

Vergaderjaar 2011–2012

33 000 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2012

Nr. 20

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 november 2011

Met deze brief informeer ik u, mede namens de staatssecretaris, over de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen MIRT. Deze zijn op 3, 7, 8 en 9 november 2011 gevoerd met alle landsdelen. Hierbij waren tevens de ministeries van BZK/WWI en EL&I hoogambtelijk vertegenwoordigd.

Tijdens de overleggen is een aantal algemene punten de revue gepasseerd, te weten: stand van zaken ontwerp-Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (verder: SVIR) mede in relatie tot het Topsectorenbeleid, de actualisatie van de gebiedsagenda's en de frequentie van de bestuurlijke overleggen MIRT vanaf 2012. Daarnaast is uitvoerig gesproken over de invulling van de gebiedspakketten «Beter Benutten». In het navolgende zal kort op deze punten worden ingegaan en zal nog een aantal andere onderwerpen kort worden toegelicht.

Als bijlage 1 treft u de gemaakte regiospecifieke afspraken per gebied¹; in bijlage 2 treft u de geactualiseerde spelregels van het MIRT (tevens kort toegelicht in deze brief)¹ en bijlage 3 betreft de vierde voortgangsrapportage van het regiospecifiek pakket Zuiderzeelijn najaar 2011.¹

Stand van zaken ontwerp-SVIR en Topsectorenbeleid

Tijdens de BO's MIRT is een toelichting gegeven op de stand van zaken rond de ontwerp-SVIR. Door een aantal regio's is een toelichting gegeven op de ingebrachte zienswijzen. Voorts is gesproken over de in de ontwerp-SVIR gelegde koppeling met de ontwikkeling van de topsectoren. Bij de vaststelling van de SVIR en de actualisatie van de gebiedsagenda's zal rekening worden gehouden met de ruimtelijke en infrastructurele opgaven uit de agenda's voor de topsectoren, die het kabinet van Rijksbelang vindt.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Actualisatie Gebiedsagenda's

In het BO MIRT najaar 2009 zijn nagenoeg alle gebiedsagenda's vastgesteld. De gebiedsagenda's vervullen in toenemende mate de functie van agenderend voorportaal in het MIRT.

Zowel het Rijk als vrijwel alle regio's voelen de behoefte om de huidige gebiedsagenda's te actualiseren. Aanleiding daarvoor zijn de ontwikkelingen en afspraken die sinds de vaststelling hebben plaats gevonden. Hierbij kan gedacht worden aan: projectbesluiten, afgeronde verkenningen, MIRT-onderzoeken, etc., maar ook de ontwerp-SVIR, de investeringsbrief en in een aantal gevallen ook de nieuwe collegeakkoorden. Rijk en regio tornen niet aan de functie en het karakter van de gebiedsagenda als gezamenlijk document en stellen voorts vast dat de geschetste ontwikkelingen niet hoeven te leiden tot een compleet nieuwe gebiedsagenda. In de meeste gevallen volstaat een update van de huidige gebiedsagenda. Wel dient uitdrukkelijk aandacht te zijn voor de nieuwe verantwoordelijkheidsverdeling in het ruimtelijk domein. Het Rijk en de regio's werken toe naar vaststelling van alle geactualiseerde gebiedsagenda's in het BO MIRT najaar 2012.

Grensoverschrijdend Spoorvervoer

In het Regeerakkoord is de ambitie opgenomen om de grensregio's beter bereikbaar te maken voor treinverkeer en daar een grensoverschrijdende ontwikkeling in gang te zetten, waaronder aansluiting op bepaalde buitenlandse stations voor hogesnelheidstreinen.

Tijdens de BO's MIRT is hiervoor een belangrijke stap gezet, door het maken van concrete afspraken met de regionale overheden en de vervoerders over verbeteringen in het grensoverschrijdend spoorvervoer. Mede naar aanleiding hiervan heb ik besloten middelen te reserveren voor Grensoverschrijdend Spoorvervoer, fase 2 en bovendien in lijn met de motie Anker/Mastwijk (TK 32 351, nr. 5). Het betreft middelen in de periode 2015–2020. Zoals uit de MIRT afspraken blijkt ben ik met de regionale partners in overleg om concreet invulling te geven aan de besteding van deze investeringsmiddelen. Tijdens de bestuurlijke overleggen MIRT in 2012 en 2013 wil ik met hen hierover afspraken maken. Ik beschouw de motie Anker/Mastwijk (TK 32 351, nr. 5) hiermee als afgedaan.

In bijlage 1 wordt u nader geïnformeerd over de uitkomsten van de gesprekken met de regio's Limburg en Brabant over de verbinding Heerlen-Aken, conform mijn eerdere toezegging (TK 11 056). Ook wordt u geïnformeerd over de vooruitgang op de verbindingen Eindhoven-Venlo-Düsseldorf/Duisburg en Maastricht-Luik.

Samen met de regio Oost-Nederland zet het ministerie van IenM zich actief in om de (internationale) bereikbaarheid van Arnhem te verbeteren. Ik heb met de regio afgesproken de stapsgewijze verbetering van de ICE-verbinding Amsterdam-Frankfurt samen met de betrokken (Duitse) partners voortvarend voort te zetten en in 2012 plannen te maken om de regionale verbinding Arnhem-Emmerich te versterken. Bovendien wordt binnen PHS gewerkt aan een betere doorstroming van de ICE en krijgt deze een eigen pad. Door een betere benutting van het traject en maatregelen op de korte termijn wordt deze verbinding voor meer reizigers aantrekkelijker en betrouwbaarder. Voor een nieuw onderzoek naar een HSL-Oost zie ik, mede in het licht van de keuzes die zijn gemaakt binnen de ontwerp-SVIR en de prioriteiten die zijn gesteld binnen de verlenging van het MIRT, geen aanleiding. Ik beschouw hiermee de motie Cramer/Koopmans (TK 31 305, nr. 106) als afgedaan.

Programma Beter Benutten

Met de regio's heb ik afspraken gemaakt over de gebiedspakketten Beter Benutten. Daarnaast zijn middelen gereserveerd voor landelijke programma's zoals decentraal spoor en ITS. Hiermee zijn de financiële middelen voor het programma Beter Benutten belegd. De maatregelen worden deze kabinetsperiode uitgevoerd waardoor de files op de belangrijkste fileknelpunten in de regio's worden aangepakt en de groei op het spoor wordt geacommodeerd. In een afzonderlijke brief wil ik u nader informeren over het programma Beter Benutten. Deze brief ontvangt u uiterlijk 2 december 2011.

NMCA knelpunten decentraal spoor (programma Beter Benutten)

Vanuit het Rijk wordt in het kader van het programma Beter Benutten € 90 mln beschikbaar gesteld voor de aanpak van capaciteitsproblemen op de gedecentraliseerde spoorlijnen. Als uit de vervolganalyse duidelijk is geworden op welke van de in de NMCA geïndiceerde lijnen die knelpunten zich daadwerkelijk op korte termijn voordoen, wordt bezien welke maatregel(en) daarvoor de beste oplossing zijn en wat die kosten. Dat kunnen ook andersoortige maatregelen zijn dan de bekende spoormaatregelen zoals multimodale maatregelen, vraagbeïnvloeding en innovatieve maatregelen. In 2012 zal over de financiering van die maatregel(en) vervolgens afspraken worden gemaakt met de betrokken overheden, op basis van cofinanciering. Gestreefd wordt naar publieke en private cofinanciering. De betrokken regio's Noord, Oost en Limburg hebben aangegeven hieraan te willen meewerken.

Frequentie BO MIRT per 2012

Naar aanleiding van het samenvoegen van het voormalige ministerie van VenW en onderdelen van het voormalige ministerie van VROM heeft een algemene herschikking van bestuurlijke overleggen plaats gevonden. Een aantal overleggen is samengevoegd en/of zijn in frequentie gehalveerd of verder in frequentie terug gebracht. Dit betekent dat vanaf 2012 er 1 bestuurlijk overleg MIRT per jaar zal plaatsvinden en wel in het najaar. Dit voornemen van het Rijk is met de regio's besproken. Met de regio's is afgesproken dat als bestuurlijk overleg op projectbasis noodzakelijk is, dit op ad hoc basis kan worden georganiseerd. Op termijn kan worden bezien of deze opzet aanpassing behoeft.

Actualisatie Spelregels van het MIRT

Met de actualisatie van de Spelregels van het MIRT, de zogeheten MIRT Spelregels, heb ik een volgende stap gezet in het implementeren van de aanbevelingen van de commissie Elverding. Daarnaast heb ik conform de aanbeveling uit de evaluatie baten-lastendienst Rijkswaterstaat de *Life Cycle Cost* systematiek een plek gegeven. Het doel van de MIRT Spelregels is het beschrijven van de besluitvormingsvereisten bij het Rijk om te komen tot een beslissing over een eventuele financiële rijksbijdrage.

De actualisatie betreft een eenduidiger gebruik van terminologie, de verdere «vernatting» in het kader van de start van het Deltaprogramma en het integreren van de uitkomsten van Sneller&Beter (met name procesontwerp) en de voorgenomen wijziging van de Tracéwet. Tevens passen de wijzigingen in mijn streven te komen tot eenvoudiger en betere regelgeving (Eenvoudig Beter). Zo is het aantal beslismomenten teruggebracht van vijf naar vier en bieden de spelregels inzicht en duidelijkheid aan een ieder aan de voorkant van het proces. In lijn met de aanbeve-

lingen van de commissie Elverding ligt het accent in de besluitvorming op de verkenningsfase. Zo dient er bij de startbeslissing zicht te zijn op (mogelijke) bijdragen van het Rijk en eventueel ook van de regio, de scope van het project en de uitvoeringsperiode. Bij het nemen van de voorkeursbeslissing moet er duidelijkheid zijn over budget (voor zowel aanleg als beheer en onderhoud) en verdeling tussen partijen, de voorkeursvariant, de wijze waarop de markt wordt betrokken en de beoogde realisatieperiode. Deze aspecten worden in de planuitwerkingsfase nader uitgewerkt. Met het nemen van de projectbeslissing is er aldus finale duidelijkheid over het budget en de verdeling tussen partijen, de scope van het project, de realisatieperiode en de marktbenadering. De realisatiefase wordt afgerond met de opleveringsbeslissing. Dit alles draagt bij aan snellere en betere besluitvorming.

De geactualiseerde versie vervangt de MIRT Spelregels versie januari 2009. Op projecten die gestart zijn onder de eerdere MIRT Spelregels zijn de geactualiseerde MIRT Spelregels van toepassing, tenzij hierover projectspecifieke afspraken zijn gemaakt. De geactualiseerde MIRT Spelregels zijn van toepassing op het moment dat de dat de herziene Tracéwet in werking treedt. Met het toesturen van de geactualiseerde MIRT Spelregels geef ik, in lijn met eerdere reacties hierop, invulling aan motie 31 700-A, nr. 43.

Ontwikkelagenda maatschappelijke kosten-batenanalyse

In de eerste voortgangsrapportage van het project RRAAM (TK 31 089, nr. 83) is gemeld dat de TK bij de toezending van de Spelregels van het MIRT nadere informatie zal ontvangen over de inhoud van de ontwikkelagenda maatschappelijke kosten-batenanalyse (verder MKBA). Bij dezen voldoe ik aan die toezegging.

De ontwikkelagenda MKBA is het resultaat van het symposium «MKBA tussen methodiek en politiek» en kent vier doelstellingen:

- Vergemakkelijken van een brede beoordeling van projecten.
- Verhogen van de betrouwbaarheid van de kengetallen en andere gegevens die bij MKBA's worden gebruikt.
- Vergroten van de gebruikersvriendelijkheid van het MKBA-instrument en de toegankelijkheid van MKBA's.
- Vergemakkelijken en verbeteren de toepassing van MKBA in de praktijk.

In de ontwikkelagenda staat de beoordeling van MIRT-projecten centraal, waartoe ook de projecten van het Deltaprogramma behoren.

Uitvoering van de ontwikkelagenda zal eind 2012 een tweetal producten opleveren. Het eerste product zal een overzicht zijn van algemeen toe te passen meet- en waarderingsmethoden voor veel voorkomende effecten. Dat overzicht zal ook de zgn. «zwakke waarden» (moeilijk te monetariseren m.n. externe effecten) omvatten en zal in overleg met planbureaus en andere deskundigen tot stand komen. Het overzicht zal op de kennispagina's van de website van de rijksoverheid worden gepubliceerd. In de geest van Sneller en Beter zullen waar mogelijk eenvoudige rekenmethoden en kengetallen voor het op geld waarden van effecten worden toegevoegd. Nieuwe meet- en waarderingsmethoden die nodig zijn voor de MKBA van RRAAM zullen al eind 2011 en in het voorjaar van 2012 beschikbaar komen.

Het tweede product van de ontwikkelagenda zal een reeks goede voorbeelden van de toepassing van MKBA zijn. Er is al veel mogelijk, met name als het gaat om het toepassen van een breed beoordelingskader of een andere presentatie van de resultaten van de MKBA. Het Rijk wil die mogelijkheden verder verkennen in samenwerking met provincies, gemeenten en waterschappen. Begin 2012 zal een kennis- en leerpro-

gramma starten dat ruimte biedt om ervaring op te doen met nieuwe aanpakken en dat projectleiders en begeleiders van MKBA's de gelegenheid biedt kennis uit te wisselen.

Op basis van de resultaten van de uitvoering van de ontwikkelagenda zal begin 2013 worden gezien of en in hoeverre er aanleiding bestaat voor de in de motie Wiegman-Scheppelink (32 123-A, nr. 27) gevraagde herijking van de systematiek voor het beoordelen van projecten. Daarbij zullen ook de uitkomsten worden betrokken van studie Plannen voor de Stad, die door het CPB en het PBL wordt uitgevoerd, alsmede het onderzoek van het KIM naar de invulling van doelbereik in het MIRT. Leidraad voor het kabinet zal zijn dat de toe te passen beoordelingssystematiek – zoals ook bij de MKBA het geval is – een objectief beeld dient te geven van de te verwachten projecteffecten.

Afronding verkenning centrumontwikkeling Emmen

Met de oplevering van de Business case 3.0 wordt de MIRT-verkenning «Centrumontwikkeling Emmen» afgerond. De MIRT-verkenning geeft wel meer duidelijkheid, maar biedt nog geen oplossing voor het plantekort van € 17 mln. Gelet op het feit dat de realisatie van de laatste fase van het project, de Hoofdstraatlocatie niet voor 2015 is voorzien, is het niet reëel te verwachten dat de financiering voor alle projectonderdelen in 2011 volledig gedekt is. In de Business case is dan ook conform motie Roefs/Koopmans (TK 32 123 A, nr. 77) een financieel plan c.q. strategie voor fondswerving opgenomen. Hiermee is de motie afgehandeld. De uitvoering van de motie heeft, mede door het ingezette kabinetsbeleid en de bezuinigingen, niet geleid tot extra financiële bijdragen van de andere ministeries (OCW, IenM, ELenI en BZK/WWI). Het Rijk blijft doormiddel van inzet van kennis en kunde ten aanzien van de ontwikkeling van grote integrale projecten wel betrokken bij de centrumontwikkeling Emmen.

Verzorgingsplaatsen

In de afgelopen jaren is een inventarisatie gedaan van de stand van zaken van verzorgingsplaatsen (parkeerplaatsen op het hoofdwegennet). Gebleken is dat wat betreft de benodigde capaciteit het aantal parkeerplekken voor personenauto's voldoende is, maar dat dit voor vrachtauto's niet het geval is. Dit tekort is deels te wijten aan het feit dat niet alle parkeerplekken voor vrachtauto's op de juiste plekken liggen. Maar ook het rijverbod voor vrachtwagens op zon- en feestdagen in Duitsland en de Duitse MAUT zijn mede oorzaak van het tekort. Daardoor zijn de parkeerplaatsen bij de grens vaak overvol en worden er regelmatig tientallen vrachtwagens op de vluchtstrook geparkeerd.

Uit recente berekeningen blijkt dat er op dit moment voor vrachtauto's een tekort is van circa 1 800 parkeerplekken. Dit tekort zal in 2020 zonder aanvullend beleid verder oplopen.

Wat betreft de kwaliteit blijken solitaire verzorgingsplaatsen (parkeerplaatsen zonder benzinestation of restaurant) onvoldoende te scoren op aspecten als verkeersveiligheid of zicht vanaf de weg. Uitgaande van mijn verantwoordelijkheid voor het hoofdwegennet, inclusief de verkeersveiligheid hierop, ben ik van mening dat:

- Op netwerkniveau er voldoende parkeer capaciteit dient te zijn voor zowel vrachtauto's als personenauto's.
- Verzorgingsplaatsen dienen te voldoen aan een minimum kwaliteitsniveau. Dit houdt in dat verzorgingsplaatsen verkeersveilig zijn, er voldoende verlichting is, de zichtbaarheid van de parkeerplekken vanaf de weg voldoende is, er op alle verzorgingsplaatsen een toilet aanwezig is en dat de verzorgingsplaatsen schoon zijn.

Voor de oplossing van de meest acute knelpunten met betrekking tot verzorgingsplaatsen heb ik € 25 mln beschikbaar. Ik richt mij daarbij met name op het oplossen van de meest verkeersonveilige capaciteitsknelpunten langs de (inter)nationale corridors A1, A4, A12, A67, A7 en de A50. Daarnaast is het mijn streven alle verzorgingsplaatsen op termijn te laten voldoen aan het door mij gewenste minimum kwaliteitsniveau. Met name solitaire parkeerplaatsen hebben daarbij mijn aandacht. Solitaire verzorgingsplaatsen die geen noodzakelijke aanvullende capaciteit voor het totale netwerk bieden zullen op termijn worden gesloten.

Het bedrag zal niet voldoende zijn om de capaciteit en de kwaliteit van alle verzorgingsplaatsen geheel op het door mij gewenste niveau te brengen. Om dit te bereiken en om het beschikbare bedrag zo efficiënt mogelijk in te zetten, zal ik daarom in overleg treden met marktpartijen om te bezien welke rol zij kunnen spelen bij het oplossen van de knelpunten. Ook zou op termijn een parkeertarief op verzorgingsplaatsen op het hoofdwegennet voor lang parkerende vrachtauto's overwogen kunnen worden. Eerst moet echter onderzocht worden of dit mogelijk en effectief is.

De staatssecretaris en ik kijken terug op een geslaagde en constructieve overlegronde.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus