

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
25 juni 2007	5
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/WV/U.07.01542	-
Onderwerp	
Netwerkaanpak: uitkomsten bestuurlijk overleg voorjaar 2007	

Geachte voorzitter,

### 1. Inleiding

Met deze brief informeren wij u over de uitkomsten van de acht bestuurlijke overleggen die wij de afgelopen weken hebben gehouden met de regionale bestuurders over de voortgang van de netwerkaanpak (bijlage 1). Bovendien ontvangt u de tussenrapportages van de landelijke markt- en capaciteitsanalyses (bijlagen 2-4), zoals aangekondigd in de brief van 20 april 2007. Mede met het oog op het voorziene algemeen overleg met uw Kamer, benutten wij deze brief ook om het voorgenomen proces tot eind dit jaar te schetsen.

### 2. Opzet bestuurlijke overleggen

Het doel van de netwerkaanpak is het verbeteren van de bereikbaarheid van deur tot deur. Dit heeft zijn basis in de Nota Mobiliteit. De samenwerkende overheden richten zich op het verbeteren en versterken van de samenhang tussen de verschillende mobiliteitsnetwerken. Vorig jaar is besloten om in 2007 twee maal overleg te voeren met de regionale bestuurders over de netwerkaanpak. In het voorjaarsoverleg stond de voortgang van de projecten centraal en in het najaar richt de aandacht zich in hoofdzaak op nieuwe projecten en beleidsaccenten. Ook voor de komende jaren willen wij deze intensiteit van samenwerking vasthouden.

Bij het overleg met de Zuidvleugel was ook de minister van VROM aanwezig, vanwege haar verantwoordelijkheid voor het in het vorige kabinet gestarte programma Zuidvleugel. Met het Urgentieprogramma Randstad worden de (lopende) programma's voor de Randstad (Zuidvleugel en Noordvleugel) geïntegreerd.

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

Telefoon 070 - 351 6171  
Fax 070 - 351 7895

Overigens was bij elk overleg een ambtelijke vertegenwoordiger van VROM aanwezig. Dit met het oog op de ontwikkeling van een Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Om die reden zal de Minister van VROM in het vervolg in principe deelnemen aan het bestuurlijk overleg Netwerkaanpak/MIRT.

### **3. Uitkomst bestuurlijk overleg voorjaar**

Naast de voortgang van de gemaakte afspraken, is gesproken over:

- het Coalitieakkoord;
- het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport;
- de Netwerkaanpak (waaronder korte termijn maatregelen, samenwerkingsagenda's en landelijke markt- en capaciteitsanalyses);
- de actualisatie van de provinciale en regionale verkeer- en vervoerplannen.

De afspraken over deze onderwerpen, regionale projecten en lopende acties zijn opgenomen in bijlage 1 bij deze brief. De gezamenlijke conclusie was dat de uitvoering van een groot deel van de afspraken op schema ligt.

#### *Coalitieakkoord*

Tijdens de bestuurlijke overleggen hebben wij een korte toelichting gegeven op het Coalitieakkoord in relatie tot het verkeer- en vervoerbeleid. Het Coalitieakkoord biedt een inhoudelijk en financieel kader voor de verdere uitwerking van de netwerkaanpak. In het Coalitieakkoord is aangegeven dat de Nota Mobiliteit leidend is voor de verdere concretisering en uitvoering van het beleid aangaande mobiliteit en infrastructuur. Een beperkte herprioritering wordt niet uitgesloten. Daarnaast zijn intensiveringen aangekondigd, die mede bepalend zijn voor het mobiliteitsbeleid in deze kabinetsperiode. In het Coalitieakkoord zijn daartoe drie enveloppen gereserveerd, te weten de enveloppe infrastructuur en wegen, de enveloppe openbaar vervoer en de enveloppe regionaal-economisch beleid (waaronder bereikbaarheid). Hierin zijn bedragen opgenomen oplopend tot € 100 miljoen structureel vanaf 2011 per enveloppe voor de gehele periode van de Nota Mobiliteit tot en met 2020. Tot en met 2011 is per enveloppe € 250 miljoen beschikbaar. Met het beleidsprogramma, dat op 14 juni door het Kabinet is gepresenteerd, zijn deze enveloppen inmiddels verder ingevuld. De vertaling naar concrete projecten en afspraken zal plaatsvinden in de beleidsbrief die u nog dit jaar zult ontvangen.

#### *Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport*

Tijdens de bestuurlijke overleggen is door verschillende bestuurders gevraagd wat de instelling van het MIRT betekent voor de huidige MIT-projecten, waarover al bestuurlijke afspraken zijn gemaakt. Wij hebben aangegeven dat de totstandkoming van het MIRT geen gevolgen heeft voor de bestaande, bestuurlijk vastgelegde afspraken tussen rijk en regio. Wel is het zo dat naar aanleiding van onder andere de landelijke analyses, er andere accenten in het mobiliteitsbeleid kunnen worden gelegd. Dit kan effect hebben op de fasering en prioriteitstelling van projecten.

Op Prinsjesdag wordt het eerste MIRT-projectenboek uitgebracht. Dit is de eerste stap in het traject om samen met de ministeries van EZ, VROM en LNV te komen tot een samenhangend ruimtelijk-economisch investeringsprogramma. Het gaat hier om een

programma over fysieke rijksprojecten in de domeinen infrastructuur, water, ruimte, economie en ecologie. Stap twee is dat nog dit jaar wordt gestart met het uitwerken van gezamenlijke spelregels voor de afweging en besluitvorming in het totale ruimtelijk-economische domein, om zo in een derde stap te komen tot een volledig geïntegreerd MIRT.

#### *Netwerkaanpak*

Zoals wij u in de brief van 20 april 2007 hebben gemeld, bestaat de Netwerkaanpak uit twee elementen:

- het vervolg op de netwerkanalyses: uitvoering van zogenaamde *Quick Wins* en het vastleggen van afspraken in *Samenwerkingsagenda's* per regio;
- mede op basis van de netwerkanalyses het opstellen van *Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyses*.

Deze onderwerpen zijn in het bestuurlijk overleg aan bod gekomen.

#### o *Quick Wins*

Tijdens de bestuurlijke overleggen is de voortgang van de afspraken over quick wins uit de eerste tranche besproken. Dit jaar hebben wij het voornemen te komen tot afspraken over een tweede tranche quick wins. Hiervoor zijn middelen gereserveerd in het beleidsprogramma. De precieze kaders en de concrete invulling worden nog nader uitgewerkt. We hebben de regio's nadrukkelijk gevraagd om - met de ketenbenadering in gedachten - voor een tweede tranche quick wins met voorstellen te komen voor het versterken van de aansluiting en verknoping tussen de modaliteiten. Voorstellen waar nu al door rijk en regio aan wordt gewerkt zijn bijvoorbeeld: verbeteren van de aansluiting tussen bus en trein, verbeteren van de aansluiting tussen hoofdwegennet en onderliggend wegennet, het bevorderen van het gebruik van de fiets in voor- en natransport, de aanleg van P&R locaties en de bereikbaarheid van binnenhavens.

Bij het toekennen van de middelen is een aantal criteria van toepassing:

- de maatregelen moeten bijdragen aan een verbeterde mobiliteit van deur tot deur;
- de maatregelen moeten op korte termijn uitvoerbaar zijn (oplevering uiterlijk 2010), de benodigde besluitvormingsprocedures moeten afgerond zijn;
- de maatregelen worden gefinancierd op fifty-fifty basis door rijk en regio via de regionale mobiliteitsfondsen.

#### o *Samenwerkingsagenda's*

De afgelopen periode zijn de eerder gemaakte afspraken omgezet in samenwerkingsagenda's. Met deze samenwerkingsagenda's leggen we vast voor welke acties, projecten en programma's regio en rijk zich gezamenlijke inzetten. In het najaar zullen voor alle regio's de samenwerkingsagenda's gereed zijn.

#### o *Landelijke markt- en capaciteitsanalyses*

De samenwerking tussen rijk en regio beperkt zich niet alleen tot de samenwerkingsagenda's en de quick wins. Eind vorig jaar is gestart met drie landelijke

markt- en capaciteitsanalyses: Spoor, Weg en Regionaal OV. Deze landelijke analyses vormen een aanvulling op en verdieping van de regionale netwerkanalyses, de Nota Mobiliteit en de Landelijk Netwerkanalyse Spoor (opgesteld door de spoorsector). De analyse *Vaarwegen* was al eerder gestart. Aanleiding daarvoor was de behoefte om de uitgangspunten van het vaarwegenbeleid te evalueren. Deze analyse is gekoppeld aan de netwerkaanpak. De aanleiding en fasering van de landelijke analyse *Vaarwegen* is echter anders dan bij de andere landelijke analyses. In de analyse *Vaarwegen* wordt de scope verruimd van vaarwegen naar bereikbare binnenhavens. Dat betekent dat ook overslagpunten (binnenhavens) en voor- en natransport (vooral over de weg) zijn meegenomen in de knelpuntenanalyse.

In de analyse *Spoor* wordt inzicht gegeven in de kansen en mogelijkheden van een kwaliteitssprong voor de treinreiziger in zijn reis van deur tot deur<sup>1</sup>. Met een kwaliteitssprong wordt bedoeld: hoge frequenties ofwel "spoorboekloos" rijden op de drukste lijnen in de brede Randstad en maatwerk/optimale reistijd over de gehele keten in de overige landsdelen. Tevens moet de analyse inzicht bieden in de kansen en mogelijkheden om de verwachte groei van het goederenvervoer kwantitatief en kwalitatief te accommoderen.

De spoorsector heeft de netwerkanalyse spoor uit september 2006 nader uitgewerkt voor het goederenvervoer. Deze netwerkanalyse, opgesteld door de samenwerkende partijen in de spoorsector (SamenSporen), is volledigheidshalve bijgevoegd. Deze versie van SamenSporen vervangt de versie van 11 september 2006 (zoals bijgevoegd bij de brief van 22 september 2006) en wordt betrokken bij de LMCA Spoor. In de analyse *Regionaal OV* wordt voor een aantal startgebieden bekeken wat nodig is om de kwaliteit van het regionaal openbaar vervoer te verbeteren en de samenhang met het spoorvervoer te versterken.

In de analyse *Weg* ligt het accent op de mogelijkheden om, uitgaande van de streefwaarden die in de Nota Mobiliteit zijn geformuleerd, de kwaliteit van de bereikbaarheid te verbeteren. Dit zal bouwstenen opleveren voor het MIRT 2015-2020.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor deze landelijke analyses, maar dat kunnen en willen we niet doen zonder daarbij ook de regio te betrekken. De afgelopen periode is er dan ook intensief overleg geweest met de regio over hun betrokkenheid bij de verschillende analyses, zowel inhoudelijk als procesmatig. In de bijgevoegde tussenrapportages van de analyses *Weg*, *Spoor* en *Regionaal OV* is de stand van zaken tot nu toe opgenomen (bijlagen 2-4).

De analyses worden de komende maanden verder uitgewerkt. De concepten van de afgeronde landelijke markt- en capaciteitsanalyses worden besproken tijdens de bestuurlijke overleggen in het najaar. Over de beleidsvoornemens die volgen uit de analyse *Vaarwegen* wordt u na de zomer geïnformeerd.

---

<sup>1</sup> Zie de brieven van 16 oktober 2006 en 20 april 2007 over de netwerkaanpak en de brief van 18 december 2006 over de dienstregeling.

#### *Provinciale en regionale verkeer- en vervoerplannen*

Het is belangrijk dat het beleid uit de Nota Mobiliteit wordt doorvertaald naar het niveau van provincie en stadsregio's. Op deze manier wordt namelijk invulling gegeven aan het gegeven dat mobiliteitsbeleid een verantwoordelijkheid is van rijk en regio samen. Conform de Planwet Verkeer en Vervoer moeten de provinciale en regionale verkeer- en vervoerplannen (PVVP en RVVP) binnen 1,5 jaar na het vaststellen van de Nota Mobiliteit worden geactualiseerd. Oftewel, vóór 21 augustus 2007.

In de bestuurlijke overleggen bleek dat de meeste PVVP's en RVVP's vóór 21 augustus zijn geactualiseerd. Bij de actualisatie betrekken de regio's ook de uitkomsten van de regionale netwerkanalyses. Een aantal regio's gaat zelfs nog een stap verder en komt met een Provinciaal Omgevingsplan, waar het PVVP integraal onderdeel van uitmaakt. Op regionale schaal wordt in feite al invulling gegeven aan hetgeen wij op nationaal niveau willen bereiken met het MIRT.

Met de regio's die de genoemde termijn niet halen, zijn nadere afspraken gemaakt over het tijdstip wanneer het PVVP en/of RVVP wél zal zijn geactualiseerd. Een overzicht van de geactualiseerde PVVP's/RVVP's ontvangt u op Prinsjesdag, als onderdeel van de voortgangsrapportage van de implementatie van de Nota Mobiliteit en de Nationale Mobiliteitsmonitor.

#### **4. Afweging**

Naast de netwerkanalyses komen dit jaar nog andere bouwstenen beschikbaar ten behoeve van een geïntegreerde afweging. Die bouwstenen zijn de samenwerkingsagenda's en de landelijke analyses. De Nota Mobiliteit en het Coalitieakkoord krijgen daarmee meer concrete invulling. Bij de afweging moeten strategische keuzes worden gemaakt en vragen worden beantwoord:

- Welke afwegingen kunnen binnen de modaliteiten worden gemaakt? Welke afwegingen overstijgen deze en focussen op de aansluiting tussen de netwerken/systemen?
- Is er aanleiding om te differentiëren in streefwaarden voor de nationale netwerken? Bijvoorbeeld op basis van ruimtelijk-economische kenmerken of naar aanleiding van nieuwe inzichten die zijn voortgekomen uit het inzoomen op regionale netwerken.
- Welke verhouding tussen investeringen in weg en OV (spoor en regionaal OV) levert de meeste mobiliteitsverbetering? Welke fasering van de inzet van middelen/investeringen levert de meeste meerwaarde?
- Hoe wordt de kwaliteitssprong op het spoor vormgegeven? Welke corridors en maatregelen (benutting en infrastructuuruitbreiding) komen hiervoor het eerst in aanmerking en wat zijn de kosten? Welke concrete maatregelen kunnen op korte termijn worden genomen om de ambitie van 5% groei van het personenvervoer per spoor te kunnen verwerken?
- Welke kwaliteit voor het regionaal OV is optimaal? Is de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer voor de lange termijn voldoende om de vastgestelde kwaliteit te kunnen waarmaken?

- Welke wegknelpunten moeten worden weggenomen om het netwerk als geheel beter te laten functioneren? Hoe is daarbij de samenhang tussen het hoofd- en onderliggende netwerk?

Bij het maken van die strategische keuzes gaat het om het samenvoegen van de uitkomsten van de netwerkanalyses, de samenwerkingsagenda's en de landelijke analyses. Het integreren van de uitkomsten zal, naast de overeenkomsten ook verschillen laten zien, die de politiek-bestuurlijke ruimte voor het vaststellen van de gewenste accenten aangeven. De uitkomsten van de integrale afweging worden besproken met de regionale bestuurders tijdens de komende bestuurlijke overleggen.

### **5. Beleidsbrief**

Na de bestuurlijke overleggen in november ontvangt u van ons in december een beleidsbrief. Deze beleidsbrief zal de bovenomschreven afweging bevatten. Ons voornemen is om in de beleidsbrief een heldere en concrete beleidsagenda voor deze kabinetsperiode op te nemen, waarin antwoord wordt gegeven op de gestelde strategische vragen. De concrete invulling van de extra middelen uit het Coalitieakkoord is hiervan eveneens onderdeel. De beleidsbrief moet de basis vormen voor projectbeslissingen en bestuurlijke afspraken op de korte en lange termijn. Er worden concrete (project)beslissingen in opgenomen, voor die projecten waarover hetzij met uw Kamer hetzij bestuurlijk is afgesproken dat nog dit jaar tot besluitvorming wordt gekomen.

### **6. Proces**

Wij stellen het volgende traject voor:

- september 2007: begroting en MIRT-projectenboek 2008 (Prinsjesdag)
- november 2007: bestuurlijke overleggen inzake het MIRT, de samenwerkingsagenda's en de conceptrapportages landelijke markt- en capaciteitsanalyses
- december 2007: beleidsbrief inclusief uitkomsten bestuurlijke overleggen, rapportages landelijke markt- en capaciteitsanalyses en samenwerkingsagenda's.

De regionale bestuurders hebben aangegeven dat zij kritisch zullen kijken naar de eindafweging die wij dit najaar zullen maken. Wij zijn ons daar terdege van bewust en hechten sterk aan een transparant afwegingsproces. Deze afweging moet inhoudelijk en procesmatig navolgbaar zijn en op voldoende draagvlak kunnen rekenen. Om deze betrokkenheid te borgen, hebben wij het initiatief genomen tot het formeren van een interbestuurlijke begeleidingsgroep. Daarnaast willen wij ons bij dit traject laten adviseren door onafhankelijke deskundigen, een zogeheten Critical Review Team (CRT). Doel van het CRT is om de afweging zowel inhoudelijk als procesmatig te toetsen en ons daarover te adviseren.

Gezien deze tijdsplanning en de consequenties van de beleidsbrief voor toekomstige investeringen, geven wij uw Kamer in overweging om de behandeling van de begroting en het MIRT in de loop van december te plannen. Op dat moment liggen immers de meest recente inzichten op tafel.

## **7. Tot slot**

De afgelopen bestuurlijke overleggen hebben wij als uitermate plezierig en constructief ervaren. Bij alle deelnemers leeft nadrukkelijk het besef dat een gezamenlijke aanpak nodig is om de bereikbaarheid van deur tot deur te verbeteren.

Om verkeerde verwachtingen te voorkomen, willen wij nadrukkelijk stellen dat de later dit jaar uit te brengen beleidsbrief geen eindpunt is. De beleidsbrief bevat uitspraken over de prioriteiten binnen de verkeer- en vervoersmodaliteiten spoor, weg, regionaal OV en vaarwegen, en de samenhang daartussen. De beleidsbrief zal tijdens deze kabinetsperiode als richtsnoer gaan fungeren. De projectbeslissingen krijgen daarmee een krachtige beleidsbasis. Overigens niet als een ijzeren harnas, maar als een nauwsluitend flexibel trainingspak dat nieuwe bewegingen op basis van nieuwe inzichten moeiteloos mogelijk maakt. Vanzelfsprekend wordt uw Kamer bij het proces van afwegingen en het vergaren van nieuwe inzichten betrokken.

De beleidsbrief is een belangrijke stap in het proces naar een gezamenlijke en gebiedsgerichte samenwerking en een daarop gebaseerd investeringsprogramma. Dit is essentieel om de bereikbaarheid van deur tot deur te verbeteren en zal door ons de komende jaren met kracht worden voortgezet.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

mw. J.C. Huizinga-Heringa