

# 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)
4 oktober 2006	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/MDV/U.06.1770	06/14/VW
Onderwerp	
Reactie op verzoek vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat inzake rapport Deltametropool	

Geachte voorzitter,

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat verzocht bij brief van 29 maart 2006 een reactie op het rapport "Deltaplan Bereikbaarheid". Bij deze doe ik u die – met vertraging, waarvoor ik mij verontschuldig – toekomen.

De Vereniging Deltametropool en de Stichting Vrienden van de Deltametropool hebben begin maart 2006 een tweetal rapporten uitgebracht, waarin zij voorstellen doen de bereikbaarheid van de Randstad te verbeteren. Het betreft het Deltaplan Bereikbaarheid, waarin aanbevelingen zijn opgenomen gericht op het terugdringen van de files en verbetering van het openbaar vervoer en het rapport Holland Centraal, waarin één van de aanbevelingen van het Deltaplan, namelijk die voor een vervoerautoriteit, nader wordt uitgewerkt.

De positie van de Randstad en de problematiek van de bereikbaarheid van en in de Randstad werd al eerder uitdrukkelijk aan de orde gesteld in het manifest van de Holland Acht, dat op 22 oktober 2005 werd uitgebracht. Bij brief van 7 december 2005 van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties bent u op de hoogte gesteld van de afspraken die de ministers van BZK en VROM maakten met de Holland Acht over de verdere aanpak. Tevens is aangegeven dat het kabinet de zorgen van de Holland Acht deelt en de urgentie van de problematiek onderkent.

Voordat ik op enkele inhoudelijke punten uit het rapport inga, wil ik een meer algemene opmerking maken. Ik ben het geheel eens met de zinsnede uit het

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

begeleidende persbericht bij het rapport, dat vanwege de economische concurrentiepositie 'de bereikbaarheid in de Randstad snel goed moet zijn'. Dit komt overeen met de uitgangspunten van de Nota Mobiliteit (NM). Hierin staat dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend mobiliteitssysteem en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de internationale concurrentie positie van Nederland te versterken.

In de Nota Mobiliteit zet ik de bereikbaarheid van de stedelijke netwerken en de mainports – en aldus ook de bereikbaarheid van en in de Randstad – centraal. Bij de uitwerking van de Nota Mobiliteit heb ik – samen met VROM – ervoor gekozen de bereikbaarheidsproblematiek in de samenhang van ruimte en mobiliteit te benaderen. In de Randstad zijn programma's in gang gezet, omdat met name in de Noordvleugel en de Zuidvleugel zich een aantal ruimtelijke en mobiliteitskeuzes voordoen, die een brede benadering vergen. Hoewel dit niet de plaats is uitgebreid in te gaan op deze aanpak, is mijn oordeel positief. Deze aanpak heeft ertoe kunnen leiden dat er voor de Noordvleugel recentelijk stappen zijn gezet, die voor het verkeer in de Noordvleugel van grote betekenis zijn. Ook de drie netwerkanalyses (NWA's) zullen het mogelijk maken in samenspraak met de decentrale overheden bestuurlijke afspraken over de aanpak van de files en verbeteringen in het OV te maken. Ik heb daarbij aan het bureau Regio Randstad toegezegd dat zij in de gelegenheid worden gesteld de uitkomsten van de netwerkanalyses te bezien vanuit het totale perspectief van de Randstad. Over de stand van zaken rond de netwerkanalyses zal ik u binnenkort afzonderlijk berichten.

Al met al meen ik dat ik met het beleid van de Nota Mobiliteit, met de uitvoeringsagenda van de NM en met maatregelen als bij voorbeeld die van het programma Fileproof, in hoge mate uitvoering geef aan hetgeen de Vereniging Deltametropool en de Stichting Vrienden van de Deltametropool bepleiten. In het rapport wordt voorts de integratie en afstemming van vervoerswijzen en modaliteiten benadrukt. Ik denk dat op dat punt inderdaad verbeteringen mogelijk zijn. De gedachte van strategische overstaplocaties waar integratie tussen OV, auto en langzaam verkeer plaatsvindt is een interessante. Ik zie dat als één van de onderwerpen voor de komende periode, die de gezamenlijke overheden en vervoerbedrijven moeten oppakken.

De motie Lemstra, ingediend tijdens de behandeling van de Nota Ruimte in de Eerste Kamer, vraagt met name aandacht voor de opgaven op langere termijn. Deze stelde dat de complexe opgave voor de Randstad voor thema's als verkeer- en vervoersinfrastructuur, kennisinfrastructuur, verstedelijking in relatie tot groen/blauw, internationale vestigingslocaties en marketing om een duidelijke samenhangende regie en visie op het schaalniveau van de Randstad als geheel vragen. Ter uitvoering van de motie werkt de minister van VROM aan een integrale langetermijnvisie voor de Randstad tot 2040 en een daaraan gekoppelde strategie, waarin de langetermijnopgaven voor de nationale stedelijke netwerken en de Randstad worden opgenomen.

Op onderdelen kiest de Vereniging Deltametropool een andere of verdergaande benadering dan in de Nota Mobiliteit. Op enkele in het oog springende punten ga ik hierna alvast in.

### **Verminderen aantal opritten**

De vereniging Deltametropool stelt voor om het aantal opritten voor de snelweg drastisch te verminderen. De reden die hiervoor aangevoerd wordt is dat het korteafstandsverkeer het langeafstandsverkeer flink in de weg zit.

Een belangrijk uitgangspunt in de Nota Mobiliteit is echter dat het hoofdwegennet (HWN) voor iedereen beschikbaar is. Het is dus geen doel op zich om bepaalde stromen te bevoordelen boven andere. Wel geeft de Nota Mobiliteit aan dat het kosteneffectief kan zijn om verkeersstromen te scheiden, bijvoorbeeld door het regionaal verkeer alternatieven te bieden via het onderliggend wegennet, of via ontvlechting van de verkeersstromen in hoofdbanen en parallelbanen. Dit laatste is bijvoorbeeld het geval op de zuidelijke ringweg (A12) bij Utrecht, en zal in de toekomst ook worden gerealiseerd op de A2 bij Utrecht, Den Bosch en Eindhoven. Over het algemeen geldt dat dergelijke oplossingen voor de hand liggen als relatief veel langeafstandsverkeer in de spits samenkomt met het lokale en regionale verkeer, dat de weg als ringweg gebruikt. De mogelijkheden hiervoor worden standaard in verkenningen voor nieuwe wegwitbreidingen onderzocht.

Daarnaast is als één van de acties uit de Uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit een onderzoek gestart naar de mogelijkheden voor ontvlechting, voor zowel personen versus goederen als korteafstandsverkeer versus doorgaand verkeer. Daarbij wordt gekeken naar de bijdrage aan de doelstellingen voor bereikbaarheid en naar de kosteneffectiviteit van de maatregel.

Ook wordt in dit kader in de Nota Mobiliteit het (tijdelijk) afsluiten van opritten genoemd als één van de mogelijke maatregelen voor het verbeteren van de betrouwbaarheid van de reistijd. Lokaal zal (tijdelijke) afsluiting van opritten voor een oplossing kunnen zorgen. Hiervoor zal per knelpunt een afweging gemaakt moeten worden. Dit zal altijd in overleg met de regio gebeuren, op basis van een gezamenlijke visie over het functioneren van het netwerk.

### **Netwerkbenadering (HWN/OWN)**

De vereniging Deltametropool constateert dat de belangrijkste oorzaak van het bereikbaarheidsprobleem het gebrek aan samenhang en hiërarchie binnen het verkeer- en vervoerssysteem is. Zij stellen daarom voor het onderliggend wegennet (OWN) op te waarderen en hiermee het regionaal verkeer te bedienen, die nu nog voor een belangrijk deel van het HWN gebruik maken. De Nota Mobiliteit gaat uit van een samenhangende netwerkbenadering voor het HWN en het OWN. Aan de hand van de resultaten van de netwerkanalyses zal samen met de decentrale overheden naar passende oplossingen worden gezocht.

Overigens zal het opwaarderen van het OWN voor regionaal verkeer niet overal mogelijk zijn, hetzij vanwege te hoge kosten, hetzij vanwege ongewenste effecten op leefbaarheid en veiligheid. Deze afweging zal van geval tot geval gemaakt moeten worden. Met de netwerkanalyses zal op deze afweging worden voorgesorteerd.

### **Spoor en OV**

Ik onderschrijf, zoals het rapport stelt, dat voor de Randstad gestreefd moet worden naar een "uitstekende interne en externe bereikbaarheid" en het is inderdaad het collectief vervoer dat daarvoor in de grootstedelijke gebieden de basis kan leggen. Het rapport 'Deltaplan Bereikbaarheid' stelt dat de investeringen in de railinfrastructuur sterk zijn achtergebleven. Deze uitspraak valt niet te begrijpen in het licht van de enorme bedragen die in de periode 1980-2010 zijn bestemd voor uitbreiding van railinfrastructuur in de Randstad. In die periode is op belangrijkste hoofdassen viersporigheid gerealiseerd, een nieuwe rechtstreekse hart-op-hart-verbinding A'dam-Schiphol-R'dam, diverse verbindingbogen en spoorverdubbelingen, etc. Deze investeringen maken het NS mogelijk om in 2007 een nieuwe dienstregeling in te voeren, waarin op de hoofdassen in de brede Randstad elk kwartier zowel een intercity als een Sprinter gaat rijden.

Bij de voorbereiding van de nieuwe dienstregeling trok de NS de conclusie dat qua infrastructuur ook nog wel hogere frequenties te realiseren zijn, maar dat daarvoor vooralsnog de vervoersvraag ontbreekt. Als dit al geldt voor het tweetreinsysteem dat NS nu als basis neemt voor 2007, dan gaat dat in versterkte mate op voor de extra systeemlagen die in het Deltaplan Bereikbaarheid worden aangeprezen (Hogesnelheidstreinen-Euroshuttles -Deltametros-Sprinters).

### **Vervoerautoriteit**

Een in het oog springende aanbeveling is die van de vervoerautoriteit. In het rapport Holland Centraal wordt aangegeven dat momenteel veel partijen verantwoordelijk zijn voor en betrokken zijn bij (weg)verkeer en openbaar vervoer. Als gevolg hiervan ontstaat – zo menen de opstellers van het rapport – versnippering, inefficiëntie en besluiteloosheid. Ik kan er niet omheen dat ook ik meen dat besluitvorming over mobiliteitsbeleid én over de uitvoering daarvan veel en soms onnodig veel tijd vergt. Met de NM probeer ik een stap te zetten in het stroomlijnen van de besluitvorming over verkeer en vervoersvraagstukken op de verschillende schaalniveau's vanuit de bestaande (bestuurlijke) verhoudingen. Met onder andere de programma-aanpak van de Nota Ruimte en de NWA's verwacht ik te komen tot een gezamenlijke gebiedsgerichte samenwerking op basis van overeenstemming over problematiek en gewenste oplossingen. Mits met medewerking van de betrokken overheden meen ik dat langs deze weg een deel van de bestuurlijke stroperigheid kan worden vermeden. De ervaringen in de Noordvleugel stemmen mij wat dat betreft positief.

Het rapport Holland Centraal gaat hierin evenwel een stap verder en stelt dat alleen een bundeling van taken en/of bevoegdheden op het terrein van het verkeer en vervoer soulaas kan bieden op het niveau van de Randstad en trekt een parallel met verschillende buitenlandse situaties. Ook anderen, bij voorbeeld in het meergenoemde manifest van de Holland Acht, bepleiten een dergelijke bestuurlijke herschikking op het terrein van verkeer en vervoer.

Als bekend zal de minister van BZK in het najaar een notitie over het middenbestuur uitbrengen, waarin hij ook zal ingaan op de bestuurlijke situatie in de Randstad. Ik wil op de uitkomsten daarvan nu niet vooruitlopen. Ik wil wel in reactie op het rapport Holland Centraal nog opmerken dat juist in de afgelopen jaren mijn collega

van VROM en ik ons hebben beijverd ruimte en mobiliteit beter met elkaar in balans te brengen en te zorgen voor samenhang in de besluitvorming. De winst van die samenhang wil ik in stand houden. De bestuurlijke kant van de aanpak van verkeer en vervoer in de Randstad wil ik daarom niet los zien van de bredere inhoudelijke opgaven voor ruimte en mobiliteit in die samenhang. Tegelijkertijd heb ik ook oog voor de praktische problemen bij de uitvoering en de regionale aansturing van het verkeer en vervoerbeleid. In de Nota Mobiliteit ken ik op dat punt een belangrijke organiserende rol toe aan de provincies en – in de stedelijke netwerken - de bestaande WGRplus-regio's. De invulling van die rol zal met de in komende periode op te stellen PVVP's en RVVP's gaan plaatsvinden.

Ik hoop met het vorenstaande uw vraag afdoende te hebben beantwoord.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs