

Vergaderjaar 2017–2018

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 242

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 april 2018

In NO-MIRT van 11 december 2017 (Kamerstuk 34 775 A, nr. 55) heb ik toegezegd uw Kamer een brief te sturen over de uitgangspunten van de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) omtrent duurzaamheid, trends in de ontwikkeling van automobilititeit en de invloed van technologische ontwikkeling daarop (zoals de zelfrijdende auto en autodeelconcepten) en het gebruik van de NMCA als basis voor het maken van investeringskeuzes. Hierbij doe ik de toezegging gestand om in een brief aan uw Kamer hierop een nadere toelichting te geven. Tevens gaan wij in op de motie van het lid Von Martels C.S. (Kamerstuk 34 775 A, nr. 39) over het meenemen van grensoverschrijdende baten in een MKBA.

Beleid- en investeringsbeslissingen op het gebied van infrastructuur zijn in Nederland al decennia verbonden aan niet alleen bestaande, maar ook verwachte knelpunten. Deze verwachte knelpunten maken we inzichtelijk door op basis van toekomstscenario's met verkeer- en vervoersmodellen berekeningen te maken van de te verwachten vraag (markt) en het aanbod (capaciteit). Daarom voeren wij eens in de vier jaar een Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) uit. Door deze analyse kan een nieuw kabinet aan de slag met de meest recente lange termijn mobiliteitsgegevens.

Welvaart en Leefomgeving scenario's

Uitgangspunt voor de verkeers- en vervoersmodellen die voor de NMCA gebruikt zijn, zijn de ontwikkelingen zoals beschreven in de Welvaart en Leefomgeving (WLO) scenario's van CPB en PBL uit 2015. Voor de WLO hebben onderzoekers van beide planbureaus trends en toekomstige onzekerheden verkend die van belang zijn voor de fysieke leefomgeving. Op basis van de verkenning schetsen het PBL en het CPB twee mogelijke scenario's Laag en Hoog.

Deze scenario's hebben de functie een reële bandbreedte te beschrijven van de ontwikkeling van Nederland. In de WLO zijn tevens onzekerheidsverkenningen opgenomen. De planbureaus oordelen bijvoorbeeld in hun onzekerheidsverkenning dat de effecten van automatische voertuigen vooral op de lange termijn spelen (2050) dat jongeren zich nog niet afkeren van de auto en dat autodelen nog een kleine nichemarkt blijft. In het scenario Hoog is wel een substantieel internationaal klimaatbeleid en technologische ontwikkeling verondersteld zodat het aandeel elektrische auto's en thuiswerken toeneemt. Dit klimaatbeleid is in de scenario's nog niet voldoende om aan de klimaatafspraken van Parijs te voldoen. In een aanvullende onzekerheidsverkenning binnen de WLO zijn de effecten van de 2°C-doelstelling door de planbureaus uitgewerkt. Afgesproken is dat na vijf jaar (2020) wordt bekeken of de WLO-scenario's een update behoeven.

Nationale Markt en Capaciteitsanalyse

De NMCA is een verkeer- en vervoeranalyse die toekomstige mobiliteitsontwikkelingen en potentiële knelpunten in beeld brengt. De NMCA laat zien dat zowel in het Lage als Hoge scenario opgaven ontstaan in, rond en tussen de grotere steden en op de achterlandverbindingen. Door middel van gevoeligheidsanalyses is voor een aantal ontwikkelingen verkend welke invloed zij kunnen hebben op de mobiliteit en bereikbaarheid in Nederland richting 2040. Voorbeelden van gevoeligheidsanalyses waarvan de effecten zijn verkend in het scenario Hoog zijn sterkere stijging van de brandstofprijzen (door de verhoging van de CO₂-prijs), verdere elektrificering van het wagenpark, de introductie van de zelfrijdende auto, meer thuiswerken en een alternatieve ruimtelijke ontwikkeling. De gevoeligheidsanalyses laten zien dat dezelfde potentiële knelpunten naar voren komen, maar dat de grootte van specifieke knelpunten dermate kan veranderen dat er in het MIRT-onderzoek of -verkenning rekening moet worden gehouden met onzekere toekomstige ontwikkelingen en nieuw kabinetsbeleid.

In het brede gesprek over de NMCA dat in 2017 aan de landelijke OV- en Spoortafel is gevoerd, hebben de decentrale overheden, vervoerders en belangenorganisaties de geschetste opgaven bevestigd. Vanwege de verschillende opgaven per regio is in de NMCA een gebiedsuitwerking opgenomen waarin naast de feitelijke uitkomsten van de analyse ook ruimte is voor regionale aandachtspunten zoals specifieke situaties tussen modaliteiten en aandachtspunten m.b.t. grensoverschrijdend vervoer. In het kader van grensoverschrijdende verbindingen heeft de Staatssecretaris tijdens het NO MIRT (Kamerstuk 34 775 A, nr. 55) toegezegd dat de Tweede Kamer geïnformeerd zal worden over de stand van zaken rond de verschillende grensoverschrijdende OV-verbindingen. Bij het NO MIRT is ook een motie (Kamerstuk 34 775 A, nr. 39) aangenomen over het volwaardig meenemen van grensoverschrijdende baten in de MKBA. In de algemene Leidraad MKBA geven de planbureaus aan dat in een MKBA wordt gekeken naar de welvaart van alle inwoners van Nederland. Het is daarbij wel mogelijk dat een MKBA de welvaartseffecten voor buitenlanders in beeld brengt, ook al tellen deze niet mee in het MKBA-saldo voor Nederland. Als dergelijke effecten substantieel zijn, is het zelfs wenselijk dat ze in beeld worden gebracht. De relevantie moet worden afgewogen door de opsteller van de MKBA, in samenspraak met de opdrachtgever.

Slim en duurzaam vervoersysteem

Het kabinet zet in op een slim en duurzaam vervoerssysteem waarvan de delen naadloos op elkaar aansluiten. Dit doen we onder andere via MIRT projecten, bereikbaarheidsprogramma's in de steden, de uitwerking van

het toekomstbeeld OV en door te investeren in verbeterde fietsinfrastructuur. In het MIRT proces worden de geprioriteerde opgaven vanuit het regeerakkoord (bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34) en de NMCA verder onderzocht en worden oplossingsrichtingen breed verkend. Scenario Laag is daarbij uitgangspunt voor prioritering. Gezien de huidige voortgaande economische groei en de groei van het aantal inwoners kijken we bij het verder onderzoeken van de opgaven ook goed naar het scenario Hoog. In het MIRT proces worden aspecten zoals duurzaamheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in beeld gebracht en worden de kosten en baten van oplossingsrichtingen inzichtelijk gemaakt in een MKBA. Het samenspel van ontwikkelingen en opgaven op het gebied van bereikbaarheid, woningbouw, leefbaarheid en duurzaamheid bepaalt de uiteindelijke keuzen. Daar waar capaciteitsopgaven nauw met elkaar en met ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening en leefbaarheid samenhangen, zoals in de grote steden, kijken we met de bereikbaarheidsprogramma's ook breder naar oplossingen voor die samenhangende opgaven. Binnen de huidige MIRT verkenningen wordt daarnaast altijd een alternatieve niet-infrastructurele oplossing meegenomen. Indien dit niet mogelijk is wordt onderbouwd waarom niet.

Technologische ontwikkelingen bieden mogelijkheden om een transitie in te zetten om tot een meer geïntegreerd vervoerssysteem te komen dat steeds schoner wordt. Binnen het MIRT kijken we breed naar kansrijke oplossingen voor die geconstateerde opgaven, dat kan ook juist in innovatie liggen. Dit gebeurt bijvoorbeeld bij de A67 waar er expliciet wordt onderzocht welk deel van de opgave met behulp van innovatie kan worden opgelost. Binnen het MIRT streven Rijk en regio naar duurzame oplossingen en geven daar invulling aan door duurzaamheidsambities vanaf het begin te koppelen aan een MIRT-project. Daarnaast zet het kabinet met verschillende maatregelen in op het behalen van de CO₂-reductiedoelstellingen van Parijs. Onderdeel daarvan zijn maatregelen in steden, zuinigere banden, elektrificering en het stimuleren van (milieuvriendelijke innovaties bij) spoor en binnenvaart en een grotere inzet van deze modaliteiten om de impact op het klimaat en de congestie op de wegen te beperken. Zo werken we aan een slim en duurzaam mobiliteitssysteem.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer