

Vergaderjaar 2013–2014

33 750 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2014

Nr. 67

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 maart 2014

Het is een belangrijke opgave van Rijk en regio's om de economie en de concurrentiekracht van Nederland duurzaam te versterken. De positie van de steden wordt daarbij steeds belangrijker omdat de internationale concurrentiestrijd steeds meer plaatsvindt tussen stedelijke regio's. Een goede bereikbaarheid is cruciaal. Daarom is het belangrijk dat het MIRT-investeringsprogramma met kracht wordt doorgezet.

De groei van mobiliteit kan echter niet langer alleen met meer infrastructuur worden opgevangen. De hoeveelheid en soort mobiliteit verandert bovendien, door toenemende verstedelijking, verduurzaming en (innovatieve) informatisering. Er zijn niet alleen andere oplossingen nodig, maar ook mogelijk. De reiziger bepaalt uiteindelijk hoe hij reist. Aanvullend kies ik dan ook voor het beter benutten van de beschikbare infrastructuur.

In het huidige programma Beter Benutten heb ik daar ook al goede ervaringen mee opgedaan. Als ik naar de effecten kijk van het huidige programma, dan zie ik inhoudelijk aanleiding om het programma door te zetten. De eerste dertig van de in totaal ruim 300 maatregelen leveren nu al een bijdrage die gelijk staat aan een vijfde deel van de totale program-madoelstelling. Dit is een reductie van de files met circa 20% op specifieke corridors in de drukste gebieden van het land.

Ik ben verheugd u te informeren dat ik op 6 maart jongstleden bestuurlijke afspraken heb gemaakt met de twaalf Beter Benutten regio's om het lopende programma te verlengen. Het betreft de regio's Amsterdam, Arnhem-Nijmegen, Brabant, Den Haag, Groningen-Assen, Leeuwarden, Maastricht, Midden Nederland (Utrecht), Rotterdam, Twente, Steden-driehoek (Deventer, Zutphen, Apeldoorn) en Zwolle-Kampen. Rijk en regio's investeren hierin deze kabinetsperiode circa € 600 miljoen. Met de

bestuurlijke afspraken is invulling gegeven aan het regeerakkoord. Hierin is een vervolg van beter benutten aangekondigd.

In deze brief informeer ik u over de nieuwe afspraken. Eerst sta ik stil bij het lopende programma Beter Benutten dat nu in uitvoering is, daarna ga ik in op het vervolg van dit programma.

Het lopende programma Beter Benutten

Het programma beoogt een Betere Benutting van de infrastructuur. Dit gebeurt door een aanpak van intensieve samenwerking en door ervoor te zorgen dat er ander reisgedrag ontstaat. Daar is inmiddels ervaring mee opgedaan.

Het aantal mensen dat bewust een keuze maakt in hoe en wanneer te reizen, neemt toe. Uit het programma blijkt dat dit tot een verandering in het reisgedrag leidt.

Voorbeelden ander reisgedrag

- In het benuttingsprogramma van Midden Nederland heeft Capgemini een bonus malus leasebudget geïntroduceerd voor haar werknemers. Dit heeft ertoe geleid dat circa 1200 werknemers hebben gekozen voor een alternatief voor de leaseauto.
- In de regio Twente heeft een fietsstimuleringsactie ertoe geleid dat 460 deelnemers nu zo'n drie dagen per week op de fiets naar het werk gaan. Dit betekent 240 spitsmijdingen per dag, respectievelijk een reductie van 700.000 autokilometers per jaar.
- De P&R in Maastricht-Noord heeft ervoor gezorgd dat er inmiddels 4.200 minder auto's in het centrum van Maastricht komen.

In het vervolgprogramma wil ik de gedragsinzichten meer systematisch gaan toepassen om rendement te blijven halen uit dit type maatregelen. Een diepgaande analyse van het probleem, met een gedegen gedragsanalyse, vormt de basis om tot dit type maatregelen te komen.

Voorbeelden van succesvolle samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven

- In het benuttingsprogramma van Rotterdam is een marktplaats voor mobiliteitsdiensten geïntroduceerd waarin 16 aanbieders van dergelijke diensten automobilisten verleiden tot, en helpen met, ander reisgedrag. Deze nieuwe diensten hebben binnen drie jaar een sluitende business- case. Met de mobiliteitsdiensten worden in de komende jaren ruim 4.000 spitsmijdingen gerealiseerd.
- In de Beter Benutten-regio Midden Nederland hebben zich 20 grote werkgevers verenigd in de U15. Resultaat van de maatregelen daar is onder andere de Papendorp-Express waarmee de werknemers een alternatief geboden wordt voor het reizen met de auto.

Aansprekende voorbeelden van samenwerking zijn in alle twaalf regio's te vinden. Ter illustratie is als bijlage een informatieve krant van het programma Beter Benutten toegevoegd¹. In het vervolgprogramma wil ik de samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven voortzetten.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Voortgang van het lopende programma

Het lopende programma wordt volgens planning uitgevoerd en levert het beoogde effect. Het merendeel van de ruim driehonderd maatregelen wordt conform planning in 2014 opgeleverd. De jaren 2014 en 2015 worden de oogstjaren voor de resultaten van het lopende programma. Inmiddels zijn ruim vijftig projecten gerealiseerd. Van bijna dertig maatregelen zijn de effecten gemeten. Deze hebben geresulteerd in 13.500 spitsmijdingen per etmaal. Op jaarbasis betekent dit dat ruim drie miljoen bestuurders de spits mijden.

Dit staat gelijk aan een vijfde deel van de totale programmadoelstelling, te weten een reductie van de files met circa 20% op specifieke corridors in de drukste gebieden van het land. Deze eerste resultaten laten zien dat we op de goede weg zijn om de doelstelling van het programma Beter Benutten te behalen.

Als ik de resultaten en de aanpak van het lopende programma overzie, dan stel ik vast dat de Beter Benutten aanpak een effectieve aanvulling is op het bouwen en uitbreiden van infrastructuur.

Het vervolg van Beter Benutten

Het programma Beter Benutten wordt vervolgd in twaalf regio's met de meeste spitsdrukke. Dit zijn dezelfde regio's als die in het lopende programma.

Voor het vervolg van Beter Benutten is landelijk de volgende programma-ambitie afgesproken: tenminste 10% vermindering van de reistijd van deur tot deur op de belangrijkste gesignaleerde knelpunten in de spits op de weg in de periode van 2015 tot en met 2017. Dit ten opzichte van een situatie zonder het vervolgprogramma Beter Benutten. Dat doen we door per regio samenhangende maatregelenpakketten op te zetten met een multimodaal en/of innovatief karakter. Deze landelijke ambitie is per regio geoperationaliseerd in een concrete doelstelling. Daarin zijn spitsmijdingen de belangrijkste indicator om de voortgang en effecten te meten. In het vervolg van Beter Benutten wordt ook weer gebruik gemaakt van een monitoring- en evaluatieprogramma. Hiermee is gedurende de uitvoering van de maatregelen zicht op de voortgang en kan periodiek over de effecten worden gerapporteerd. Over de voortgang en resultaten van het huidige en het vervolgprogramma Beter Benutten informeer ik u bij het MIRT-overleg in het najaar. Effecten van het vervolgprogramma Beter Benutten zijn meetbaar in 2017.

Ook houd ik voor het vervolg vast aan de aansturingstructuur met de twaalf bestuurlijke trio's. Alleen gezamenlijk met de betrokken partijen kan immers de ambitie worden gerealiseerd.

In de komende periode worden per regio concrete maatregelenpakketten om de ambitie te verwezenlijken vastgesteld. Deze pakketten zullen in tranches worden ingediend. De eerste tranche aan maatregelen zal in juni in plannen van aanpak moeten zijn verwoord. De tweede tranche aan maatregelen voor het einde van 2014 (inzet is 80% van het totale maatregelenpakket in afspraken met de regio's vastgelegd) en de laatste tranche in maart 2015.

Om tot innovatieve en kosteneffectieve maatregelen te komen is afgesproken met elkaar een aantal stappen te doorlopen:

1. Probleemanalyse. Wat is er (verkeers- en ook gedragskundig) aan de hand. Wie rijdt er op het knelpunt en waarom? Wie hebben er invloed

- op het probleem? Bijvoorbeeld werkgevers, ziekenhuizen, scholen? En welke reizigers zijn in staat en bereid anders te reizen?
2. Gedragsanalyse. Welke maatregelen passen zo goed mogelijk bij de behoefte van de reiziger? Hoe kan daar optimaal worden ingespeeld op de keuze mogelijkheden van de reiziger. Daarbij is afgesproken om te beginnen met oplossingen die reizigers een keuze bieden en aanzetten tot ander reisgedrag. Daarnaast wordt het bedrijfsleven vroeg betrokken bij de analyse en het opstellen van de maatregelen. Daarbij wordt breed gekeken naar alle multi-modale oplossingen. Infrastructuur als oplossing is niet uitgesloten, maar komt pas in beeld als andere mogelijkheden geen soelaas bieden.
 3. Monitoren en evalueren. Beoordeling van de bijdrage van een maatregel aan de regionale programma-ambitie, toets van de kosteneffectiviteit en uitvoerbaarheid.

Uit het overleg met de regio's zijn enkele thema's naar voren gekomen die nagenoeg in iedere regio spelen. Daarbij is gesignaleerd dat er door kennisuitwisseling en afstemming tussen rijk en regio's veel winst te behalen is. Aan deze thema's wil ik extra aandacht geven bij de uitwerking van de maatregelenpakketten. De genoemde thema's zijn onder andere: Intelligente Transport Systemen (ITS), benaderen van onderwijsinstellingen, fiets, spitsmijden/mobiliteitsbudgetten-diensten, P&R/knooppunten, logistiek/goederenvervoer en slimme deals/PPS constructies. Deze thema's zijn niet limitatief. In de uitwerking van de maatregelenpakketten moet bekeken worden waar tussen de regio's synergie zit (inhoud, financieel, gezamenlijke aanbestedingen etcetera) en waar de behoefte zit om de samenwerking te zoeken en zo optimaal mogelijk van elkaar te leren.

De komende jaren zal er op het vlak van ITS het nodige veranderen. Eerder informeerde ik u daarover in de «Routekaart Beter Geïnformeerd op Weg» (Kamerstuk 31305, nummer 207). Met de twaalf deelnemende regio's heb ik afgesproken dat we verder gaan met de gezamenlijke ontwikkeling van ITS-projecten. In de komende periode zal blijken welke problematiek met ITS kan worden verminderd of opgelost en hoe we dat gezamenlijk kunnen oppakken. Ik streef in ieder geval naar uitvoering van ITS-projecten met concrete beleidseffecten en met voldoende geografische schaal. Dat is een voorwaarde voor voldoende gebruikers, zodat continueerbare verdienmodellen ontstaan voor marktpartijen. Om dit mogelijk te maken zijn wij overeengekomen dat minimaal 10% van het totale beschikbare budget van Rijk en regio op voorhand is gereserveerd voor onze ambities op het innovatieve ITS-terrein.

Met deze aanpak bouwen we als overheden gezamenlijk aan een consistente lijn zodat de markt voldoende vertrouwen heeft in het lange termijn perspectief van hun investeringen.

Daarnaast worden op deze manier de gewenste lange termijntransities zoals in de hiervoor genoemde »Routekaart Beter Geïnformeerd op Weg» versneld en ondersteund.

Per regio zijn passende financiële afspraken gemaakt op basis van cofinanciering: 50% bekostiging door het Rijk en 50% door de regio's. In totaal investeren Rijk en regio circa € 600 miljoen. In de komende periode worden de plannen van aanpak met maatregelen uitgewerkt, waarmee concreet invulling wordt gegeven aan de financiële afspraken.

Met de afspraken die in de twaalf Beter Benutten-regio's zijn ondertekend, is een mooie basis gelegd om de samenwerking met publieke en private partijen in de komende jaren door te zetten, ten behoeve van een goede

bereikbaarheid van onze steden en het reiscomfort van de reiziger. Met de mogelijkheid om te innoveren, nieuwe concepten te testen en concrete maatregelen uit te voeren binnen enkele jaren. Alles is gericht op een positief effect op de dagelijkse reisduur van deur tot deur.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus