

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
17 maart 2008	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
VENW/DGP-2008/2381	-
Onderwerp	
Intermodaliteit Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyses	

Geachte voorzitter,

In het Algemeen overleg over de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Wegen d.d. 6 maart 2008 met de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heb ik uw Kamer toegezegd per brief inzicht te geven in de intermodaliteit van de verschillende Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyses (LMCA's).

Mede namens de staatssecretaris doe ik met deze brief die toezegging gestand. Ik geef uw Kamer in overweging deze brief te behandelen tijdens het AO op 19 maart 2008. Dan staat juist de samenhang tussen de LMCA's op de agenda. Op 18 maart spreken de staatssecretaris en ik met u over de LMCA's Regionaal OV en Spoor.

Met de Nota Mobiliteit is een meer geïntegreerde en gebiedsgerichte benadering van het verkeer- en vervoerbeleid geïntroduceerd. Samen met decentrale overheden zitten we in een veranderingsproces, waarin steeds nieuwe stappen worden gezet en vooruitgang wordt geboekt. Zowel de netwerkanalyses uit 2006 als de LMCA's van vorig jaar zijn heel wezenlijke stappen. Het veranderingsproces is met het opleveren van deze documenten niet tot een eind gekomen. Samen met decentrale overheden zullen steeds nieuwe stappen worden gezet, onder meer in het kader van het MIRT. Ook de Mobiliteitsaanpak, die ik uw Kamer heb aangekondigd, is onderdeel van dit proces.

Integraliteit is voor de verbetering van de kwaliteit en robuustheid van ons mobiliteitssysteem essentieel. In het zoeken naar oplossing moeten we ons niet beperken door alleen binnen de modaliteiten te optimaliseren. We moeten ook over de grenzen van de modaliteiten heen kijken (en naar de relatie met de ruimtelijke omgeving).

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71  
Fax 070 351 78 95

We moeten inzetten op die oplossing die het beste aansluit bij het maatschappelijke probleem, met een aanvaardbare verhouding tussen de kosten en de baten. Een integrale aanpak heeft daarbij nut als daarmee meer kwaliteit en robuustheid voor het mobiliteitssysteem als geheel wordt geleverd. Dat wil niet zeggen dat alles bij voorbaat en vanaf het begin integraal moet worden aangepakt. Veel van de noodzakelijke of gewenste kwaliteit moet binnen de pijlers van de modaliteiten worden gerealiseerd. Daar waar de pijlers elkaar raken of problemen de pijlers overstijgen moeten we meer integraliteit realiseren. Meer kwaliteit en robuustheid betekent dan meer comfort en kortere reistijden van deur tot deur.

Het gaat dus om sterke modaliteiten (weg, spoor, regionaal OV en vaarwegen) en sterke samenhang tussen de modaliteiten. Zo zijn de LMCA's ook opgezet. Ze zijn parallel uitgevoerd, verbetering van de kwaliteit is het doel en er zijn verbindingen gelegd daar waar dat nodig en wenselijk is. In de gehanteerde uitgangspunten en gebruik en input van de modellen zijn intermodale gegevens gebruikt.

Er is voor alle LMCA's gebruikt gemaakt van de WLO- scenario's (Welvaart en Leefomgeving) van de gezamenlijke planbureaus<sup>1</sup>. Daarin zijn onder meer de ruimtelijke, economische en demografische ontwikkelingen opgenomen, zowel voor de periode tot 2020 als voor de periode tot 2040. De gegevens uit deze scenario's leveren input voor het Landelijk Model Systeem (LMS). Dat is een multimodaal<sup>2</sup> model voor het personenvervoer, waarin onderscheid wordt gemaakt naar de verschillende vervoerswijzen (autobestuurder, autopassagier, trein, bus, tram, metro en langzaam vervoer (lopen/fiets)). Goederenvervoerprognoses zijn in alle LMCA's gebaseerd op de gebruikelijke combinatie van de modellen SMILE en TEM. Deze modellen leveren gegevens over de totale goederenstromen, de ontwikkelingen daarin en de modaliteiten die worden ingezet (wegvervoer, spoorvervoer en vervoer over water). In het LMS is de koppeling met vrachtvervoer voor het wegennet gelegd middels aan vrachtautomatrix (goederenstromen worden daarin omgezet naar vrachtautoritten).

Bovenstaande modellen hebben voor alle LMCA's de input voor de berekeningen geleverd. Daarbij is uitgegaan van invoering van kilometerbeprijzing (op basis van variant 5 uit de voorstellen van het Platform onder voorzitterschap van de heer Nouwen) en de effecten daarvan op de vervoerskeuzes. Toekomstige ontwikkelingen in het infrastructuurnetwerk en de dienstregelingen zijn in de LMS berekeningen ingevoerd. Daarvoor zijn gegevens aangeleverd door de betreffende diensten (met name Rijkswaterstaat en Prorail). Ook regionale projecten en ambities vormen input in het model.

---

<sup>1</sup> Zie "Welvaart en Leefomgeving; Een scenariostudie voor Nederland in 2040", Centraal Planbureau, Milieu- en Natuurplanbureau en Ruimtelijk Planbureau, 2006

<sup>2</sup> De termen intermodaal en multimodaal kunnen als synoniemen worden gezien. Het gaat erom dat de onderlinge afhankelijkheden tussen de modaliteiten onderdeel zijn van het model.

In de rapportages van de verschillende LMCA's is een specifieke verantwoording van de methodiek gegeven, inclusief kwantitatieve gegevens. Ten aanzien van de intermodaliteit wil ik de volgende zaken benadrukken:

- De gegevens in de LMCA's zijn uitkomsten van multimodale modellen en berekeningen (WLO, LMS en SMILE/TEM, zoals bovenstaand toegelicht).
- De gegevens uit het OVG (Onderzoek Verplaatsingsgedrag) zijn gekoppeld aan het LMS en vormen voor de LMCA's Wegen, Spoor en Regionaal OV belangrijke input. Het gaat dan om feitelijk keuzegedrag van reizigers. Reistijd en kosten zijn de belangrijkste factoren in dit keuzegedrag. Dit is verbijzonderd naar reismotief en persoonskenmerken. Voor het OV is in het OVG het serviceniveau uiteengelegd naar reisafstand, reistijd inclusief voor- en natransport, wachttijd en looptijd.
- In de LMCA Wegen is voor de ringwegen rond Utrecht en Rotterdam geconstateerd dat de knelpunten niet alleen binnen de pijler/modaliteit weg kunnen worden opgelost. Zo is de noodzaak voor intermodale oplossingen met deze LMCA geagendeerd.
- In de LMCA Regionaal OV is naast de verwachtingen ook naar de potentie van het OV gekeken. Daarvoor zijn aanvullend regionale modellen gebruikt (gelijk aan die voor de netwerkanalyses). Op basis van gegevens over alle modaliteiten is, vanuit de reistijdverhouding tussen auto en OV, gekeken waar sprake is of kan zijn van kansrijke OV-verbindingen. Dit in relatie tot de ruimtelijke inrichting en de profielen van reizigers (onder andere comfortwensen). Zo kan er samen met de regio worden bepaald welke multimodale oplossingen mogelijk zijn, bijvoorbeeld bij Utrecht en Rotterdam (zie voorgaande punt).
- In de LMCA Regionaal OV is gekeken naar de aansluiting van het regionaal OV op de trein. Dit heeft ook zijn weerslag gekregen in de LMCA spoor en het Actieplan Groei op het spoor.
- In de LMCA Spoor is ingegaan op de ontwikkelingen van het treingebruik in het verleden en de te verwachten ontwikkelingen voor de toekomst. Hierin is ook de relatie tussen automobiliteit en treingebruik meegenomen, zoals bijvoorbeeld de effecten van congestie op het wegennet, de ontwikkeling van benzineprijzen en auto / OV koppeling door het aanbieden van meer P+R faciliteiten. Onder andere de rapporten van het Kennisinstituut voor Mobiliteit geven een uitgebreid verslag van deze onderzoeken. Ook de NS heeft een analyse gemaakt van het verleden en marktverwachtingen voor de toekomst. Met de brief inzake achtergrondrapporten LMCA Spoor d.d. 3 december 2007 (29 984, nr. 109) zijn deze rapporten u aangeboden.
- In de LMCA vaarwegen is gekeken naar de mogelijkheden en succesfactoren die van belang zijn voor het behoud en vergroting van marktaandeel van de binnenvaart binnen de verschillende deelsegmenten (bulk, container en stukgoed). Gekeken is naar de verdeling van de goederenstromen over de verschillende modaliteiten en de (on)mogelijkheden voor de binnenvaart. Daarbij is geconcludeerd dat de binnenvaart voor het bulktransport over afstanden boven 100 km zeer concurrerend is en al een zeer groot marktaandeel heeft (meer dan 80 %). Voor afstanden kleiner dan 100 kilometer is concurrentie

met de weg alleen mogelijk als de herkomst en de bestemming aan het water liggen.

- De binnenvaart zou in potentie een groter aandeel kunnen verwerven in de containermarkt, mits een oplossing kan worden gevonden voor de huidige inefficiëntie van de containeroverslag in de zeehavens.
- Naar aanleiding van de LMCA vaarwegen worden regionale overheden gestimuleerd in hun netwerkaanpak ook de vaarwegen mee te nemen en bewuste afwegingen te maken in de ruimtelijke ordening indien de belangen van intermodale overslagpunten in het geding zijn.

Het bovenstaande geeft inzicht in de sterk intermodale wijze waarop de LMCA's zijn uitgevoerd. De uitkomsten hebben dan ook een belangrijke waarde. Daarmee is niet gezegd dat de LMCA's op alle onderwerpen in het verkeer- en vervoerbeleid concluderend zijn. De LMCA Spoor heeft geleid tot afspraken over een omvangrijk investeringspakket (de kandidaat-planstudies; totaal € 4,5 miljard). Deze uitkomst en de uitkomsten van de andere LMCA's worden met elkaar in verband gebracht in de MobiliteitsAanpak. Ook het verdergaand samenbrengen van de Netwerkanalyses en de LMCA's is voor de MobiliteitsAanpak een belangrijk onderwerp. Ik neem daarbij de kritiek vanuit decentrale overheden uiterst serieus. Ik verwacht met de MobiliteitsAanpak en de ontwikkelingen rond het MIRT belangrijke volgende stappen te zetten op de ingeslagen weg naar een meer integraal en gebiedsgericht verkeer- en vervoerbeleid.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings