

Vergaderjaar 2007–2008

31 200 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2008

Nr. 85

BRIEF VAN DE MINISTERS VAN VERKEER EN WATERSTAAT EN VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEU- BEHEER EN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER- STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 juni 2008

1. Inleiding

Met deze brief informeren wij u over de uitkomst van de bestuurlijke overleggen MIRT die wij gedrieën op 26 en 28 mei hebben gehouden met de regionale bestuurders. De vertegenwoordiging van regionale kant bestond niet alleen uit bestuurders met de portefeuille verkeer en vervoer, maar ook met de portefeuille ruimtelijke ordening.

De agenda's en besprekingen van de bestuurlijke overleggen krijgen een steeds integraler en gebiedsgericht karakter waardoor het mogelijk wordt om de besluitvorming over infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen beter op elkaar af te stemmen. Het accent ligt daarbij op de gebiedsgerichte aanpak. De afspraken die per landsdeel respectievelijk gebied zijn gemaakt, zijn als bijlage bij deze brief gevoegd.¹

2. Uitkomst bestuurlijke overleggen

Het accent van de overleggen lag op het bespreken van de voortgang van de afspraken uit de bestuurlijke overleggen najaar 2007 en het agenderen van onderwerpen voor de overleggen najaar 2008. Over het algemeen kan geconcludeerd worden dat de uitvoering van eerder gemaakte afspraken op schema ligt. Indien nodig zijn er aanvullende afspraken gemaakt. Daarnaast stonden de volgende algemene onderwerpen op de agenda:

1. Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
2. Verstedelijkingsafspraken
3. MobiliteitsAanpak
4. Quick wins Netwerkaanpak
5. Netwerkanalyses Vaarwegen
6. Evaluatie omvang BDU

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

2.1 Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

Projectenboek 2009

Met het uitbrengen van het MIRT Projectenboek 2008 is een stap gezet op weg naar een meer samenhangend en gebiedsgericht beleid in het ruimtelijk fysieke domein. Hoofdstuk 3 is een eerste aanzet geweest om te komen tot een (meer) samenhangend beeld van de verschillende gebieden en de rijksprojecten c.q. de projecten waar het rijk een bijdrage aan levert. De ambitie is om in het Projectenboek 2009 per gebied de (ontwikkelings)opgaven te duiden en daaraan de verschillende rijksprojecten te relateren. Ook is het de bedoeling om in hoofdstuk 3 de samenhang van rijksprojecten met de relevante (dat wil zeggen, dragen bij aan de geformuleerde opgave) regioprojecten in beeld te brengen. Waar mogelijk wordt daarbij ook een relatie gelegd met publiek-private investeringen. Hoofdstuk 3 wordt samen met de betrokken regio's uitgewerkt.

Spelregelkader

De afgelopen periode is er gewerkt aan een analyse van de bestaande spelregels voor besluitvorming en afweging van ruimtelijk fysieke rijksinvesteringen om te kunnen komen tot meer uniforme spelregels.

Tijdens de bestuurlijke overleggen is de lijn voor een MIRT spelregelkader met de decentrale overheden besproken. Het is de bedoeling dat het spelregelkader zodanig wordt opgezet dat besluitvorming over aspecten als leefbaarheid, inpassing en ruimtelijke en economische ontwikkeling en infrastructuur op dezelfde manier tot stand komt. Eén van de uitgangspunten is onder andere dat het huidige MIT/SNIP spelregelkader en de Nota Ruimtebudget procedure leidend zijn bij de verdere uitwerking. Voor het zomerreces ontvangt u nog een brief over de stand van zaken. Conform planning is het spelregelkader eind 2008 gereed.

2.2 Verstedelijkingsafspraken

Het streven is om eind 2009 integrale verstedelijkingsafspraken te maken tussen het rijk en stedelijke regio's voor de periode 2010–2019. Uitgangspunt is een integrale aanpak in het kader van duurzame verstedelijking.

Ten opzichte van de woningbouwafspraken die in 2004 zijn gemaakt voor de periode 2005–2009 zijn er belangrijke verschillen qua uitgangspunten. De convenanten die in 2004 zijn gesloten waren vooral gericht op kwantitatieve woningproductie. De te maken verstedelijkingsafspraken zullen integraler zijn en er zal meer nadruk liggen op ook de kwalitatieve aspecten. Voor het zomerreces ontvangt u een brief over de verstedelijkingsafspraken waarin aanpak en proces nader uiteengezet zijn. Waar de verstedelijkingsafspraken leiden tot de inzet van rijksmiddelen (geld, grond, vastgoed) zullen deze projecten worden opgenomen in het MIRT projectenboek.

Het proces om tot verstedelijkingsafspraken te komen is inmiddels opgestart met eerste verkennende ambtelijke gesprekken in de regio's. De bedoeling is dat de samenwerking verder vorm krijgt door te gaan werken met gebiedsteams (rijk/regio) om de zaken verder uit te werken zodat bij het MIRT overleg in het najaar de regionale opgaven (programma's en projecten), de kansen en risico's daarbij en de eventuele discussiepunten helder op tafel liggen.

2.3 MobiliteitsAanpak

In 2006 zijn de Netwerkanalyses afgerond. Tezamen met de Landelijke

Markt- en Capaciteitsanalyses (LMCA's) uit 2007 geven deze een goed beeld van ontwikkelingen en gewenste investeringen voor de periode tot 2020. Dit jaar worden de uitkomsten van de beide trajecten samengenomen in de MobiliteitsAanpak. Het doel is om te komen tot een samenhangend en concreet beleidsplan, dat een aanpak presenteert gericht op duurzame verbetering van de bereikbaarheid in relatie tot ruimtelijke ontwikkeling. Het doel is dat met de MobiliteitsAanpak een impuls gegeven wordt aan gebiedsgerichte samenwerking, beleidsvorming en investeringsbeslissingen.

In de MobiliteitsAanpak worden maatregelen aangekondigd voor deze kabinetsperiode en richting 2020. Deze maatregelen worden geplaatst in een lange termijn perspectief (richting 2040) en in het kader van de verstedelijkingsafspraken tot 2020 (zie 2.2). Concreet omvat de MobiliteitsAanpak:

- voor deze kabinetsperiode naast het actieprogramma spoor ook actieprogramma's voor de wegen, het regionaal OV (werkt door naar 2020) en reisinformatie;
- voor 2020 een concrete invulling van de Nota Mobiliteit, een besluit over de scope en financiering van de LMCA Spoor, specifieke maatregelen voor het goederenvervoer, mobiliteitsmanagement en fietsbeleid en een integraal investeringsprogramma;
- een lange termijn perspectief met aandacht voor duurzaamheid, technologie, systeemintegratie en nieuwe mobiliteitsconcepten voor een robuust en samenhangend netwerk dat kwaliteit en betrouwbaarheid biedt voor de gebruikers.

De inhoudelijke voortgang van de MobiliteitsAanpak wordt onder meer besproken in het Nationaal Mobiliteitsberaad. In alle bestuurlijke overleggen met de regio's is de MobiliteitsAanpak aan de orde geweest. In de samenwerking tussen regio en rijk is met de MobiliteitsAanpak extra geïnvesteerd. Vanuit regionale overheden is er waardering voor dit proces. De MobiliteitsAanpak wordt in september aangeboden aan de Tweede Kamer.

2.4 Quick wins Netwerkaanpak

Tijdens de bestuurlijke overleggen van afgelopen najaar zijn er afspraken gemaakt over de tweede tranche quick wins Netwerkaanpak. De quick wins passen in de filosofie van de netwerkaanpak om daar waar mogelijk snel tot resultaten te komen. De aanpak en opzet van de quick wins wordt de komende periode, in samenwerking met de regionale bestuurders, geëvalueerd. De uitkomst wordt besproken tijdens het bestuurlijk overleg najaar. De uitvoering van de eerste en tweede tranche verloopt voor het grootste deel volgens planning. Een aantal van de quick wins is reeds in realisatie. Met de regionale bestuurders is afgesproken om de eerste en tweede tranche uiterlijk 31 december 2010 respectievelijk 2011 op te leveren.

2.5 Netwerkanalyses Vaarwegen

Zoals uit de onlangs uitgebrachte Binnenvaartbrief (Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 29 644, nr. 84) blijkt, streeft het rijk naar het stimuleren van het goederenvervoer over water. Het rijk investeert daarom zelf ook fors in het rijksvaarwegennet. Een goed toegankelijk netwerk van binnenhavens is daarnaast echter van groot belang voor het vervoer over water. Regionale en lokale overheden hebben een belangrijke taak bij het revitaliseren van de binnenhavens. Het beleidsmatige fundament hiervoor zijn de regionale netwerkanalyses vaarwegen welke worden opgesteld door de regionale overheden. De regio is gevraagd om vóór 1 juli tenminste een conceptversie aan te bieden voor commentaar.

De netwerkanalyses vormen de basis voor de quicks wins vaarwegen. De regio's is gevraagd om te komen met voorstellen die een duidelijke meerwaarde betekenen voor het vervoer over water. VenW stelt in twee tranches in totaal € 62 mln. (€ 55 mln. enveloppe Vaarwegen, € 7 mln. amendement Anker) beschikbaar. Om in aanmerking te kunnen komen voor een bijdrage uit de eerste tranche dienen de provincies en stads-regio's voor 1 oktober de definitieve netwerkanalyse en de voorstellen voor quick wins bij het ministerie aan te leveren. De quick wins moeten worden onderbouwd door middel van een maatschappelijke kosten baten analyse op hoofdlijnen. De regio is gevraagd om voor 1 september conceptvoorstellen voor quick wins aan te leveren. Over de toekenning van de quick wins vindt besluitvorming plaats in het najaar.

2.6. Evaluatie omvang BDU

Momenteel wordt de omvang van de BDU geëvalueerd. De evaluatie wordt uitgevoerd in goed overleg met de decentrale overheden. Er wordt in drie scenario's met oplopende ambitie gekeken naar de hoogte van de BDU. Daarbij wordt als referentie uitgegaan van het bestaande budget, inclusief onvermijdbare meerkosten als bijvoorbeeld luchtkwaliteit. In dit nul-scenario wordt eveneens geanalyseerd of de NoMo-afspraken kunnen worden gehaald. Zoals tijdens het AO Marktwerving OV van eind mei door de staatssecretaris is aangegeven, is het proces erop gericht om na de zomer de eerste voorlopige beelden beschikbaar te hebben. Over de concrete invulling van de evaluatie van het BDU-budget worden afspraken gemaakt met de koepels (IPO, VNG, SKVV).

3. Randstad Urgent

Evenals tijdens het afgelopen najaarsoverleg heeft een deel van het overleg met de Randstedelijke overheden gezamenlijk plaatsgevonden. De nadruk tijdens dit gezamenlijke overleg lag op (de voortgang van) het programma Randstad Urgent en enkele specifieke projecten daarbinnen. De algemene teneur is dat met het programma – na de formele start in oktober 2007 – het afgelopen goede voortgang is geboekt, niet alleen met betrekking tot het behalen van de afgesproken mijlpalen in de 35 projecten, maar ook op het gebied van de vernieuwende bestuurlijke aanpak en werkwijze. In de bijlage van deze brief treft u de uitkomsten aan van het gezamenlijke overleg over Randstad Urgent. In het najaar wordt u middels de «Randstadbrief» geïnformeerd over de voortgang van het gehele programma.

4. Tot slot

Graag sluiten wij deze brief af met de opmerking dat wij deze ronde van bestuurlijke overleggen als plezierig en constructief hebben ervaren. Dat geldt niet alleen voor de overleggen zelf, maar ook voor de samenwerking met de collega ministeries. We zien dan ook uit naar een verdere samenwerking waar het de gebiedsgerichte aanpak betreft, op weg naar de overleggen over het MIRT 2009.

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