daarbij zal ook nadere invulling worden gegeven aan financiële consequenties van mijn speerpunten en ambities.

3. Netwerkaanpak

De netwerkaanpak is het vervolg op de vorig jaar door decentrale overheden en Rijk uitgevoerde netwerkanalyses, welke voortvloeien uit de Nota Mobiliteit. Voor de verbetering van de bereikbaarheid zet de Nota

Mobiliteit in op een betrouwbare deur-tot-deur reistijd. Het bereiken daarvan vraagt intensivering van de samenwerking door regionale wensen en projecten samen te brengen met landelijke prioriteiten. Een meer geïntegreerde benadering, over de grenzen van verantwoordelijkheden heen, draagt bij aan betere oplossingen. Die integratie kan binnen het verkeer en vervoer nog veel beter. En ook de gebiedsgerichte koppeling van ruimtelijk-economische ontwikkelingen en mobiliteit behoeft versterking. Om die reden zijn in de Nota Mobiliteit de netwerkanalyses geïntroduceerd. Met het MIRT wordt de meer gebiedsgerichte benadering van het bereikbaarheidsvraagstuk doorgezet.

Netwerkanalyses als uitwerking van de van-deur-tot-deur benadering

De netwerkanalyses (NWA's) zijn in 2006 uitgevoerd. Deze geven een regionale uitwerking aan de van-deur-tot-deur benadering. In dat kader is gekeken naar de bereikbaarheid binnen een hele regio en de samenhang tussen de netwerken. Er is vanuit de ruimtelijk-economische ontwikkeling of ambitie gekeken naar de mobiliteitsopgave. Deze netwerkanalyses, die de regio's samen met het rijk hebben uitgevoerd, richten zich op de 11 belangrijkste stedelijke gebieden van Nederland.

Regio en rijk hebben in dit proces nieuwe inzichten opgedaan over de inhoudelijke benadering en de wijze van samenwerken. Deze netwerkanalyses zijn daarmee de eerste belangrijke stap geweest op weg naar een gebiedsgerichte, integrale benadering. De netwerkanalyses geven een aanzet tot regionale prioriteitstelling op basis van een geïntegreerde visie op ruimtelijk-economische ontwikkeling en bereikbaarheid. Ze concentreren zich vooral op de bereikbaarheidsproblemen op de weg. Het openbaar vervoer is in veel gevallen nog onvoldoende meegenomen, evenals het goederenvervoer. Hoewel met de koppeling aan de ruimtelijk-economische ontwikkelingen grote vorderingen zijn gemaakt, is deze nog niet volmaakt. De netwerkanalyses zijn onderling moeilijk vergelijkbaar, omdat de regio's hun eigen normen en ambities hebben gehanteerd.

Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyses: landelijk beeld

Tijdens de bestuurlijke overleggen van vorig jaar is de afspraak gemaakt dat Verkeer en Waterstaat als aanvulling en verdieping op de Nota Mobiliteit en de netwerkanalyses vier LMCA's uitvoert. Waar de netwerkanalyses voornamelijk hebben gekeken naar de bereikbaarheidskwaliteit binnen een regio, hebben de LMCA's betrekking op de nationale netwerken: het hoofdwegen- en het hoofdspoornet. Bovendien zijn het regionaal openbaar vervoer en de vaarwegen onder de loep genomen. Voor aanleiding, doel en opzet van de LMCA's wordt verwezen naar de bijgevoegde rapportages en de brief van 20 april 2007 (kamerstuk 29 644, nr. 76). Over de beleidskeuzes naar aanleiding van de LMCA Vaarwegen heeft u een aparte brief ontvangen (d.d. 12 november 2007; kamerstuk 29 644, nr. 84).

NWA's en LMCA's samen basis voor een integrale afweging

De LMCA's en NWA's vormen samen de basis voor een integrale afweging van projecten en acties. Daar de LMCA's op landelijk schaalniveau de bereikbaarheidsproblemen op de weg en het spoor hebben geanalyseerd, zijn deze voor het Rijk vanuit haar verantwoordelijkheid voor de landelijke netwerken haar input in het bestuurlijke proces. Specifieke regionale verdiepingen zijn noodzakelijk om problemen en mogelijke oplossingen volkomen en robuust in kaart te brengen. Voor gerichte investeringsbeslissingen op rijksniveau zal niet op basis van alleen een NWA of alleen een LMCA tot definitieve keuzes worden gekomen. De LMCA's geven richting aan de prioriteiten op het landelijke schaalniveau.

De LMCA's zijn niet het eindpunt in het proces, maar voegen wel belangrijke informatie toe. Samen met de netwerkanalyses vormen zij de basis voor investeringsbeslissingen op dit moment. Het MIRT-proces zal de volgende stap zijn op de weg die we gezamenlijk zijn ingeslagen. Aan het slot van deze brief wordt nader op de relatie met het MIRT ingegaan.

Mobiliteitsvisie

De LMCA's geven meer inzichten dan alleen gericht op al bestaande doelen en ambities. Er zijn ontwikkelingen/trends zichtbaar, zeker in de samenhang tussen de LMCA's. Daar willen wij in een uit te werken duurzame Mobiliteitsvisie op ingaan, die wij naar verwachting voor het zomerreces naar uw Kamer sturen. In de mobiliteitsvisie zal aandacht worden besteed aan de geconstateerde groeipotentie in het regionaal OV (inclusief Sprinters) en de wijze waarop die kan worden ingelost. Op een soortgelijke manier als in het Actieplan «Groei op het spoor» is gebeurd, zal in intensieve samenwerking met decentrale overheden en vervoerders een aantal concrete, regionaal specifieke maatregelpakketten worden uitgewerkt, waarmee op korte en lange termijn zowel de geconstateerde problemen worden aangepakt, als de kansen worden benut.

In de Mobiliteitsvisie wordt aangegeven welke inzet van maatregelen wij tot 2020 (inclusief doelen/ambities, instrumentarium en een integrale budgettaire afweging) voorstellen. De mobiliteitsvisie kijkt ook naar de periode daarna (richting 2030/2040). Deze visie zal worden ontwikkeld in nauwe samenhang met de voorbereiding van de verstedelijkingsafspraken. En voor wat de Randstad betreft gekoppeld aan de Randstadvisie 2040. Voor de personenmobiliteit en het goederenvervoer is inzet van alle modaliteiten (samenspel van weg, spoor, overig OV, vaarwegen) nodig. In deze brief is op specifieke punten aangegeven welke verdieping in de mobiliteitsvisie zal worden geboden.

De uitkomsten van de mobiliteitsvisie worden verwerkt in de dynamische beleidsagenda van de Nota Mobiliteit, die met de begroting van 2009 naar uw Kamer wordt gestuurd. De mobiliteitsvisie wordt in samenspraak met decentrale overheden en relevante maatschappelijke partijen opgesteld.

4. Uitkomsten Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse

De Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyses voor weg, spoor en regionaal OV zijn recent afgerond. De belangrijkste uitkomsten van de LMCA's vindt u onderstaand. De uitkomsten van de LMCA Spoor zijn gekoppeld aan de hoofdpunten uit het Actieplan «Groei op het Spoor». Voor de achtergronden bij de conclusies wordt verwezen naar de afzonderlijke rapportages en het uitgewerkte Actieplan, die met deze brief zijn meegestuurd.

4.1. LMCA Spoor en Actieplan «Groei op het Spoor»

Centrale conclusie

De groeiprognoze voor met name het personenvervoer over het spoor moet ten opzichte van de Nota Mobiliteit naar boven worden bijgesteld. De ambitie voor hoogfrequent vervoer en het faciliteren van de groei van goederenvervoer vergt aanvullende investeringen.

4.1.1. Beleidsdoelen

Hoogfrequent personenvervoer per spoor

De Nota Mobiliteit heeft hoogfrequent spoorvervoer aangekondigd op de spoorverbindingen met de grootste reizigersstromen. Bij hoogfrequent spoorvervoer heeft de reiziger in feite geen spoorboekje meer nodig

doordat treinen elkaar snel opvolgen. De Nota Mobiliteit legt prioriteit op de hoofdverbindingssassen; dit zijn in ieder geval de verbindingen tussen de grote steden in de Randstad–Almere, Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Schiphol en Utrecht – maar ook verbindingen met grote reizigersstromen in andere regio's. De LMCA Spoor heeft mogelijke uitwerkingen van hoogfrequent spoorvervoer in beeld gebracht.

5% groeiambitie OV per spoor en verhoging frequenties in en om steden

In de afgelopen jaren is het personenvervoer harder gegroeid dan verwacht. Het kabinet zal zich inspannen om de gerealiseerde groei vast te houden, en heeft daarom in het coalitieakkoord voor deze kabinetsperiode de volgende ambitie geformuleerd: «De ambitie voor groei van het OV over het landelijke spoor wordt bijgesteld naar 5% per jaar, de realisatie van de afgelopen twee jaren. De frequentie van treinen in en om de grote steden wordt verhoogd om zo een goed alternatief te bieden voor de auto.» Voor andere vormen van OV geldt de groeiambitie uit de Nota Mobiliteit (2,1% groei per jaar tot 2020; zie daarvoor § 4.2).

Inzet voor spoorgoederenvervoer

Het goederenvervoer per spoor is van belang voor een goede bereikbaarheid van havens, greenports en industriecomplexen en is van strategisch belang voor de mainport Rotterdam als grootste haven van Europa. Het Rijk zet hierbij conform de Nota Mobiliteit in op het vervoer op lange afstanden.

4.1.2. Conclusies LMCA Spoor

1. Groei personenvervoer vereist aanpassing verwachting Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit ging uit van 17 miljard reizigerskilometers in 2020. Inmiddels is in 2006 al een vervoeromvang van 15,7 miljard reizigerskilometers gerealiseerd. Uit de LMCA blijkt dat de groeiprognose voor het personenvervoer over het spoor naar boven moet worden bijgesteld. De bandbreedte voor het personenvervoer per trein in 2020 varieert tussen de 18 en 23 miljard reizigerskilometers (KiM: 18–20 miljard reizigerskilometers; NS: 21–23 miljard reizigerskilometers). Uitgaande van een succesvolle implementatie van het Actieplan 5% (zie § 4.1.5.), wordt reeds in 2011 een vervoervolume van 19 miljard reizigerskilometers gerealiseerd. Dit versterkt het beeld uit de KiM en NS prognoses dat tot 2020 met een duidelijk hogere groei rekening moet worden gehouden dan verondersteld in de Nota Mobiliteit.

Wat betreft de groei in de spits verwacht het KiM een bandbreedte van 35% tot 75% tot 2020. De NS-verwachting bevindt zich met 60% tot 70% groei in de spits aan de bovenkant van deze bandbreedte. Ook hier is derhalve aanpassing van het Nota Mobiliteit-beeld (40 tot 50 % groei in de spits) aan de orde. De verwachte groei verschilt per corridor of deel daarvan.

2. Groei goederenvervoer op te vangen door Betuweroute en herroutering

Op het gebied van het goederenvervoer ging de Nota Mobiliteit uit van een verdubbeling of verdrievoudiging van het goederenvervoer per spoor over de periode 2000–2020: van 28 naar 55–80 miljoen ton per jaar. Inmiddels is het spoorgoederenvervoer gegroeid tot 42 miljoen ton in 2006 en bedraagt de groei in de periode 1992–2006 circa 130%. Voor 2020 verwacht het KiM een bandbreedte van 46 tot 85 miljoen ton; volgens de marktpartijen is een volume tot circa 91 miljoen ton in beeld. Gelet op de ontwikkelingen in de afgelopen jaren is het aannemelijk dat het volume van het goederenvervoer zich zal ontwikkelen in de richting van de bovenkant van de Nota Mobiliteit-verwachting (circa 80 miljoen ton). In principe kan de Betuweroute de groei van de maximaal verwachte marktvrage aan

spoorgoederenvervoer tot 2020 opvangen, uitgaande van een adequate routing. Zodra het gebruik van de Betuweroute op gang komt, zal het goederenvervoer in eerste instantie minder gebruik maken van het gemengde net om tegen 2020 weer ongeveer op het huidige niveau te zitten, zij het wel op andere routes. Hiervoor is een toekomstvaste route-strategie nodig.

Havens, industrieën en greenports die niet in de nabijheid van de Betuweroute liggen zullen via het gemengde net bereikbaar moeten blijven.

3. Intercity's hoofddrager Randstedelijk spoorvervoer

De autonome groei van de IC-markt maakt dat er in 2020 op enkele belangrijke corridors in ieder geval zes IC's moeten rijden om het reizigersaanbod te verwerken. Een frequentie van zes treinen (regelmatig verdeeld over het uur) lijkt daarmee voor de IC-markt in de brede Randstad een realistisch ontwikkelperspectief.

Het IC-vervoer richt zich niet alleen op hart-op-hart verbindingen tussen de grote steden, maar ook op belangrijke vervoerstromen binnen de stedelijke netwerken, zo blijkt uit de marktverwachtingen tot 2020. In de Randstad wordt in 2020 circa tweederde tot driekwart van de reizigers vervoerd met IC's (de Sprinters circa een derde tot een kwart).

De groei van de Sprintermarkt wordt mede bepaald door de ruimtelijke ontwikkelingen rondom kleine en middelgrote stations en de relatie met het overige aansluitende regionaal OV. Een frequentie van overal zes Sprintertreinen per uur lijkt voor de stoptreinmarkt voorsnog te hoog gegrepen. Daarom wordt ingezet op een realistisch ontwikkelperspectief met maatwerk per corridor in een herkenbare en zo regelmatig mogelijke dienstregeling. Van belang is dat een aantrekkelijk product wordt geboden en daarnaast efficiënt gebruik wordt gemaakt van bestaande en nieuwe spoorcapaciteit.

Voor de (brede) Randstad wordt het hoogfrequente model van zes IC's per uur met zoveel mogelijk een 10-minutendienst en maatwerk voor Sprinters als een logische uitwerking gezien van een zogenaamd «spoorboekloos» systeem.

4. Groei leidt tot capaciteitsknelpunten

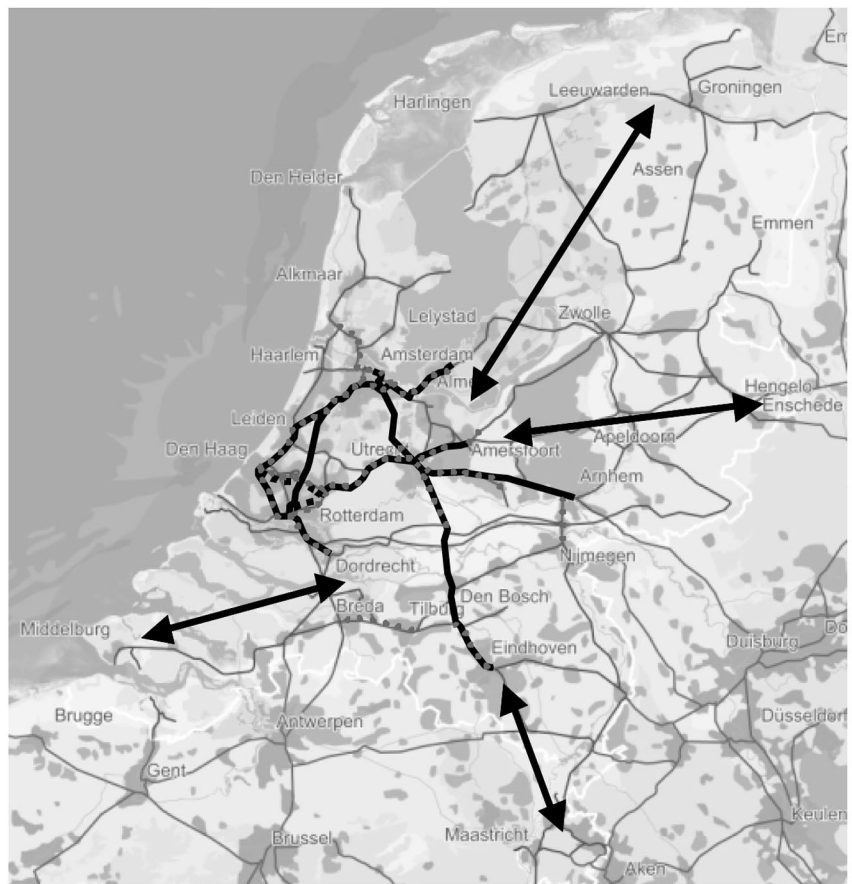
Uitgaande van de groei die in de afgelopen jaren is gerealiseerd en van voortgaande groei in deze kabinetsperiode, wordt het vervoervolume dat volgens de Nota Mobiliteit in 2020 wordt bereikt (17 miljard reizigerskilometers) reeds rond 2010 gerealiseerd. Voor 2020 komt een substantieel hoger vervoervolume in beeld. Dit leidt ertoe dat op sommige trajecten reeds vóór 2020 de capaciteit onvoldoende is om de extra reizigers te vervoeren in combinatie met het faciliteren van de groei van het goederenvervoer.




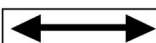
4.1.3. Kwaliteit spoorvervoer 2020

Voor de kwaliteit van het personen- en goederenvervoer per spoor in 2020 hebben wij de volgende speerpunten, welke ook zullen terugkomen in de mobiliteitsvisie:

Speerpunt 1

Hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten in de brede Randstad. Gezien de uitkomsten van de LMCA willen wij ons inspannen om op de drukste trajecten van de onderzochte focuscorridors een frequentie mogelijk te maken van minimaal zes IC's per uur en maatwerk voor Sprinters. Dit in een herkenbare en zo regelmatig mogelijke dienstregeling. NS en Prorail hebben aangegeven te willen streven naar een zo goed mogelijke benadering van 10 minutendienst van IC's, met een daarbij passend aanbod voor Sprinters.



	Speerpunt 1: Op de drukste trajecten van de focuscorridors Frequentie IC's minimaal 6x per uur (incl. HSL), Gouda – Den Haag/ Rotterdam elk 4x per uur
	Delen van de focuscorridors waarop 'maatwerk voor Sprinters' betekent: minimaal 4x per uur
	Speerpunt 2: Samenhangende regionale OV-systemen (in heel Nederland, niet weergegeven in figuur)
	Speerpunt 3: Kwaliteit reistijden naar landsdelen
	Speerpunt 4: Toekomstvaste routestrategie spoorgoederenvervoer (niet weergegeven in figuur)

Speerpunt 2

Samenhangende regionale OV-systemen waarvan het spoorvervoer – met name de Sprinters – de «backbone» vormt, met goede aansluitingen in de keten op het vervoer per bus, tram en metro.

De Sprinters en bepaalde IC-verbindingen vormen de ruggengraat van het regionaal openbaar vervoersysteem. De aansluitingen van regionale spoorlijnen op het hoofdrailnet zijn niet altijd ideaal. Dit speelt met name buiten de Randstad.

Zowel binnen als buiten de Randstad verdient de aansluiting tussen de trein en bus/tram/metro meer aandacht. De reiziger is gebaat bij een samenhangend OV-systeem.

Speerpunt 3

Kwaliteit reistijden naar landsdelen.

De verhoging van frequenties (speerpunt 1) zal – ondanks de toename van het treinverkeer voor personen en goederen – gepaard gaan met het bieden van kwalitatief goede reistijden naar de landsdelen (zoals in de dienstregeling 2008). De reistijden naar het noorden zullen door de komst van de Hanzelijn verbeteren. De exacte reistijden naar de landsdelen worden mede bepaald door o.a. het pakket van maatregelen voor reistijdverkortingen dat thans wordt uitgewerkt, de wens tot het bieden van goede aansluitingen op belangrijke knooppunten en de (her)routeringsmogelijkheden van het goederenvervoer per spoor.

Speerpunt 4

Toekomstvaste routestrategie spoorgoederenvervoer.

De Betuweroute komt in bedrijf. De groei van het spoorgoederenvervoer zal voornamelijk op de Betuweroute kunnen worden opgevangen. De goederenstromen op het gemengde net zullen verschuiven. Dat vraagt om een toekomstvaste routestrategie die aansluit bij de behoeften van het groeiende personenvervoer en goederenvervoer. Dit heeft een relatie met: Basisnet voor gevaarlijke stoffen, regelgeving voor geluid, AMvB Capaciteit, gebruiksvergoeding en het onderhoudsrooster. Het resultaat moet een breed gedragen routestrategie zijn, die bijdraagt aan optimale benutting van het totale Nederlandse spoornet en die uitvoerbaar is binnen de kaders van de regelgeving voor spoorgoederenvervoer.

4.1.4. Vervolgtraject op LMCA: Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Allereerst zal worden voortgegaan op de ingeslagen weg. De laatste jaren heeft de spoorsector een stijgende lijn ingezet. Over de gehele lijn nemen de vervoersprestaties in het personen- en goederenvervoer toe. Verder stijgt de klanttevredenheid en de punctualiteit. De nieuwe dienstregeling is gericht op verdere groei en een hoger kwaliteitsniveau (meer treinen, nieuwe stations en hoge punctualiteit). Dit alles legt de basis voor een verdere stijging van kwaliteit van het reizen per trein en het verwerken van meer goederenvervoer over het spoor.

Hoogfrequent spoorvervoer kan stapsgewijs worden gerealiseerd door te prioriteren op basis van zich aandienende marktontwikkelingen. Op enkele trajecten is hoogfrequent spoorvervoer in 2020 zonder aanvullende capaciteitsverhogende maatregelen (benutten en bouwen) niet mogelijk.

Dit geldt in de eerste plaats voor de corridor Schiphol-Almere. Voor deze corridor loopt sinds medio 2006 reeds de planstudie OV SAAL. De LMCA bevestigt de aanleiding en scope voor deze planstudie. De verwachting is dat het kabinet nog dit jaar een besluit kan nemen over de resultaten van de eerste fase van deze planstudie. Zoals bekend heeft dit een relatie met besluitvorming over de Zuiderzeelijn.

Daarnaast geeft de LMCA aanleiding om de volgende nieuwe planstudies te starten:

- Toekomstvaste routing goederenvervoer in combinatie met evenwichtige tijdligging voor het personenvervoer. Deze routing moet leiden tot maximaal gebruik van de Betuweroute, goede aanvullende verbindingen voor het goederenvervoer via het gemengde net en tot meer ruimte voor het personenvervoer op delen van het gemengde net (zowel in Randstad als in overige landsdelen);
- Een aantal corridor-planstudies:
 - Utrecht–Den Bosch: combinatie van Intercity's, Sprinters en goederenvervoer en aansluitingen op de Betuweroute;

- Den Haag–Rotterdam: capaciteitsvergrotenende maatregelen op het traject Delft–Rotterdam;
- Utrecht–Arnhem: meer treindiensten en het mogelijk combineren van de ICE-dienst met een groei naar zes Intercity's.

De aanpak voor bovenstaande «kandidaat-planstudies» wordt nog verder uitgewerkt, in ieder geval op de volgende punten:

- Samenwerking met spoorsector: Prorail, NS en overige (goederen)vervoerders, ieder vanuit zijn eigen rol;
- Marktverwachting: op de hele focuscorridor inzoomen op verwachtingen in de spits en in de dal, en de onderbouwing daarvan, ook voor de periode na 2020;
- Geografische scope: per focuscorridor kan worden bezien of er reden is om ook andere dan de genoemde delen van de gehele corridor mee te nemen;
- Benutting: in de planstudies wordt het gehele palet aan capaciteitsvergrotenende maatregelen betrokken en uitgewerkt. Naast uitbreiding van infrastructuur wordt nadrukkelijk ingezet op innovatieve benuttingsmaatregelen (o.a. dienstregeling- en capaciteitsontwerp). Uit een internationaal vergelijkende studie is gebleken dat het Nederlandse spoorwegnet intensief wordt benut, maar dat er verdere verbeteringen mogelijk zijn;
- De relatie met regionaal OV en de keten. Een optie is om de studies in te richten als OV-planstudies, dus niet uitsluitend de trein/het spoor te bezien. De positie van Sprinters en de wijze waarop regionale ambities worden betrokken, wordt nader bepaald.

Onderdeel van het programma is daarnaast een inventarisatie van de ketenvoorzieningen (fietsenstallingen en P+R terreinen) die nodig zijn om de verwachte reizigersgroei op te vangen.

Er is een indicatieve raming gemaakt van de benodigde investeringen voor de kwaliteitssprong naar zes IC's per uur, maatwerk voor Sprinters en het faciliteren van de verwachte marktgroei voor goederenvervoer. Bovenstaand is uitgewerkt op welke corridors binnen en buiten de Randstad maatregelen aan de orde zouden kunnen zijn. De indicatieve berekening laat zien dat daarmee een investering is gemoeid met een orde grootte van € 4,5 miljard (dit betreft een eindsituatie in 2020, incl. OV SAAL, BTW, inpassing / geluid / externe veiligheid / transfer, onzekerheidsmarge 40%). Hierbij is tevens rekening gehouden met waar mogelijk betere benutting van de bestaande capaciteit. Vanzelfsprekend zullen de daadwerkelijk maatregelen en detailanalyses naar benuttingsmogelijkheden bepalend zijn voor de bijbehorende kosten. Dit kan worden bezien aan de hand van de resultaten van de (kandidaat-)planstudies.

Voor het daadwerkelijk starten van een planstudie hanteren wij als strikte voorwaarde dat er concreet zicht bestaat op financiële dekking. Voor bovengenoemde planstudies is dat op dit moment nog niet het geval. De genoemde projecten dienen daarom te worden gezien als «kandidaat-planstudies», naar analogie van de kandidaat-projecten in het programma Randstad Urgent. Wij brengen de voorbereidingen voor deze planstudies onder in een Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Zodra er concreet zicht is op financiële dekking voor één of meerdere van bovengenoemde projecten, krijgen deze kandidaat planstudies de status van een MIRT-planstudie.

De programma-aanpak via (kandidaat)planstudies – waarbij grotere infrastructurale maatregelen in beeld zijn – zal op middellange termijn tot realisatie van projecten kunnen leiden.

Met de stapsgewijze invoering van de kwaliteitssprong naar hogere frequenties kan echter al direct worden gestart. Enerzijds via het Actieplan voor de 5% groeiambitie van dit kabinet. Daarnaast wordt dit mogelijk gemaakt door een gezamenlijke inzet van alle partijen in de spoorsector om effectiever met de beschikbare capaciteit van het spoornet om te gaan. Prorail, NS en de goederenvervoerders hebben aangegeven de komende jaren via de systematiek van capaciteitsverdeling en -vergroting tot een nog intensiever gebruik van de infrastructuur te willen komen. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat zal hiervoor de randvoorwaarden creëren, bijvoorbeeld door – zoals onlangs aangegeven – eventuele aanpassing van de AMvB capaciteit te bezien.

4.1.5. Actieplan «Groei op het Spoor»

Het kabinet spant zich in om de groei om de groei van 5% per jaar van het personenvervoer over het landelijke spoor de gehele kabinetsperiode vast te houden. Deze ambitie past in een bredere visie ten aanzien van mobiliteit, specifiek ten aanzien van het spoor. In de Nota Mobiliteit en het Coalitieakkoord gaat het om invulling van de beleidsdoelstellingen bereikbaarheid, sociale samenhang en duurzaamheid. Specifiek voor het OV per spoor spelen daarbij nog de publieke belangen waar het gaat om het bereikbaar maken en houden van de grote steden en economische kerngebieden en de verbinding van de landsdelen. Wij willen de groeiambitie in het licht van deze doelstellingen invullen.

De eigen keuze van de reiziger staat centraal. Het gaat erom dat de reiziger een voor hem meest geschikte keuze kan maken tussen (combinaties van) vervoersmodaliteiten zoals auto, trein, bus of fiets. Het uitgangspunt van de rijksoverheid is om de kaders – waarbinnen de reiziger zijn keuze maakt – te optimaliseren en drempels zo veel mogelijk weg te nemen. Alleen dan kunnen we steeds meer mensen verleiden om vaker van de trein gebruik te maken, waardoor de groeiambitie waargemaakt kan worden.

Bundelen van krachten

Om de groeiambitie te kunnen realiseren, moeten alle handen ineengeslagen worden. NS, de regionale vervoerders en ProRail, die verantwoordelijk zijn voor respectievelijk het vervoer op en het beheer van het spoor, alsmede de decentrale overheden, zetten zich ieder vanuit hun eigen rol al in om de trein als vervoersmiddel zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Het kabinet zal zich samen met deze partijen in de komende jaren extra inspannen om de groeiambitie waar te maken. Wij zijn ons ervan bewust dat dit een aanzienlijke opgave is. Immers de groei van het personenvervoer per spoor in de afgelopen jaren is grotendeels toe te schrijven aan autonome exogene factoren zoals demografische, economische en ruimtelijke ontwikkelingen. Daarop kunnen de overheid en vervoerders – in elk geval op korte termijn – als zodanig nauwelijks invloed uitoefenen.

De groeiambitie is uitgewerkt in bijgaand Actieplan met concrete maatregelen die:

- op korte termijn (deze kabinetsperiode) uitvoerbaar en effectief zijn;
- breed gedragen zijn;
- passend zijn bij de lange termijn ambitie en doelstellingen.

De maatregelen richten zich op de volgende thema's: voor- en natransport, treinaanbod, kaartjes en kennismaking, informatievoorziening en spreiding van vertrektijden.

Het Actieplan is tot stand gekomen in een breed proces waarbij ruim vijftig betrokken organisaties een goede bijdrage geleverd hebben. Het

plan is in afstemming met NS, ProRail en verschillende andere departementen opgesteld. Door de betrokken partijen is aangegeven dat het Actieplan niet alleen gericht zou moeten zijn op het behalen van een jaarlijkse groei van 5%, maar dat het ook gaat om het structureel verbeteren van de positie van het OV per spoor.

Kwaliteitsimpuls en kortingsacties

Om het Actieplan te laten aansluiten bij de lange termijn investeringsstrategie wordt de LMCA Spoor als richtinggevend kader gebruikt. Daarom ligt de focus in het Actieplan op groeimaatregelen met een structureel karakter, die zorgen voor een blijvende en toekomstvast bijdrage aan de vervoersomvang. Dat zijn bijvoorbeeld maatregelen op het gebied van informatievoorziening en gebruiksgemak. Het is echter minder zeker dat de groeiimpuls van deze maatregelen zich reeds op korte termijn voordoet.

Daarnaast bevat het Actieplan kortingsacties voor specifieke doelgroepen. Hierbij wordt bijvoorbeeld gedacht aan een arrangement voor pas afgestudeerde studenten. Deze doelgroep is gewend om veel met het OV te reizen. Deze actie levert een meer directe en korte termijn groei-impuls dan genoemde structurele maatregelen.

Het Actieplan is een mix van maatregelen met een structureel en een korte termijn groei-effect. Het kabinet investeert € 200 miljoen in de periode 2008–2012 voor de uitvoering van het Actieplan. Daarnaast is een optimale inzet van en samenwerking met de betrokken stakeholders (NS, ProRail, decentrale overheden, werkgevers, maatschappelijke organisaties) een randvoorwaarde om het Actieplan uit te voeren.

Tussenbalans eind 2009

Eind 2009 wordt de tussenbalans van de uitvoering van het Actieplan opgemaakt. Dan bekijken wij of de uitvoering van de maatregelen goed verloopt en op welke wijze de groei zich ontwikkelt. Op grond van de uitkomsten van de tussenbalans kan gekozen worden voor continuering of bijsturing. Dan zal ook de noodzaak tot aanvullende financiering of alternatieve aanwending van de beschikbare middelen aan de orde komen, indien blijkt dat de groeiambitie niet waargemaakt kan worden.

Accent op kansrijke corridors

Uit de LMCA blijkt dat de vijf focuscorridors in de brede Randstad de grootste reizigersstromen kennen en in absolute aantallen reizigers de meeste (groei)potentie hebben. Hiermee wordt bij de concretisering van het Actieplan rekening gehouden. Daarnaast wordt bij de uitwerking van de maatregelen – bijvoorbeeld op het vlak van ketenvoorzieningen en de dienstregeling – gekeken naar andere kansrijke locaties. Hierbij wordt onder meer gedacht aan belangrijke knooppunten tussen trein, bus en auto buiten de focuscorridors.

Passende verhouding spits-dal op lange termijn

De LMCA Spoor voorspelt een stijging van het spitsaandeel (van 28,8% naar 30,1%). Dat betekent dat spitsmaatregelen de meeste (groei)potentie hebben. In het Actieplan is hiermee rekening gehouden, bijvoorbeeld met specifieke maatregelen die op spitsreizigers gericht zijn (zoals kennismakingsarrangementen en vervoermanagement bij forensen).

Daarnaast bevat het Actieplan voor de korte termijn ook maatregelen die met name op dalgroei gericht zijn, zoals extra treinen in de daluren en specifieke kaartsoorten. Op die wijze blijft een passende verhouding tussen spits- en dalomvang voor de langere termijn behouden.

Echter, extra spitsgroei betekent op korte termijn meer druk op trajecten waar nu reeds de aangeboden capaciteit tegen grenzen aanloopt. Dat versterkt de noodzaak te komen tot structurele verbeteringen zoals naar aanleiding van de LMCA zijn verkend.

Doelgroepen

De LMCA toont aan dat de segmenten «woon-werk» en «studenten» de doelgroepen zijn die het meest zullen groeien. Ook willen wij de kansen benutten die de vergrijzing in de komende jaren met zich meebrengt. Het Actieplan houdt rekening met deze kansrijke groepen. Daarnaast richt het Actieplan zich ook op reizigers met sociaal-recreatieve motieven (bijvoorbeeld met specifieke kaartsoorten), vooral gezien hun relatief grote aandeel in de daluren en het belang van een passende spits-dal verhouding.

Trein als onderdeel van de keten

De LMCA benadrukt dat ketenvoorzieningen nodig zijn om de verwachte reizigersgroei op te vangen. In het Actieplan wordt hier voor de korte termijn reeds invulling aan gegeven door gerichte maatregelen in de keten: betere aansluitingen trein-bus, meer P+R en fietsenstallingen en meer intermodale informatievoorziening. Deze maatregelen faciliteren het toenemende voor- en natransport en hebben een wervend effect op potentiële nieuwe treinreizigers. Op deze wijze werkt de kabinetsambitie ook expliciet door naar de andere modaliteiten in de keten, waaronder het regionaal OV (zie ook § 4.2).

4.1.6 Internationaal treinvervoer

In de motie Verdaas (30 800A-26) is de regering verzocht in samenwerking met de spoorsector een visie op internationaal treinvervoer te ontwikkelen. In de afgelopen maanden zijn diverse aspecten verkend, zoals: de rol die het Rijk wil en kan spelen, de ambities van regio's en vervoerders en de marktordening in het internationaal treinvervoer. Verder is gekeken naar de grensoverschrijdende vervoersvraag. Afgezien van de vervoersgroei op de HSL blijkt deze vraag beperkt van omvang.

Op dit moment zijn wij in gesprek met de verschillende partijen om deze visie op te stellen en opties in kaart te brengen. Mijn insteek is daarbij onder meer een driedeling van verantwoordelijkheden en treinproducten. Wij denken aan een indeling naar internationaal langeafstandsvervoer, bovenregionaal grensoverschrijdend spoorvervoer en regionaal spoorvervoer. De verantwoordelijkheden liggen respectievelijk bij het rijk, de markt en de regio. Dit vertrekpunt zal nader worden uitgewerkt in kansrijke maatregelen, de rol van de diverse partijen en mijn positie en keuzes daarbij.

Hoewel de markt voor grensoverschrijdend vervoer beperkt is, staan wij in principe positief tegenover grensoverschrijdend spoorvervoer. Wij willen dit dan ook onder voorwaarden en bepaalde restricties faciliteren, daar waar dit zinvol is treindiensten in te zetten. Dit zullen wij verwerken in de Mobiliteitsvisie.

4.2. LMCA Regionaal OV

Centrale conclusie

Voor het regionaal openbaar vervoer richt de Nota Mobiliteit zich op het samen met regio's en concessiehouders realiseren van 2,1% reizigersgroei per jaar tot 2020. Op basis van de LMCA is gebleken dat deze groei tot 2020 haalbaar is binnen de huidige kaders.

Uitkomsten LMCA

De LMCA regionaal openbaar vervoer analyseert de huidige en toekomstige ontwikkelingen in het regionaal openbaar vervoer. De belangrijkste uitkomsten van de analyse, die onderstaand nader worden uitgewerkt, zijn:

1. Het regionaal OV speelt een belangrijke rol in de bereikbaarheid van stedelijke netwerken. In de vier grote steden is de markt het grootst. Hier overtreft de marktvraag op sommige verbindingen het aanbod. De markt in middelgrote en kleine steden is minder groot maar is wel substantieel;
2. De in de Nota Mobiliteit aangehouden ambitie van 2,1% groei per jaar (tot 2020) is haalbaar binnen de huidige budgettaire kaders;
3. Het openbaar vervoer in stedelijke netwerken kent nog een behoorlijke groeipotentie. Het OV-gebruik lijkt in de onderzochte stedelijke netwerken op specifieke relaties (van en naar economische kerngebieden) de komende jaren met gemiddeld 3 tot 4% per jaar te kunnen groeien (in de spits)¹. Hiervoor is een breed pakket van maatregelen nodig.

Knelpunten

Binnen het stads- en streekvervoer doen zich over het algemeen weinig capaciteitsproblemen (op de bestaande netwerken) voor. Uitzondering hierop vormen de grote steden in de Randstad en incidenteel andere middelgrote steden. Zonder aanpak hiervan, vormt de capaciteit een beperking voor de verdere groeipotentie van het regionaal OV. Naast capaciteitsknelpunten hebben de vier grote steden en sommige middelgrote steden te maken met doorstromingsproblemen. Wij overleggen met de betrokken steden op welke wijze deze problemen kunnen worden aangepakt.

Extra groei van het regionaal OV mogelijk

De doelstelling uit de Nota Mobiliteit van gemiddeld 2,1% groei per jaar tot 2020 is haalbaar. Dit is een resultante van een aantal ontwikkelingen, zoals de economische groei van Nederland, de maatregelen die concessieverleners treffen, verbeteringen op het gebied van ketenmobiliteit en de afgeleide vraag naar regionaal openbaar vervoer mede als gevolg van de groei op het spoor (Actieplan «Groei op het Spoor»).

Er is echter in alle regio's meer groeipotentie voor het regionaal OV in stedelijke netwerken. Het OV-gebruik lijkt in stedelijke netwerken de komende jaren met gemiddeld 3 tot 4% extra per jaar te kunnen groeien (in de spits). Welke maatregelen kunnen worden getroffen om deze groeipotentie in te lossen verdient nadere uitwerking. Daartoe stellen wij voor om samen met decentrale overheden en vervoerders, als onderdeel van de mobiliteitsvisie, een aantal concrete, regionaal specifieke maatregel-pakketten voor het regionaal OV uit te werken. Dit wordt gekoppeld aan de BDU-evaluatie in 2008.

In de uitwerking van de maatregel-pakketten zullen in elk geval de navolgende elementen worden meegenomen:

1. Regionale diversiteit
Zowel tussen de regio's als binnen regio's zijn er verschillen in aantallen reizigers, type bedrijvigheid en ruimtelijke structuur. Dat maakt het moeilijk om een generieke aanpak voor heel Nederland voor te stellen: maatwerk is nodig. De meeste verplaatsingen doen zich in de Randstad voor, met name in en naar de vier grote steden. In absolute termen zijn daarom daar de grootste groei-effecten te behalen. Relatief echter blijkt dat juist in stedelijke netwerken buiten de Randstad de hoogste groeicijfers kunnen worden gerealiseerd.

¹ Extra percentage boven op de 2,1% die landelijk gemiddeld is afgesproken. Potentie-schatting op basis van expert judgement met de decentrale overheden.

2. Oplossend vermogen van het regionaal OV
Met name op de weg treden door de mobiliteitsgroei capaciteitsproblemen op. Verbeteringen in het regionaal openbaar vervoer (inclusief het spoor als *backbone* in het regionale OV-systeem) kunnen in sommige gevallen bijdragen aan de ontlasting van het wegennetwerk. Bij gebiedsgerichte verkenningen zal het OV daarom in het pakket van mogelijke oplossingen worden meegenomen, zoals bijvoorbeeld in de pakketstudies rond Utrecht gebeurt.
3. Kwaliteit: comfort, frequentie en reistijd
De grootste groei in reizigersaantallen en in reizigerskilometers is te behalen door verbeteringen in de kwaliteit van het regionaal openbaar vervoer (comfort, frequentie, reistijd). Voor wat betreft snelheid is er in en rond de grote en middelgrote steden nog veel winst te behalen met het versterken van tangentiële verbindingen. De traditionele centrumgerichte organisatie van het openbaar vervoer boet aan kracht in door het ontstaan van economische kern- en woongebieden aan de randen van de steden. Hetzelfde geldt voor nieuwe woonwijken, die aan de buitenkant van de steden ontstaan, en die vaak slecht met de (nieuwe) werklocaties aan de randen van de steden verbonden zijn via OV.
4. Integratie Spoor/regionaal OV
Zoals eerder in deze brief aangegeven vormt het (regionaal) spoor de *backbone* van het regionaal openbaar vervoer systeem. Een goede afstemming tussen de verschillende systemen (trein, bus, tram, metro) kan een belangrijke impuls zijn voor groei in het openbaar vervoer als geheel, niet in de laatste plaats omdat het regionaal ov een belangrijke feeder is voor het spoor. Voorbeelden uit binnen- en buitenland bewijzen dit. In die zin heeft de kabinetsambitie van 5% groei op het spoor ook een relatie met het regionaal OV en vice versa. In een aantal gebieden is verbetering van de aansluiting en afstemming van de verschillende systemen nog mogelijk en nodig.
5. Marketing en imago
Het imago van het regionaal openbaar vervoer is niet overal even goed. Uit de LMCA blijkt dat imago een belangrijke factor is in de potentie van het regionaal OV. Potentieschattingen geven aan dat investeren in marketing en imago een zogenaamde no-regret maatregel is: tegen relatief weinig kosten kan deelname aan het OV groeien.
6. Verbeteren van de ketenmobiliteit
Bij ketenmobiliteit worden de vervoersmodaliteiten (weg, OV, en langzaam verkeer) op elkaar afgestemd, ten gunste van de bereikbaarheid van een gebied. Bovendien wordt hiermee de kracht van iedere modaliteit optimaal benut. Met name in de grootstedelijke gebieden, waar de kracht van het regionaal OV goed tot zijn recht komt, is verdere groei mogelijk, indien fiets, auto en trein beter verknoopt worden met bus, tram en metro. Een kwaliteitsverbetering op het gebied van ketenmobiliteit is noodzakelijk, wil men het openbaar vervoer een goed alternatief voor de auto laten zijn (zie ook § 4.1.5).
7. Vraaggericht openbaar vervoer
In de middelkleine en kleine steden in Nederland en in landelijk gebied bepaalt het aanbod voor een groot deel de inrichting van het openbaar vervoer. Dit komt voort uit de sociale functie van het OV in deze gebieden. Vanuit deze functie sluiten vraaggerichte maatwerkoplossingen het beste aan op de behoefte. Veel initiatieven zijn al ontwikkeld om aan deze wens naar maatwerk tegemoet te komen. Deze vraaggerichte benadering moet worden doorgezet.

4.3. LMCA Wegen

Centrale conclusie

De herijking van de knelpuntanalyse uit de Nota Mobiliteit laat zien dat de ambitie en doelen uit de Nota Mobiliteit voor 2020 vrijwel overal haalbaar zijn (zie onderstaand onder punt 3.), onder gelijke condities als in de Nota Mobiliteit opgenomen¹.

Uitkomsten LMCA

In de Nota Mobiliteit wordt ervan uitgegaan dat door demografische, economische, ruimtelijke en internationale ontwikkelingen het verkeer en vervoer sterk blijft groeien. Deze groei dient vanwege het maatschappelijke en economische belang – binnen wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving – gefaciliteerd te worden. De ambitie van de Nota Mobiliteit is het realiseren van een betrouwbare en vlotte reistijd in 2020 over de gehele reis. Hierbij staat een integrale netwerkbenadering centraal. Het doel is de files te bekorten, de betrouwbaarheid te verhogen en de reistijd van deur tot deur te verminderen.

Deze ambitie is voor het hoofdwegennet als volgt geconcretiseerd voor het jaar 2020:

- filezwaarte (uitgedrukt in voertuigverliesuren) op niveau van 1992;
- 95% van de verplaatsingen op tijd;
- in de spits maximaal 1,5 keer de reistijd op verbindingen tussen steden; maximaal 2 keer op Rijks N-wegen en op ringwegen rond de steden.

In de Nota Mobiliteit is op basis van deze ambitie een knelpuntanalyse uitgevoerd. Deze is met de LMCA geactualiseerd, conform de aankondiging in de Nota Mobiliteit van een tweejaarlijkse update. De meest recente scenario's (WLO²) zijn gebruikt om opnieuw te bezien welke knelpunten in het wegennetwerk richting 2020 vragen om maatregelen. Met de LMCA is nu ook een knelpuntanalyse voor de Rijks N-wegen uitgevoerd. Deze was in de Nota Mobiliteit nog niet opgenomen. Tevens is een analyse gemaakt van het vrachtvervoer over de weg.

In de LMCA is het Landelijke Model Systeem Verkeer en Vervoer (LMS) is ingezet om enerzijds inzicht te krijgen in de te verwachten knelpunten in 2020 en anderzijds inzicht in de te verwachten effecten van mogelijke beleidsopties (in de mix van benutten, beprijzen en bouwen). Het geeft een beeld van de zwaarte van de knelpunten op het hoofdwegennet op landelijk niveau.

In de analyse is uitgegaan van de effecten op netwerkniveau. Het oplossen of verminderen van een knelpunt op een specifiek traject kan verplaatsing van het knelpunt naar aan ander deel tot gevolg hebben. Daarmee is rekening gehouden. Doel is in het gehele netwerk te voldoen aan de ambities van de Nota Mobiliteit.

Gezien de grote groei in automobiliteit die wordt verwacht tot 2020 kunnen benutten, beprijzen, bouwen niet als alternatieven worden ingezet. Ieder van deze maatregelen is nodig om de streefwaarde voor 2020 te halen. De strategie is:

1. maximaal benutten³;
2. uitvoeren van het bestaande bouwprogramma;
3. beprijzen;
4. additioneel bouwen waar zich nog knelpunten voordoen nadat beprijzing is ingevoerd.

¹ Met een maximale inspanning worden eventuele effecten vanuit de regelgeving rond luchtkwaliteit op het totale programma zoveel mogelijk beheerst. Het verleden heeft ons geleerd dat harde garanties op dit punt niet mogelijk zijn.

² In de studie «Welvaart en Leefomgeving» (WLO) hebben de drie planbureaus Milieu- en Natuurplanbureau, Centraal Planbureau en Ruimtelijk Planbureau samen verkend hoe de leefomgeving en het ruimtegebruik in Nederland zich op lange termijn (tot 2040) zullen ontwikkelen. In het kader van de WLO-Studie zijn vier toekomstscenario's uitgewerkt.

³ Het beleidsprogramma Beter Benut wordt nog dit jaar naar uw Kamer gestuurd.

Belangrijkste uitkomsten van de LMCA zijn:

1. Effecten MIT 2007

Het huidige investeringspakket in het MIT 2007 heeft een positief effect op de reistijden op het hoofdwegennet in 2020, maar er resteren nog knelpunten. Deze knelpunten doen zich met name voor in de Randstad. Hierbij is verondersteld dat alle projecten (uit het MIT 2007) in de realisatiefase (categorie 0) en in de planstudiefase met een planningshorizon tot 2014 (categorie 1) zijn gerealiseerd in 2020.

2. Effecten prijsbeleid

Als op dat beeld (het uitgevoerd veronderstellen van het MIT 2007) het eindbeeld van prijsbeleid wordt toegepast, dan resteren er in 2020 nog steeds knelpunten. Prijsbeleid heeft een gunstig effect op de nog resterende knelpunten na uitvoering van het MIT 2007. Maar niet al deze knelpunten worden met prijsbeleid opgeheven. Zoals te verwachten liggen ook deze knelpunten voornamelijk in de Randstad. Een additioneel pakket van bouwmaatregelen blijft noodzakelijk. Dat was ook in de Nota Mobiliteit voorzien. In de MIRT-programmering voor de komende jaren zal worden uitgewerkt waar additionele maatregelen nodig zijn. Naast knelpunten worden ook potentiële knelpunten geïdentificeerd: trajecten die nog juist aan de reistijdambities uit de Nota Mobiliteit voldoen.

3. Nota Mobiliteit ambities en multi-modaliteit

De ambities uit de Nota Mobiliteit zijn vrijwel overal haalbaar. De LMCA laat op de ringen Rotterdam en Utrecht hardnekkige knelpunten zien in 2020. Daarvan was ook al sprake in de knelpuntanalyse die in de Nota Mobiliteit is opgenomen. Voor de oplossing van deze knelpunten zullen integrale en creatieve oplossingen moeten worden uitgewerkt. Uiteraard worden in de nadere studies – zoals gebruikelijk is voor alle verkenningen – ook andere modaliteiten meegenomen bij de zoektocht naar de meest efficiënte en effectieve oplossing. Ook het onderliggend wegennet moet hierbij worden betrokken.

4. Financiële kader

De ambities van de Nota Mobiliteit zijn naar verwachting te realiseren binnen de financiële randvoorwaarden van de Nota Mobiliteit, uitgaande van eenzelfde aanname voor toelinkkomsten (€ 1 miljard). De problematiek op de ringen Utrecht en Rotterdam kan met het beschikbare budget (binnen het wegsysteem) mogelijk niet conform Nota Mobiliteit worden opgelost (zie ook punt 3.). Dit voorbehoud is ook in de Nota Mobiliteit gemaakt.

5. Vrachtvervoer

In de Nota Mobiliteit is aangekondigd dat in deze LMCA een nader onderzoek zal worden gedaan naar de effecten van vrachtverkeer op de verkeersafwikkeling, veiligheid en capaciteitseffecten op de weg. Vanwege het grote volume aan vrachtverkeer op specifieke trajecten dat in 2020 wordt verwacht, worden twee potentiële knelpunten gesignaleerd (zie onderstaand). Dit komt door de extra beperking van de capaciteit van de weg door colonnevorming van vrachtwagens op de rechterstrook.

6. Rijks N-wegen

Op de N69 en N44 wordt op dit moment niet voldaan aan de Nota Mobiliteit-ambities. Zonder maatregelen komen daar in 2020 naar verwachting de N3, N14, N35 en N65 bij. Omdat in de analyses rijks-N-wegen voor 2020 geen prijsbeleid is meegenomen, worden deze wegen geduid als potentiële knelpunten. Of en op welke wijze de

aanpak van de N-wegen past binnen de totale beleidsmix richting 2020 en daarna, is onderdeel van de Mobiliteitsvisie. Ook de belangrijkste provinciale N-wegen zullen in de analyse en de oplossingen worden betrokken.

7. Prioritering van knelpunten

Indien prioritering in de oplossing van knelpunten aan de orde is, dan wordt de volgende lijn gevolgd:

1. Prioritair zijn de knelpunten die worden voorzien in het lage-groeiscenario (RC) met prijsbeleid;
2. Vervolgens de knelpunten die zich voordoen in het hoge-groeiscenario (GE) met prijsbeleid;
3. Daarna volgen de potentiële knelpunten.

Deze prioritering wordt vertaald in het MIRT.

Overzicht knelpunten op basis van LMCA

Robuuste knelpunten bij lage groei

- Ring Rotterdam
- Oostelijke ring van Utrecht
- A4 Leiden–Den Haag
- A4 Den Haag–Rotterdam
- N44 en N69

Knelpunten bij hoge groei

- A8/A7 Amsterdam (A10)–Hoorn
- A20 Westland–Vlaardingen (A4)
- A20 Rotterdam (A16)–Gouda (A12)
- A27 knpt Gorinchem (A15)–Utrecht (A12)

Potentiële knelpunten

- A1 Amsterdam (A9)–Amersfoort (A28)
- A12 Den Haag (A4)–Gouda (A20)
- A16 Rotterdam (A15)–Moerdijk (A17)
- A58 Breda (A16)–Tilburg (N65) (uit vrachtanalyse)
- A2 Utrecht (A12)–Den Bosch (A59 oost) (op basis van hoge groei; uit vrachtanalyse)
- N3, N14, N35, N65

Vervolg op de LMCA

Voor de korte termijn worden met Fileproof en maatregelen rond Dynamisch Verkeersmanagement (zoals de pilot rond Amsterdam) effectieve maatregelen getroffen die gelijk effect sorteren. Specifieke aandacht willen wij daarbij in de komende periode richten op de aansluitingen tussen het onderliggende en hoofdwegennet en de doorstroming van vrachtverkeer.

In de mobiliteitsvisie zal de relatie tussen de bovengenoemde knelpunten worden gelegd. Voor de robuustheid van het netwerk is het oplossen van discontinuïteiten van groot belang. Het programma Randstad Urgent is daar mede op gericht. Bij de fasering en planning van projecten willen wij daar meer rekening mee houden, bijvoorbeeld door prioritaire verbindingen te benoemen, waarvoor over het gehele traject een basiskwaliteit wordt geleverd. Een versnipperde aanpak van de knelpunten levert niet het maximale oplossend vermogen. Daarbij worden de consequenties van de doorgaande groei van het vrachtvervoer betrokken, met de inzet van alle modaliteiten daarbij (naast weg ook spoor en vaarwegen). De benadering van de LMCA levert voor vracht mogelijke extra knelpunten op. De

consequenties worden echter in een breder kader uitgewerkt, zodat wij op dit punt in de toekomst niet voor verrassingen komen te staan.

In de mobiliteitsvisie wordt de samenhang met Anders Betalen voor Mobiliteit betrokken. Verder willen wij in de mobiliteitsvisie de mogelijkheden voor doelgroepstroken en ontvlechting van doorgaand en stedelijk verkeer op ringwegen serieus als beleidsalternatief onderzoeken. Ontvlechting biedt de mogelijkheid om een gedifferentieerde bereikbaarheidskwaliteit aan te bieden aan verschillende groepen gebruikers. Dat kan een instrument zijn om economische ontwikkelingen beter te stimuleren.

Naast de lopende pakketstudies bij Utrecht zal ook voor de regio Rotterdam een dergelijke aanpak worden gevolgd. Op zo kort mogelijke termijn start daarvoor een gebiedsgerichte MIRT-verkenning. Deze zal vanuit eenzelfde multimodale benadering worden ingezet, met aandacht voor weg, OV, mogelijkheden voor mobiliteitsmanagement en fietsbeleid et cetera.

Overige aspecten uit de LMCA, zoals de eerste modeluitkomsten voor 2030 en 2040, zullen worden meegenomen in de Mobiliteitsvisie.

5. Vervolgproces MIRT en netwerkaanpak

Het vervolgproces MIRT en het vervolg op de netwerkaanpak zullen in het komende jaar in samenhang worden uitgewerkt.

Wij hebben samen met onze collega's van VROM, LNV en EZ bij de begroting 2008 een eerste versie van het MIRT Projectenboek uitgebracht. Hierin zijn voor het eerst de verschillende ruimtelijke investeringsprojecten en -programma's van de betrokken departementen gezamenlijk opgenomen. Hwet kabinet streeft naar het creëren van een grotere meerwaarde in het ruimtelijk fysieke domein door het doen van meer afgestemde en (inhoudelijk) samenhangende investeringen. Samenhang wordt vooral gezocht in de gelijktijdige besluitvorming over en realisatie van projecten in bepaalde gebieden. De investeringsstromen in het kader van Randstad Urgent en het Nota Ruimte budget hebben logischerwijs hun plek in het MIRT.

Ter vergroting van de samenhang kan het nodig zijn om de spelregels voor besluitvorming en afweging aan te passen. In dit kader wordt tevens bekeken in hoeverre een verweving van de samenwerkingsagenda's en de ontwikkelagenda's van de nationale stedelijke netwerken wenselijk is. Ook andere (beleids)programma's in het ruimtelijk-fysieke domein kunnen in de toekomst hun plek krijgen in het MIRT.

Wij willen in 2008 samen met onze collega's een analyse uitvoeren op de overeenkomsten en verschillen tussen de verschillende spelregelkaders van de bij het MIRT betrokken departementen. Vervolgens willen wij die spelregels zoveel mogelijk uniformeren en geschikt maken voor integrale gebiedsgerichte afwegingen. Elementen die hierbij een rol spelen zijn een uniforme omgang decentrale overheden en marktpartijen, (kosten)ramingen, kosten-batenanalyses en risicomangement. Belangrijk hierbij is dat een nieuw spelregelkader niet mag leiden tot vertraging in de besluitvorming en dat recht wordt gedaan aan de budgetverantwoordelijkheid van de departementen betrokken in het ruimtelijk-fysieke domein.

6. Slot

Met deze brief hebben wij u de uitkomsten van de LMCA's geschetst en de acties voor extra groei op het spoor gepresenteerd. Graag gaan wij daarover met uw Kamer in gesprek. De agenda die wij met deze brief voor de mobiliteitsvisie hebben neergelegd zal daarvan onderdeel zijn.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa