

Vergaderjaar 2009–2010

31 305

Mobiliteitsbeleid

31 089

Urgentieprogramma Randstad

Nr. 155

BRIEF VAN DE MINISTERS VAN VERKEER EN WATERSTAAT, VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER EN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 oktober 2009

In deze brief treft u de kabinetsreactie op het advies «De Randstad altijd bereikbaar» van de Raad voor Verkeer en Waterstaat (RVW) en het advies «Acupunctuur in de hoofdstructuur» van de VROM-raad.¹ Naar aanleiding van de gezamenlijke aanbieding heeft het kabinet besloten om de aanbevelingen van één gezamenlijke reactie te voorzien.

Het kabinet constateert dat de adviezen van de VROM-raad en de RVW op elkaar afgestemd zijn. Niet alleen trekken de Raden samen op in de aanbeveling om de samenwerking tussen en binnen bestuurslagen te verbeteren, maar ook valt op dat de andere aanbevelingen elkaar versterken. Zo biedt het ontwikkelen van (hoogwaardige) multimodale knooppunten de reiziger alternatieven bij verstoringen. Dit draagt bij aan robuustheid van het mobiliteitssysteem, maar vraagt tevens om een verregaande integratie van ruimte en mobiliteit in de vorm van gebiedsontwikkeling. Door de bundeling van de beide adviezen laten de Raden zien actief te anticiperen op de aanstaande Raad voor Leefomgeving en Infrastructuur (RLI), die in de plaats komt van de raden in het fysieke domein. Dat deze samenwerking nu al vorm krijgt, spreekt het kabinet zeer aan.

De Randstad altijd bereikbaar (Raad voor Verkeer en Waterstaat)

Het advies «De Randstad altijd bereikbaar» van de RVW is een waardevol pleidooi voor robuustheid van het mobiliteitssysteem dat door het kabinet van harte onderschreven wordt. Het betreft een verdere concretisering van het begrip robuustheid, waarvoor beleidsinhoudelijk het fundament is gelegd in de MobiliteitsAanpak. Zoals de Raad terecht constateert zijn de grenzen van het mobiliteitssysteem in zicht. De kosten van incidentele verstoringen in de Randstad zullen oplopen van € 1 miljard per jaar in 2008 naar € 4 miljard in 2030². Voor het kabinet onderstreept dit de urgentie om te investeren in een robuust mobiliteitssysteem. Het kabinet beschouwt de aanbevelingen dan ook als een flinke steun in de rug om in

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

² De kosten van de kwetsbaarheid van het wegennet in de Randstad in 2009 en 2030 (TNO, september 2008).

volle vaart door te gaan met de verdere verankering van de MobiliteitsAanpak, zoals beschreven in de brief van de Minister en Staatssecretaris van V&W van 31 augustus (TK 2008–2009, 31 305-150).

Acupunctuur in de hoofdstructuur (VROM-raad)

In het advies «Acupunctuur in de hoofdstructuur» van de VROM-raad staat de samenhang tussen verstedelijking en mobiliteit in de hoofdstructuur van Nederland centraal. De Raad adviseert om zowel keuzen voor stedelijke (her)ontwikkelingslocaties slimmer af te stemmen op beschikbare capaciteit van mobiliteitsnetwerken, als het beter verknopen van de capaciteit van mobiliteitsnetwerken met verstedelijkingsmogelijkheden. Terecht merkt de Raad daarbij op dat een betere verknoping van verstedelijking en mobiliteit al lange tijd «staand beleid» is op centraal en decentraal niveau, maar dat de invulling hiervan in de praktijk nog voor verbetering vatbaar is. Om dit te bevorderen doet de Raad een aantal aanbevelingen dat beoogt de gewenste ontwikkelingen zoveel mogelijk van onderaf te stimuleren. De raad acht het wenselijk dat het Rijk nieuwe kristallisatiepunten voor verstedelijking selecteert op basis van het vervoersnetwerk, meerkernige ontwikkeling rondom voorstedelijke (intercity)stations stimuleert, een grotere nadruk legt op investeringen in de hoofdinfrastructuur van het openbaar vervoer, zorgt voor goede parkeervoorzieningen bij treinstations en de samenwerking tussen de beleidsvelden ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer verbetert. Het kabinet acht deze aanbevelingen interessant en beschouwt de hoofdgedachte achter het advies als waardevol.

Bestuurscultuur

Tevens doen de beide Raden een aantal aanbevelingen ten aanzien van de bestuurscultuur. De kern is dat ingezet moet worden op een betere samenwerking binnen en tussen de verschillende bestuurslagen. Het kabinet onderschrijft deze gedachte en geeft hier in het ruimtelijke domein op diverse manieren vorm aan.

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 ruimtelijke projecten, infrastructuur en (openbaar) vervoer. Het doel is om te komen tot investeringen die op elkaar zijn afgestemd, zowel inhoudelijk als wat betreft de planning van de uitvoering. Investerings op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid krijgen daarmee meerwaarde voor de economische structuur en de samenleving als geheel. 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, Randstad 2040, 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 gebiedsopgaven in het fysieke domein en de daar eventueel uit voortvloeiende investeringen.

Het kabinet zet samen met provincies, gemeenten en stadsregio's de schouders eronder om de problemen in de Randstad aan te pakken. Knopen doorhakken en besluiten nemen, daar gaat het om. Zo moet de Randstad weer internationaal een economisch sterke regio worden, waar het aantrekkelijk is om te wonen, te werken en te leven. Door middel van het opvoeren van de bestuurlijke druk wordt tussen Rijk en regio hard gewerkt aan het nemen van tijdige besluiten over vele urgente projecten voor de Randstad. Binnen het Programma Randstad Urgent wordt dit jaar gefocussed op stimulering van integrale gebiedsontwikkeling en samenwerking. Zo wordt er voor het gebied Amsterdam-Almere gewerkt aan een rijksbrief met daarin de samenhangende rijksvisie en -ambitie op het gebied van woningbouw, bereikbaarheid en ecologische verbeteringen (de zgn. «RAAM-brief»). Voor de regio Utrecht wordt gewerkt aan een rijksbrief met daarin de rijksvisie en -ambitie op het gebied van woningbouw en bereikbaarheid (de zgn. «Utrecht-brief»). Voor de regio Rotterdam/Haaglanden zal met name aandacht worden geschonken aan de samenhangende besluiten die nodig zijn om de bereikbaarheid in dit gebied te verbeteren.

Als onderdeel van het Programma Randstad Urgent en in het verlengde van de Structuurvisie Randstad 2040 is, gericht op de lange termijn, met een aantal uitvoeringsallianties invulling gegeven aan de oproep om visievorming en uitvoering parallel en niet volgtijdelijk te laten plaatsvinden. Deze allianties zijn samenwerkingsverbanden tussen marktpartijen, maatschappelijke organisaties en overheden. Het doel van deze uitvoeringsallianties is om voor een aantal onderwerpen concreet invulling en uitwerking te geven aan de kabinetskeuzen in de Structuurvisie Randstad 2040. Een van de allianties heeft centrum- en knooppuntontwikkeling in de Randstad als onderwerp. Begin 2010 zullen de resultaten van deze alliantie worden gepresenteerd.

Naar aanleiding van de aanbevelingen van de Commissie Elverding over de versnelling van de besluitvorming over infrastructurele projecten heeft het kabinet in 2008 het Actieplan Sneller en Beter gepresenteerd. Het actieplan is een routekaart met 22 stappen op weg naar een structurele verbetering van wetgeving, inspraak en ambtelijke en bestuurlijke processen. Implementatie van dit actieplan kan leiden tot een reductie van de bestuurlijke drukte rondom infrastructurele projecten en ruimtelijke ontwikkeling. Vanuit het project Sneller en Beter wordt gestreefd naar een betere manier van samenwerking tussen bestuurders en ambtenaren. Door een betere bestuurlijke en politieke borging van projecten, betere ambtelijke voorbereiding en een andere manier van effectbepaling. Hiertoe worden instrumenten en arrangementen ontwikkeld. Door betere besluitvorming c.q. goede samenwerking, ondersteunende wetgeving (herziening van de Tracéwet) en heldere budgettering is eind 2010 de gemiddelde projectduur gehalveerd.

Tot slot doet de Raad voor Verkeer en Waterstaat de concrete suggestie om op rijksniveau het robuustheidsbeleid beter te verankeren in de onderaadstructuur van de Ministerraad. Het kabinet heeft bij zijn aantreden de onderraden ingedeeld naar de pijlerstructuur van het coalitieakkoord en het beleidsprogramma. Op zich bewerkstelligt deze pijlerstructuur een vorm van integratie in het ruimtelijke domein. De aanbeveling van de Raad om de structuur aan te passen, en beide onderraden samen te

voegen tot één onderraad, is een heroverweging die door het volgende kabinet gemaakt kan worden.

Op deze wijze meent het kabinet voldoende invulling te geven aan de aanbevelingen die de Raden gezamenlijk hebben gedaan ten aanzien van de bestuurscultuur. Het kabinet maakt zich er hard voor om, binnen de bestaande kaders, de samenwerking binnen en tussen bestuurslagen in de toekomst verder te optimaliseren.

In de bijlage geven wij een reactie op de overige afzonderlijke aanbevelingen in beide adviezen.

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

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J. M. Cramer

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

Reactie op de afzonderlijke aanbevelingen

Onderstaand treft u een overzicht van de reactie van het kabinet op de overige afzonderlijke aanbevelingen (**vetgedrukt**) in beide adviezen.

DE RANDSTAD ALTIJD BEREIKBAAR (RAAD VOOR VERKEER EN WATERSTAAT)**1. Pas de Verkeer- en Vervoersnetwerken aan**

In de MobiliteitsAanpak is robuustheid geagendeerd als een centraal adagium. De Raad heeft het denken over robuustheid verder geconcretiseerd. Het kabinet is daar verheugd over. In de komende jaren zal inderdaad het verkeer en vervoersnetwerk meer en meer robuust (moeten) worden ingericht. De door de Raad opgestelde aanbevelingen ten aanzien van dit punt beschouwt het kabinet als een steun in de rug om door te gaan met de verankering van robuustheid in het mobiliteitsbeleid.

a. Bouw als gezamenlijke overheden aan robuuste, multimodale netwerken

Het is van groot belang om te bouwen aan robuuste en multimodale netwerken. In de MobiliteitsAanpak is dit onderstreept. De aansluiting binnen de modaliteiten (onderliggend wegennet-hoofdwegennet, intercity's-sprinters-regionaal OV) en tussen de systemen moet goed en logisch zijn. Dat betekent goed op elkaar aansluitende dienstregelingen, voldoende (R)OV-capaciteit vooral in sterk verstedelijkt gebied in de spits, voldoende beschikbaarheid van Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) waar regulier OV niet rijdt, goede fietsvoorzieningen en ook voor automobilisten goed bereikbare overstappunten. Enkele eerste stappen hiertoe maken onderdeel uit van de MobiliteitsAanpak, het Programma Hoogfrequent Spoor en het Actieplan Groei op het Spoor. Dit is bij uitstek een onderwerp waarin de samenwerking gezocht wordt met andere overheden, onder meer via het gezamenlijk opstellen van gebiedsagenda's die gekoppeld zijn aan het MIRT.

Bovendien zal het kabinet in samenwerking met de decentrale overheden een visie op het regionale openbaar vervoer opstellen. Hierin zal onder meer worden ingegaan op de rol van van multimodale knooppunten als onderdeel van het gehele mobiliteitsstelsel. De visie zal medio 2010 aan u worden toegezonden.

Het kabinet plaatst wel een kritische kanttekening bij de gedachte van de Raad dat bij verstoringen op de weg het openbaar vervoersstelsel kan fungeren als alternatief. Uit een recent TNO onderzoek «Kansrijke combinaties van concepten uit de MobiliteitsAanpak» blijkt dat dit inderdaad het geval kan zijn op specifieke locaties. Maar wetende dat minder dan 5% van alle verplaatsingen gemaakt worden met het OV, is het onrealistisch te verwachten dat een daarop ingericht openbaar vervoer voldoende capaciteit heeft om in een bepaald gebied bij een calamiteit een (volledige) capaciteitsreductie van het wegsysteem op te vangen. Uiteraard kan dit tijdelijk en op specifieke stukken wel een belangrijk alternatief zijn. De samenwerking tussen wegbeheerders en Openbaar Vervoerbedrijven laten dit in geval van bijvoorbeeld wegwerkzaamheden ook zien. Hierbij is het uiteindelijk aan de reiziger om te kiezen of hij een alternatief voor zijn verplaatsing aanvaardbaar en aantrekkelijk genoeg vindt.

b. Ondersteun deze aanpak met een gebruikersgerichte benadering

De gebruikersgerichte benadering staat sinds de Nota Mobiliteit centraal in het beleid (zie bijvoorbeeld ook de MobiliteitsAanpak). Goede toeganke-

lijke, real-time reisinformatie is een onmisbare voorwaarde om slimme keuzes te kunnen maken. De reiziger moet op ieder moment van zijn reis voldoende keuzemogelijkheden voorgelegd krijgen, en weten wanneer en waar hij over zou kunnen stappen als hij dat wil. In de Aanpak Multimodale Reisinformatie is aangegeven hoe het kabinet hier vaart mee wil maken.

Ter ondersteuning hiervan is bijvoorbeeld in de MobiliteitsAanpak € 54,5 miljoen uitgetrokken om de reisinformatie te verbeteren voor de weg en het openbaar vervoer, waarvan € 27 miljoen afkomstig is uit het Actieplan Groei op het Spoor. Zo worden reizigers snel op de hoogte gebracht van incidenten en omleidingsroutes. Het kabinet vindt het van belang om de gebruikersgerichte benadering in de toekomst door te zetten.

c. Laat exploitanten van verkeers- en vervoersnetwerken samen het systeem exploiteren

Het kabinet ziet deze aanbeveling als een oproep tot betere samenwerking tussen beheerders van mobiliteitsnetwerken. Om de gebruiker van dienst te zijn is samenwerking over beheergrenzen heen noodzakelijk. Dit is in veel gevallen al operationeel. Zo werkt Rijkswaterstaat in veel regio's samen met andere wegbeheerders ten aanzien van verkeersmanagement (regelsscenario's en incidentmanagement) en de planning van onderhoud. In de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) zorgen 15 wegbeheerders dat verkeersgegevens van alle relevante wegen beschikbaar komen.

Ook op andere niveaus werken wegbeheerders samen:

- Het Platform «Wegbeheerders ontmoeten Wegbeheerders» (WoW) organiseert ontmoetingen en promoot best-practices op verschillende terreinen;
- De Verkeersonderneming voert namens alle partners de regie op bereikbaarheid van de haven Rotterdam via de A15-corridor, zowel voor verkeersmanagement als voor mobiliteitsmanagement;
- In VERDER werken RWS en regionale partners samen aan het realiseren van nieuwe infrastructuur in Midden-Nederland; in Utrecht Bereikbaar werken diezelfde partners met het bedrijfsleven aan het minimaliseren van de hinder door diverse infrastructuurprojecten voor de weggebruiker.
- Tot slot werken de NS en RWS al enige tijd samen bij het bieden van reisalternatieven bij hinder door aanleg of onderhoud. Momenteel wordt deze samenwerking intensiever door de spoedwet en bruggenproblematiek. Bovendien zijn er afspraken gemaakt om in de toekomst de samenwerking verder uit te breiden op het terrein van communicatie richting de «mobilitist» ten aanzien van slimme mobiliteitskeuzes.

2. Ontwikkel als Rijk kaders en richtlijnen om de kwetsbaarheid beleidsmatig te bestrijden

In de MobiliteitsAanpak is reeds een visie op robuustheid (de contramal van kwetsbaarheid) neergelegd in de vorm van 10 concepten voor een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem in 2028. Deze concepten moeten er toe bijdragen dat de kwetsbaarheid bestreden wordt. Uit deze visie vloeien een aantal concrete acties voort die er voor moeten zorgen dat robuustheid verder wordt verankerd in de besluitvorming en in de analyses en toetsen die als basis voor de besluitvorming dienen. De aanbeveling van de Raad dit te gaan doen wordt reeds door het kabinet in praktijk gebracht. In de brief aan uw kamer (TK 2008–2009, 31 305–150) over de verankering van de MobiliteitsAanpak is aangegeven hoe hier invulling aan wordt gegeven.

Met de economische toets van TNO en Ecorys, de gebiedsagenda's en de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) in 2010 koerst het kabinet er op aan om in de begroting van 2011 een aantal projecten te benoemen en daarmee invulling te geven aan de verlengde planperiode (2021–2028). Zo wordt de MobiliteitsAanpak ook daadwerkelijk verankerd op project-niveau. Komend najaar zullen met de regio's en met de Kamer tijdens de begrotingsbehandeling op basis van de Gebiedsagenda's de eerste contouren geschetst worden 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.

a. Ontwikkel als Rijk kaders en richtlijnen voor robuuste netwerken

Zie wat betreft het ontwikkelen van beleidskaders de algemene reactie op advies 2. Door een systematische scan van de markt en capaciteit van de infrastructuur (NMCA) wordt een door rijk en regio gedeelde analyse uitgevoerd naar de staat van het mobiliteitssysteem. Deze komt uiterlijk na de bestuurlijke MIRT-overleggen in het voorjaar 2010 beschikbaar. Aan de hand daarvan wordt door het kabinet inzicht gegeven voor welke projecten een reservering (in het doorgetrokken Infrastructuurfonds) wenselijk is. Sommige van deze projecten kunnen worden opgenomen in de begroting en het MIRT voor 2011.

In de NMCA zal robuustheid geoperationaliseerd worden in de vorm van een maatstaf, die het besluitvormingsproces ten aanzien van investeringen ondersteunt. Het advies van de Raad van Verkeer en Waterstaat bevat goede handvatten voor deze verdere uitwerking. De aanbevelingen van de Raad zullen dus gebruikt worden bij het operationaliseren van robuustheid in de NMCA.

b. Laat het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) jaarlijks rapporteren over de robuustheid

De aanbeveling om het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) jaarlijks te laten rapporteren over robuustheid wordt door het kabinet overgenomen. Het KiM ontwikkelt, in samenwerking met de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) van Rijkswaterstaat, indicatoren voor de afzonderlijk netwerken (weg en spoor) en onderzoekt de mogelijkheid voor de ontwikkeling van een integrale robuustheidsindicator over de netwerken heen. De DVS verzamelt de benodigde data voor de KiM analyses en de NDW zorgt voor een voldoende kwaliteitsniveau van de data. Het KiM zal wanneer de indicator gereed is jaarlijks in de mobiliteitsbalans rapporteren over robuustheid.

c. Neem robuustheid op als criterium bij projecten

In de MobiliteitsAanpak is, in de vorm van 10 beeldende concepten, een hogere ambitie ten aanzien van het mobiliteitssysteem neergezet. Deze concepten 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 concretiseringsstag 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. Voldoende aanleiding dus om robuustheid ook bij het formuleren en toetsen van individuele projecten te betrekken.

Naast het bovenstaande is het van belang om verder invulling te geven aan robuustheid als toetsingscriterium in kosten-batenanalyses. Het KiM werkt hieraan, in samenspraak met het CPB. Eindresultaat moet zijn dat robuustheid als toetsingscriterium wordt opgenomen in de OEI-leidraad.

ACUPUNCTUUR IN DE HOOFDSTRUCTUUR (VROM-RAAD)

Selecteer nieuwe kristallisatiepunten voor verstedelijking op basis van hun positie in het vervoersnetwerk. Een initiërende en selecterende inzet van de rijksoverheid is noodzakelijk bij multimodale knopen op het hoogste niveau (IC-stations in nabijheid van rijkswegen) in stedelijke netwerken.

De VROM-raad geeft terecht aan dat verstedelijking en verkeer en vervoer nauw samenhangen. Daarbij kan het verstandig zijn nieuwe verstedelijking daar te laten plaats vinden waar het goed past bij het verkeers- en vervoersnetwerk c.q. daar waar vervoerscapaciteit voor handen is. In de Structuurvisie Randstad 2040 en de MobiliteitsAanpak heeft het kabinet op het schaalniveau van de stedelijke regio's en de noordelijke en zuidelijke Randstad gekozen voor een sterkere verknoping van het autosysteem en het openbaar vervoersysteem in combinatie met verdichting en centrumvorming. Daarmee worden de doelstellingen op dit punt uit de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit onderstreept en versterkt. Aan de genoemde keuze wordt nu nader invulling gegeven aan de uitvoeringsalliantie centrum- en knooppuntontwikkeling en de visie regionaal openbaar vervoer.

In aanvulling op de aanbeveling van de Raad, kan het echter ook verstandig zijn nieuwe verstedelijkingslocaties te ontwikkelen op plekken die daar om andere redenen geschikt voor zijn. In die gevallen kan het nodig zijn de verkeers- en vervoersinfrastructuur aan te passen. De keuze voor nieuwe kristallisatiepunten voor verstedelijking hangt namelijk met meer factoren samen dan alleen met de ligging in het vervoersnetwerk. Het kabinet benadrukt dat het gaat om integrale afwegingen waarbij verkeer en vervoer van groot belang is, maar er ook andere functies zijn die een rol spelen. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan natuur, landschap, recreatie en landbouw. Bovendien bestaan er met oog op het vergroten van de veiligheid en verkleinen van de hinder beperkingen bij het zoeken naar nieuwe woningbouwlocaties. Om de kracht van de steden te vergroten en de druk op het landschap te verkleinen legt het kabinet overigens extra nadruk op bouwen binnen het bestaande bebouwde gebied. De doelstellingen op dat punt zijn nog verder verhoogd met de Structuurvisie Randstad 2040.

Daarnaast zal het kabinet in overleg met de decentrale overheden middels een visie regionaal openbaar vervoer aangeven hoe deze modaliteit, conform de MobiliteitsAanpak, op olympisch niveau kan worden gebracht. De nota beschrijft hoe olympische kwaliteit eruit ziet en op basis van een analyse van de huidige situatie wat er op hoofdlijnen nodig is om de visie te realiseren. De visie is voor het kabinet het kader voor toekomstige afstemming met decentrale overheden, besluitvorming en toekenning van middelen vanuit de verschillende overheden voor het regionaal openbaar vervoer tot 2028. In de visie zal onder andere worden ingegaan op de potentie van knooppunten en op de noodzaak/wenselijkheid van nieuwe knooppunten en kansen voor combinaties met andere voorzieningen.

De resultaten van beide actielijnen zullen onder meer worden opgenomen in de volgende ronde van de gebiedsagenda's.

Stimuleer in grootstedelijke gebieden meerkernige ontwikkeling rondom voorstedelijke (intercity)stations.

Het kabinet stemt in met deze aanbeveling. Om de ambities met betrekking tot bundeling van verstedelijking en verdichting binnen bestaand stedelijk gebied en de bereikbaarheidsdoelstellingen te kunnen realiseren is een meerkernige ontwikkeling binnen de stedelijke netwerken op multimodale vervoersknooppunten noodzakelijk. Wij verwijzen hiervoor naar de Structuurvisie Randstad 2040 en de MobiliteitsAanpak. De uitwerking hiervan tot een met de regio's gedeelde visie en een afgestemd investeringsprogramma is in volle gang.

Stel geen beleidsregels op met kentallen en streefnormen. Locatiebeleid is maatwerk.

Deze aanbeveling is geheel in lijn met de Nota Ruimte en kan derhalve van harte worden onderschreven. Nederland kende een locatiebeleid, dat bedoeld was om de vestiging van bedrijven en voorzieningen te sturen, in overeenstemming met de aard van hun vervoersbehoefte. Dit «ABC-locatiebeleid» en het locatiebeleid voor Perifere en Grootschalige Detailhandelsvestiging is met de Nota Ruimte vervangen door een integraal locatiebeleid en gedecentraliseerd naar provincies en WGR-plusregio's. De bedoeling is dat elke regio voldoende vestigingsmogelijkheden biedt voor bedrijven en voorzieningen, zodat een optimale bijdrage wordt geleverd aan de versterking van steden en dorpen. Daarbij moet voor ieder bedrijf een goede plaats worden geboden. Dit is inderdaad een kwestie van maatwerk dat provincies en WGR-plusregio's het beste zelf kunnen bepalen. Het rijk heeft wel aangegeven dat voldaan moet worden aan de gewenste basiskwaliteit. Het locatiebeleid dient onder meer te waarborgen dat aan bedrijven en voorzieningen met omvangrijke goederenstromen of een omvangrijke verkeersaantrekkende werking ruimte wordt geboden op locaties met een goede aansluiting op verkeers- en vervoersverbindingen met bij voorkeur multimodale ontsluiting. Bedrijven en voorzieningen met arbeidsof bezoekersintensieve functies moet ruimte worden geboden op locaties bij voorkeur in de nabijheid van openbaar vervoersknooppunten en met een goede aansluiting op verkeers- en vervoersverbindingen. Het locatiebeleid is opgenomen in de ontwerp AmvB Ruimte, die momenteel bij uw Kamer ligt.

Leg in de komende decennia een grotere nadruk op investeringen in de hoofdinfrastructuur van het openbaar vervoer.

Het kabinet erkent (in de beleidsbrief van 19 november 2007 op basis van de LMCA spoor) dat met name in en tussen verstedelijkt gebied op de drukste baanvakken capaciteitsvergroting op het spoor ook in de toekomst noodzakelijk blijft om de bereikbaarheid te verbeteren, de grote vervoerstromen adequaat te verwerken op de drukste corridors, de reiziger een alternatief te bieden en het groeiende goederenvervoer te kunnen verwerken. Dit is onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. In de MobiliteitsAanpak heeft het kabinet aangegeven dat het streeft naar olympische kwaliteit. In de MobiliteitsAanpak zijn extra investeringen in het spoorwegennet en het regionaal openbaar vervoer aangekondigd. Het Planbureau voor de leefomgeving heeft in het onlangs gepubliceerde rapport «Openbaar vervoer, ruimtelijke structuur en flankerend beleid» berekend dat het aanbod aan diensten op het spoorwegennet in de Randstad op basis van de huidige kabinetsplannen in 2020 60% hoger is

dan in 2000. Wanneer de huidige plannen zijn uitgevoerd hebben we dus een behoorlijke sprong voorwaarts gerealiseerd. Het kabinet laat het hier echter niet bij, maar is voortvarend bezig met de uitwerking van de olympische kwaliteit voor de periode tot 2028. Naast het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, gebeurt dat in de Visie Regionaal Openbaar Vervoer.

Zorg voor goede parkeervoorzieningen bij treinstations.

Het kabinet onderschrijft deze aanbeveling van harte. Momenteel realiseren verschillende partijen, zoals NS en decentrale overheden, P+R-voorzieningen in de nabijheid van stations.

In het Actieplan Groei op het spoor heeft het kabinet € 30 mln gereserveerd voor de realisatie van deze P+R plaatsen.

Verplicht de aanleg van voldoende parkeergelegenheid, waarbij de mogelijkheid bestaat om via een gemeenschappelijke regeling aan de verplichting te voldoen.

Het kabinet kan zich vinden in de denkrichting dat belanghebbenden zelf voor hun parkeervoorzieningen zorgen. Dit is nodig om intensief ruimtegebruik op vervoersknooppunten te kunnen realiseren en ook wenselijk met het oog op de kwaliteit van de openbare ruimte. Centrale regulering is daarvoor echter niet nodig en bovendien ongewenst, vanwege strijdigheid met de noodzaak van maatwerk. Gemeenten zijn zeer wel in staat op hun eigen specifieke situatie toegesneden voorschriften te geven en doen dat in de praktijk ook. Ter ondersteuning van de gemeenten wordt thans de laatste hand gelegd aan de inrichting van een kenniscentrum parkeren, dat tot taak heeft om relevante kennis op het gebied van parkeren te vergaren en te verspreiden. Het kenniscentrum zal zich daarbij onder meer richten op de vraag of aanpassing van de kentekens noodzakelijk is. Het is aan de gemeente om te bepalen of deze kentekens al dan niet worden toegepast. Het Rijk zet in op gebiedsontwikkeling, waarbij de verschillende belangen worden samengebracht en overheid en bedrijfsleven in samenwerking zowel maatschappelijke als commerciële doelen realiseren.

Reken de extra infrastructuurkosten verbonden aan vestiging buiten de voorkeursknooppunten toe aan de gebruiker.

In de Nota Ruimte is het veroorzakersprincipe opgenomen. De raad verwijst daar op zich terecht naar. Dit principe past bij het uitgangspunt «de gebruiker betaalt». In de praktijk is dat niet in alle gevallen eenvoudig te implementeren. De wijze waarop de VROM-raad hier invulling aan geeft wijst het kabinet af. Daarbij speelt een rol dat in ruimtelijke plannen wordt geregeld wat gewenste en ongewenste vestigingsplaatsen zijn. Het kabinet acht het principieel verkeerd om bedrijven de mogelijkheid te bieden om zich tegen betaling te vestigen op locaties waar dit volgens het bestemmingsplan niet is toegestaan. Waar bestemmingsplannen vestiging wel toestaan kunnen nadere voorwaarden worden gesteld, gericht op het tegengaan of mitigeren van nadelige effecten. De, bij deze voorwaarden behorende, maatregelen moeten uitvoerbaar en effectief zijn. De maatregel die de VROM-raad voorstelt voldoet naar de mening van het kabinet niet aan deze eis. Zo zal het vaststellen van de «extra infrastructuurkosten» ten gevolge van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen niet eenvoudig, zo niet onmogelijk zijn. Het huidige netwerk kan nog overcapaciteit hebben, waardoor geen extra infrastructuur nodig is. Maar in de meeste gevallen is sprake van een reeds zwaar belast netwerk en van autonome groei. Er zal altijd discussie blijven over de vraag wie nu exact de veroorzaker is van de benodigde infrastructuuruitbreidingen. Ook is niet bij voorbaat duidelijk wie de «gebruikers» zijn. Het lijkt niet recht-

vaardig om de (vaak hoge) kosten van extra infrastructuur om te slaan over een betrekkelijk gering aantal bedrijven, mede gelet op het feit dat ook de rest van de samenleving profiteert van de «extra» infrastructuur. Het kabinet verwacht niet dat een onafhankelijk instituut dit in goede banen zal kunnen leiden, mede omdat het gaat om bij uitstek beleidsmatige afwegingen die maatwerk vereisen per individueel geval.

De raad spreekt voorts van «voorkeurslocaties» voor vestiging van bedrijven en instellingen. De karakteristiek van een dergelijke plek kan echter van plek tot plek sterk verschillen. Met de Nota Ruimte is daarom de afweging op dit punt in belangrijke mate bij de decentrale overheden neergelegd. Het lijkt erop dat de VROM-raad centraal een voorkeur voor stationslocaties wil uitspreken en daaraan een sterke sturingskracht wil geven voor de ruimtelijke ontwikkeling op decentraal niveau. Het idee hierachter acht het kabinet sympathiek, al wil het erop wijzen dat het voor het verkeers- en vervoerssysteem niet altijd het meest efficiënt is om nieuwe bedrijven en instellingen in geografisch opzicht dichtbij een OV-knooppunt te vestigen en dat ook vanuit milieuopectiek niet altijd wenselijk is. Bovendien kan er aanleiding zijn dit soort instellingen juist elders te vestigen. De leefbaarheid en vitaliteit van een wijk of buurt kan daarvoor bijvoorbeeld aanleiding zijn. De keuze kan derhalve niet alleen door verkeers- en vervoersoverwegingen worden gemaakt, al spelen die natuurlijk wel een belangrijke rol. Het kabinet wil er ook op wijzen dat de wijze waarop de Raad deze aanbeveling formuleert ook beelden oproept van extra regels en meer centrale sturing. Ook om die reden kan het kabinet deze aanbeveling niet omarmen.

Stem de wettelijke herzieningstermijnen van verschillende ruimtelijke plannen op elkaar af.

De Raad bepleit een synchronisatie van planvorming, waarbij nationale, provinciale en lokale ruimtelijke plannen volgtijdelijk worden vastgesteld. Met deze door de raad voorgestelde vorm van planvorming hebben we in het verleden reeds ervaring opgedaan. Nederland kende voor 1965 een dergelijk stelsel onder vigeur van de Wet inzake het Nationale Plan en de Streekplannen¹. Deze ervaring was weinig positief. De streekplannen met een bindende werking voor lokale plannen bleken te star als uitwerkingsskader voor gemeentelijke plannen en daardoor nauwelijks hanteerbaar. Het meest in het oog vallende effect van die wet was een overdaad aan ambtelijk en bestuurlijk overleg, hetgeen de voortgang en effectivering van een dynamisch ruimtelijk beleid op alle overheidsniveaus in hoge mate bemoeilijkte. Bij de totstandkoming van de Wro is een uitvoerige gedachteswisseling tussen regering en parlement geweest over de afstemming van beleid en of die afstemming zou moeten worden vormgegeven door eisen te stellen aan de inhoud, tijdsduur e.d. van de structuurvisies. Weloverwogen is gekozen voor een stelsel waarbij een ruime mate van vrijheid bestaat voor aard en inhoud van het strategisch ruimtelijk beleid op alle bestuursniveaus. Ook is bewust gekozen voor het niet opnemen van geldingstermijnen van structuurvisies. Het kabinet is voornemens de termijnen voor milieubeleidsplannen, zoals nu in de Wet milieubeheer opgenomen, te heroverwegen. De aanvankelijke wens van het kabinet om de nationale en regionale waterplannen, waartoe de Waterwet verplicht, niet te koppelen aan een termijn van geldigheid kan niet worden vastgehouden omdat de Kaderrichtlijn Water daaraan in de weg stond.

¹ Wet van 28 september 1950, Stb. K 415, houdende voorlopige regeling inzake het Nationale Plan en de streekplannen.

**Minister, neem uw bestuurlijke verantwoordelijkheid voor het ontwikkelen van multimodale knooppunten.
Stel heldere kaders in termen van financiën en verantwoordelijkheden.
Stel de gebiedsagenda's centraal als regionaal afsprakenkader.**

Met inachtneming van het bovenstaande zien wij hier inderdaad een belangrijke taak liggen voor het Rijk, die inmiddels ook voortvarend is opgepakt. Het kabinet onderschrijft de centrale rol van de gebiedsagenda's, die als voorportaal van de bestuurlijke overleggen, bij gedeelde noodzaak en urgentie de basis kunnen vormen voor het starten van verkenningen. Het maken van goede afspraken houdt evenwel ook in dat men elkaars taken en verantwoordelijkheden respecteert. Het Rijk is al actief betrokken bij de ontwikkeling van multimodale knooppunten en zal dat in de toekomst ook blijven.