

Vergaderjaar 2008–2009

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 150

BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 augustus 2009

Tijdens het notaoverleg op 16 februari 2009 is de motie Koopmans/Roefs (31 305, nr. 118) ingediend met als strekking de MobiliteitsAanpak te verankeren in het mobiliteitsbeleid. Verzocht werd daarover nader te berichten voor 1 juli 2009. Met excuses voor het na deze datum verzenden van deze brief, geven wij u hierbij inzicht in de wijze waarop de MobiliteitsAanpak voor ons richting geeft aan de beleidskeuzes die de komende jaren worden gemaakt.

In het bijzonder zullen wij ingaan op:

1. de verankering van de MobiliteitsAanpak in beleid
2. de uitwerking van de 10 concepten uit de MobiliteitsAanpak
3. de integraliteit en samenhang van verkeer- en vervoerinvesteringen
4. de uitwerking van robuustheid

1. Verankering MobiliteitsAanpak

De 10 concepten uit de MobiliteitsAanpak (zie volgende paragraaf) maken vanaf het verschijnen van de MobiliteitsAanpak integraal onderdeel uit van ons beleid voor 2028. Aan het realiseren van deze concepten wordt vanaf het verschijnen van de MobiliteitsAanpak in oktober 2008 gewerkt. Bij ontwerp-begroting 2011 zal een invulling worden gegeven aan de verlengde planperiode (2021–2028).

Het is voor de beleidsmatige positie van de MobiliteitsAanpak niet noodzakelijk om deze juridisch te verankeren in een structuurvisie. Uw Kamer heeft ingestemd met de MobiliteitsAanpak en het kabinet verbindt zich na dit akkoord aan de inhoud ervan. Hetgeen met deze brief, die is te zien als een beleidsbrief, wordt onderstreept.

Het kabinet heeft met het aanvullend beleidsakkoord besloten het Infrastructuurfonds (IF) te verlengen tot en met 2028. Deze verlenging is reëel constant, de huidige groeivoet van 2,8% is voor deze verlenging niet

toegepast. Van dit verlengde IF vloeit ten minste € 1 miljard per jaar in het in te stellen Deltafonds.

Daarmee is de MobiliteitsAanpak ook financieel verankerd. Waarbij aangekend dat nog duidelijk moet worden of alle ambities voor 2028 binnen de budgettaire kaders kunnen worden gerealiseerd. Met de uitkomsten van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) zal daarover meer duidelijkheid worden gegeven. Ook zal met de NMCA, gekoppeld aan de regionale opgave die in de gebiedsagenda's zijn opgenomen, inzicht worden gegeven voor welke projecten een reservering in de doortrekking van het IF wenselijk is. Sommige van deze projecten kunnen worden opgenomen in de begroting en het MIRT voor 2011. Over de NMCA in deze brief later meer.

2. Uitwerking 10 Concepten uit de MobiliteitsAanpak

De MobiliteitsAanpak heeft nog niets aan actualiteit ingeboet. De files op de wegen nemen op dit moment af. Maar de economische crisis, die daarvoor de verklaring is, zal eindig zijn. De groei van de mobiliteit zal daarna naar verwachting op het niveau van voor de crisis terugkeren. Het vergroten van de capaciteit en robuustheid van ons mobiliteitssysteem blijft dan ook onverminderd noodzakelijk. Sterker nog, het is nu een goed moment om dusdanige besluiten te nemen dat ons mobiliteitssysteem robuuster wordt. We moeten zorgen dat we in staat zijn verdere economische groei in Nederland mogelijk te maken.

Ook richting 2028 is (op basis van de WLO-scenario's) de verwachting dat de mobiliteit, zoals in de MobiliteitsAanpak al was voorzien, verder zal toenemen. Tegelijkertijd is met de MobiliteitsAanpak een hoger ambitieniveau ten opzichte van de Nota Mobiliteit voor het mobiliteitssysteem in Nederland verwoord. Deze hogere ambitie is in 10 beeldende concepten neergezet (zie kader). Deze worden in het komende jaar geoperationaliseerd. Dit zal, waar mogelijk en noodzakelijk, uitmonden in projecten. De tien concepten vormen de basis voor de verkeer- en vervoeronderdelen in de gebiedsagenda's. Bij de concretiseringslag wordt gebruik gemaakt van een eerste uitwerking die door TNO en ECORYS is gemaakt in de economische toets van de MobiliteitsAanpak. De resultaten van de economische toets laten zien dat investeren in robuustheid en betrouwbaarheid een duidelijke positieve economische waarde heeft. In de kosten-batenanalyse kunnen de baten van wegenprojecten fors hoger uitvallen ten opzichte van berekeningen zonder betrouwbaarheidsbaten. In dat geval spreekt de studie van TNO en Ecorys zelfs van een mogelijke verdubbeling van de baten.

Tien Concepten voor een Robuust mobiliteitssysteem in 2028

1. Alternatieven bieden door parallele structuren binnen en tussen de modaliteiten in gebieden met grote reizigers- en/of goederenstromen.
2. Goede aansluitingen en multimodale knooppunten voor personen en goederen, en multimodale reisinformatie.
3. Sterke internationale verbindingen.
4. Hoogfrequent spoorvervoer: in de brede Randstad minimaal 6 intercity's en bij voorkeur 6 Sprinters per uur, en verhoging van frequenties op andere corridors met voldoende reizigers.
5. Samenhangende stedelijke OV-netwerken met een spinnenwebstructuur en hoge frequenties.
6. Ontvlechting van regionaal en doorgaand verkeer – of van personen- en goederenvervoer – waar dat voor de doorstroming zinvol is.
7. Een streefwaarde op de hoofdverbindingssassen van gemiddeld 80 km/h in de spits.
8. Minimaal 2 x 4 rijstroken op de belangrijkste verbindingen tussen de steden in de Randstad.
9. Inzetten van N-wegen in een robuust wegensysteem.
10. Vrije doorvaart op de belangrijkste corridors in het vaarwegennet (met een scheepvaart die rekening houdt met klimaatverandering).

De economische toets is positief over de combinatie van de 10 concepten voor spoor, regionaal OV en (vaar)wegen en geeft ook een eerste invulling van de concepten naar type gebied. Dit is aan beide bureaus gevraagd, om duidelijkheid te krijgen welke (combinatie) van de concepten in bepaalde type gebieden in potentie de meeste waarde hebben. Dit is zowel voor de gebiedsagenda's als voor de NMCA waardevol, omdat daarmee inzicht verkregen wordt welke (type) projecten kunnen bijdragen aan het verwezenlijken van de ambitie uit de MobiliteitsAanpak.

3. Integraliteit en samenhang

Het kabinet geeft op een aantal manieren vorm aan uw verzoek om de verkeer- en vervoersinvesteringen voor de diverse modaliteiten integraal aan te pakken en af te stemmen met andere ruimtelijke ontwikkelingen. In de eerste plaats is met het aantreden van dit kabinet een **ontwikkeling van het MIT naar het MIRT** in gang gezet. Centraal element in het MIRT is de samenhang tussen ruimtelijk projecten (zoals de ontwikkeling van de Nationale Landschappen, de mainport Schiphol, de verdere ontwikkeling van Almere en Zuidoost Brabant), infrastructuur en (openbaar) vervoer. Het doel is om te komen tot investeringen die op elkaar zijn afgestemd en inhoudelijk met elkaar samenhangen. Investeringen krijgen daarmee meerwaarde voor de economische structuur en de samenleving als geheel op het gebied van wonen, werken bereikbaarheid en leefbaarheid. Deze ambitie gaat niet alleen uit van samenwerking tussen departementen, maar ook met decentrale overheden, marktpartijen en maatschappelijke organisaties. Het accent ligt op de gebiedsgerichte aanpak.

Als volgende stap in dit proces naar integraliteit kondigde het kabinet in de MobiliteitsAanpak aan werk te willen maken van zogenaamde **gebiedsagenda's voor het fysiek ruimtelijke domein**. De gebiedsagenda's passen goed in het proces van MIT naar MIRT, waarbij de R zowel staat voor ruimte, als voor relatie en regio. Het kabinet heeft namelijk de wens uitgesproken deze gebiedsagenda's niet alleen inhoudelijk integraal te

laten zijn, maar ook tussen rijk en regio. Dat betekent dat rijk en regio gezamenlijk aan deze agenda's werken, en dat ze een door rijk en regio gedeeld beeld van de opgaven in het fysieke domein moeten opleveren.

De gebiedsagenda's concentreren zich op de inhoudelijke samenhang tussen de fysiek-ruimtelijke opgaven, zowel op rijksniveau als tussen rijk en regio. De verschillende rijksnota's (Nota Ruimte, Nota Mobiliteit, MobiliteitsAanpak, Agenda Landschap, Agenda Vitaal Platteland, concept Nationaal Waterplan, Pieken in de Delta) krijgen met de gebiedsagenda's een gebiedsgerichte doorvertaling, die aan regionale nota's en plannen wordt gekoppeld. Doel is een betere afstemming tussen de verschillende opgaven in het fysieke domein.

De gebiedsagenda's zijn een belangrijk instrument in het benoemen van integrale gebiedsopgaven op het terrein van bereikbaarheid, stedelijke ontwikkeling, bedrijvigheid, water, natuur en landschap. Vanuit het rijk zijn de vier ruimtelijke departementen (VenW, VROM, LNV en EZ) betrokken. De gebiedsagenda's vormen de inhoudelijke onderbouwing voor mogelijke programma's en projecten, waarover vervolgens in de bestuurlijke MIRT-overleggen wordt besloten.

Bij het opstellen van de gebiedsagenda's wordt nauw samengewerkt tussen rijk en regio. Het streven is om in oktober tot een eerste gedeelde agenda te komen, die aangeeft waar rijk en regio het in de komende jaren met elkaar over moeten gaan hebben. Ook zal duidelijk worden in welke gebieden in Nederland sprake is van een stapeling van opgaven, die met een integrale aanpak wellicht geoptimaliseerd kunnen worden.

De agenda's zullen grofweg uit twee delen bestaan: het eerste deel beschrijft de visie en ambitie van een gebied en identificeert daarbij de belangrijkste ruimtelijke opgaven. Daarbij zal een onderscheid worden gemaakt in opgaven op de kortere termijn (tot ca. 2011), middellange termijn (tot ca. 2020) en langere termijn (tot 2028/2030). Het tweede deel van de agenda beslaat een concretisering van de opgaven in mogelijke programma's en projecten. Dit tweede deel is een «kweekvijver» waar jaarlijks naar wordt gekeken: welke programma's/projecten zijn rijp voor besluitvorming? Het besluitvormingsproces volgt vervolgens het MIRT spelregelkader, dat in december 2008 aan de Kamer is aangeboden en dat voor alle nieuwe MIRT-verkenningen van VROM en VenW geldt.

Bij deze bestuurlijke afweging zullen naast de integrale opgaven ook sectorale opgaven worden betrokken. Voor verkeer en vervoer wordt de sectorale opgave in beeld gebracht met de NMCA en de Visie Regionaal OV. Uiteraard vormen de gebiedsagenda's voor beide stukken de basis. Immers, conform de recente motie Roefs, staan de Gebiedsagenda's voor ons uiteindelijk centraal bij het maken van afwegingen. De NMCA is te zien als het «huiswerk» voor de verkeer- en vervoersector, voor alle modaliteiten in één analyse. De NMCA en de Visie Regionaal OV zullen één op één aansluiten. In de MobiliteitsAanpak is de NMCA reeds aangekondigd. Oorspronkelijk zou deze eind 2010 gereed moeten zijn. In het AO MIRT hebben wij al aangegeven dat wij deze NMCA in de loop van 2010 zullen gebruiken om een stap verder te komen in concrete besluitvorming. De NMCA zal daarom eerder worden afgerond en naar verwachting tezamen met de uitkomsten van de bestuurlijke MIRT-ronde van voorjaar 2010 naar uw Kamer worden gestuurd. Het plan van aanpak ontvangt u in het najaar van 2009. De NMCA zal samen met de decentrale overheden worden opgesteld. Dat is voor ons essentieel, onder meer om zorg te dragen voor een goede koppeling aan de Gebiedsagenda's. Voor de concretisering van de ambitie op het gebied van het regionaal OV wordt de Visie Regionaal OV opgesteld. Op verzoek van uw Kamer zijn we bezig het «regionaal

openbaar vervoer van Olympische kwaliteit» inhoud te geven. Ook de uitvoering van deze motie gebeurt in goed overleg met decentrale overheden. De visie zal rond de zomer van 2010 aan uw Kamer worden aangeboden.

4. Robuustheid

In de motie Koopmans/Roefs wordt gevraagd om aan te geven hoe het criterium robuustheid wordt gedefinieerd en vastgelegd. Robuustheid is van belang om ook bij incidenten basiskwaliteit en alternatieven aan te kunnen bieden. Bij een ongeval of een flinke regenbui loopt vaak meteen een groot deel van het systeem vast, met grote reistijdverliezen tot gevolg. Investerings in robuustheid, naast structurele vergroting van de capaciteit, zijn daarom lonend. Dit blijkt ook uit de eerste resultaten van de economische toets op de MobiliteitsAanpak. In de NMCA zal een operationalisering van robuustheid worden opgenomen. Het doel is te komen tot een maatstaf, die helpt bij de besluitvorming over investeringen. Daarvoor levert de eerder genoemde economische toets belangrijke inzichten. Ook het advies «De Randstad altijd bereikbaar» van de Raad voor Verkeer en Waterstaat bevat goede handvatten voor een verdere uitwerking. Van de aanbevelingen van de Raad zal door ons gebruik worden gemaakt bij het opstellen van de NMCA. Een kabinetsreactie op het advies ontvangt u na het zomerreces. Naast het bovenstaande is het van belang robuustheid als toetsingscriterium in kosten-batenanalyses op te nemen. Het KiM werkt hieraan, in afstemming met het CPB. Eindresultaat moet zijn dat robuustheid als toetsingscriterium wordt opgenomen in de OEI-leidraad.

Vervolproces

Met de economische toets van TNO en Ecorys, de gebiedsagenda's in het najaar en de NMCA (mede gebaseerd op de MobiliteitsAanpak en de Visie Regionaal OV) in 2010 koersen wij er op aan om in de begroting van 2011 een aantal projecten te benoemen. Zo verankeren wij de MobiliteitsAanpak ook daadwerkelijk op projectniveau. Komend najaar zullen wij met de regio's en met de Kamer tijdens de begrotingsbehandeling op basis van de Gebiedsagenda's de eerste contouren schetsen van een aantal grote opgaven per gebied in de periode 2021–2028. Na het gereedkomen van de NMCA zal in het bestuurlijk overleg van het voorjaar 2010 een afweging worden gemaakt over de projecten die passen in de Gebiedsagenda's en de uitwerking van de MobiliteitsAanpak. Wij zullen in dit proces de door uw Kamer gedane suggesties in het AO MIRT van juni jongstleden meenemen. Daarbij wordt nog eens onderstreept dat het geenszins in de bedoeling ligt alle budgettaire ruimte tot 2028 te benutten. Daarvoor zijn er op deze termijn nog teveel onzekerheden. Bovendien zou het de speelruimte voor volgende kabinetten te zeer beperken. Alleen voor noodzakelijke projectbesluiten wordt in deze kabinetsperiode gebruik gemaakt van het verlengde Infrastructuurfonds.

In een beleidsbrief bij de NMCA zullen ook de mogelijkheden voor voorfinanciering van regionale overheden aan de orde komen.

Wij hopen u met deze brief in voldoende mate te hebben toegelicht hoe wij de MobiliteitsAanpak willen verankeren in het beleid.

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

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