

Vergaderjaar 2016–2017

31 305

Mobiliteitsbeleid

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 229

BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRA-STRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 mei 2017

Hierbij bieden wij u de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) aan¹. In deze brief gaan wij in op de uitkomsten van de NMCA. Wij hebben hierover mobiliteitsbreed het gesprek gevoerd aan de verbrede landelijke OV en Spoortafel met de decentrale overheden, vervoerders, verladers en belangenorganisaties. In deze brief wordt tevens een korte terugkoppeling gegeven van de overige onderwerpen die door de Staatssecretaris besproken zijn aan de landelijke OV en Spoortafel.

Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA)

Om een beeld te krijgen van de mobiliteitsontwikkeling op de lange termijn voeren wij eens in de vier jaar een Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) uit. Door deze analyse kan het nieuwe kabinet aan de slag met de meest recente lange termijn mobiliteitsgegevens. Met deze NMCA brengen wij naast de mobiliteitsontwikkeling ook de potentiële bereikbaarheidsopgaven op de lange termijn in beeld. In de analyse is het huidige MIRT-programma, dat loopt tot 2030, als gereed verondersteld. Er is gebruik gemaakt van het Lage en Hoge scenario in 2030 en 2040 van de Welvaart en Leefomgeving scenario's (WLO), opgesteld door het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Planbureau. De NMCA is een verkeer- en vervoeranalyse. Duurzaamheid, veiligheid en leefbaarheid maken geen onderdeel uit van de analyse. Deze onderdelen worden bij de definitieve besluitvorming over opgaven en maatregelen in het MIRT uiteraard betrokken en inzichtelijk gemaakt.

Integrale analyse

De analyse heeft tot doel potentiële vervoerknelpunten en bereikbaarheidsopgaven te signaleren. Het gaat hierbij om de wegen, vaarwegen,

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

spoorwegen en het regionaal openbaar vervoer. Er wordt gekeken naar zowel het personenvervoer als het goederenvervoer.

In MIRT trajecten wordt gebruik gemaakt van verkeer- en vervoermodellen. Met deze modellen wordt de ontwikkeling van het personen- en goederenvervoer in beeld gebracht. Voor het personenvervoer wordt gebruik gemaakt van het Landelijk Model Systeem, voor het goederenvervoer van BasGoed. In de NMCA is gebruik gemaakt van deze recent geactualiseerde landelijke verkeers- en vervoermodellen van Rijkswaterstaat en ProRail. De modellen zijn geactualiseerd naar aanleiding van een verbetertraject dat is gestart in 2013 (Kamerstuk 31 305, nr. 203). Door de verbeteringen die zijn doorgevoerd is het nu voor het eerst in een NMCA mogelijk om zowel personen- als goederenvervoer integraal te modelleren. Ook de fiets is hierin, inclusief de meest recente inzichten rond het e-bike gebruik, volwaardig meegenomen. Alle modaliteiten zijn zo volwaardig in de analyse betrokken, resulterend in een integraal beeld van de mobiliteitsopgaven. Met de verbeteringen wordt invulling gegeven aan een brede behoefte om potentiële knelpunten in het netwerk integraal te bekijken. Voor het spoor zal door ProRail nog verder geanalyseerd worden of de treinen ook operationeel en op een betrouwbare manier op het spoornetwerk passen.

Belangrijkste uitkomsten

De NMCA laat zien dat de personenmobiliteit en het goederenvervoer toenemen in zowel het Lage als Hoge WLO scenario. De groei wordt onder meer veroorzaakt door de bevolkings- en economische groei. Een deel van de toenemende mobiliteit kan worden opgevangen door de aanvullende capaciteit gecreëerd door het huidige MIRT programma en de regionale investeringen tot en met 2030. Dat laat de toegevoegde waarde van het MIRT programma zien met projecten zoals de A16 Rotterdam, Ring Utrecht, Zuidasdok, Programma Hoogfrequent Spoor en de opening van nieuwe stations.

Er blijven, ondanks de investeringen, echter in 2030 in zowel het Lage als Hoge scenario opgaven bestaan in het personen- en goederenvervoer. Deze opgaven worden groter richting 2040. In de periode na 2030 zijn nu geen investeringen verondersteld aangezien het huidige MIRT-programma tot en met 2030 loopt. De aard, omvang en samenhang van de opgaven in 2040 laten zien dat voor de aanpak van de verwachte vervoerknelpunten breed moet worden gekeken naar zowel infrastructurele als niet-infrastructurele maatregelen, bijvoorbeeld innovatie en Beter Benutten.

De groei van mobiliteit is het sterkst in, rond en tussen de grotere steden. Enkele andere gebieden laten juist krimp zien. Potentiële opgaven doen zich voor in en tussen de stedelijke gebieden en op de (achterland) verbindingen vanuit de Randstad. In deze gebieden stapelen de opgaven zich voor alle modaliteiten op, zowel in het personen- als goederenvervoer. In het personenvervoer doen de grootste opgaven zich voor in, rond en tussen de grote steden, met name Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Utrecht en Eindhoven. Andere potentiële opgaven zijn gesignaleerd op de verbinding richting Amersfoort, Zwolle, Breda, Tilburg, Den Bosch, en Arnhem – Nijmegen. In het goederenvervoer ontstaat met name op de corridor naar Duitsland een stapeling van potentiële knelpunten op het gebied van weg, vaarweg en spoorvervoer. Op weg en spoor is hier sprake van een potentieel vervoerknelpunt. Op het water is er geen capaciteitsprobleem, maar kan bodemerosie bij laag water beperkingen in vaardiepte geven.

In landelijke gebieden komen er minder capaciteitsopgaven uit de NMCA naar voren. In de krimpgebieden is in een aantal gevallen sprake van een daling van de mobiliteit. In deze gebieden zijn andere opgaven, zoals het op een betaalbare wijze bereikbaar houden van voorzieningen. Daarbij kan ook gekeken worden naar flexibelere mobiliteitsconcessies die inspelen op innovatieve vormen van mobiliteit.

In het brede gesprek over de NMCA dat wij aan de landelijke OV en Spoortafel hebben gevoerd zijn door de decentrale overheden, vervoerders en belangenorganisaties de geschetste opgaven bevestigd. Vanwege de verschillen in opgaven per regio's is er een gebiedsuitwerking opgenomen waarin naast de feitelijke uitkomsten van de analyse ook ruimte is voor regionale aandachtspunten. Deze punten zijn aan de OV en Spoortafels besproken.

Door de regio's en sector is, vanwege de omvang en urgentie van de opgaven een brede oproep gedaan tot het sluiten van een mobiliteitsakkoord. Hierbij werd opgeroepen tot een integrale en adaptieve aanpak. In de steden speelt de fiets daarin ook een belangrijke rol. Voor het spoor hebben partijen aandacht gevraagd voor robuustheid van het netwerk. Tot slot werd de oproep gedaan om ook in 2017 door te gaan met de voorbereiding en planvorming van projecten uit het MIRT.

Een integrale en adaptieve aanpak hebben wij bij de BO MIRT's van het najaar reeds ingezet met de inmiddels gestarte bereikbaarheidsprogramma's in Amsterdam, Rotterdam-Den Haag, en op de Goederencorridor Oost Nederland.

Overige onderwerpen OV en Spoortafels

Naast de NMCA is door de Staatssecretaris een aantal actualiteiten besproken aan de Landelijke OV en Spoortafel zoals onbeveiligde overwegen, de dienstregeling 2018 en de beleidsprioriteitenbrief aan NS/ProRail. De decentrale overheden en de spoorsector hebben aangegeven door te gaan met de (regionale) uitwerking van Toekomstbeeld OV. Daarin worden de uitkomsten van het gezamenlijke traject over de betaalbaarheid van het regionale OV en de vastgestelde handelingsperspectieven betrokken. De Staatssecretaris heeft benadrukt geen onomkeerbare besluiten te willen nemen naar aanleiding van het controversieel verklaren door uw kamer.

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

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema