

Vergaderjaar 2011–2012

**33 000 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2012**

**Nr. 21**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 december 2011

Investeren in wegen, vaarwegen en spoor is en blijft noodzakelijk. Maar dit is niet voldoende. In tijden van financiële krapte is het meer dan ooit van belang om het maximale rendement te halen uit bestaande netwerken. Dat kan alleen in samenwerking met mijn regionale collega's en het regionale bedrijfsleven. Ieder op zijn eigen terrein en binnen de eigen verantwoordelijkheid, maar in samenhang en in samenwerking.

Met het programma Beter Benutten reduceren wij gezamenlijk de files deze kabinetsperiode met circa 20% op specifieke corridors in de drukste gebieden van het land en accommoderen we daar de groei op het spoor. De aanpak van Beter Benutten vult mijn investeringsstrategie aan. Met deze aanpak bieden we de reiziger of transporteur de mogelijkheid om bewust te kiezen: voor zowel het moment van reizen, de modaliteit als de route.

#### **Gebiedsprogramma's Beter Benutten**

Ik richt mij op de regio's Amsterdam, Rotterdam, Haaglanden, Utrecht en Brabant. Verder bouw ik voort op de lopende initiatieven in Arnhem-Nijmegen en Maastricht. Deze regio's zijn terug te vinden in de file top-50 of er vinden grootschalige werkzaamheden plaats waarvan de reiziger hinder ondervindt. Tijdens de BO MIRT gesprekken hebben ook de regio's Twente, Groningen-Assen en Zwolle-Kampen aangegeven een benutting-programma op te willen stellen, voortbordurend op lopende initiatieven in de regio. Met Twente kon ik reeds nu al afspraken maken over de versterking van het lopende programma Twente Mobiel. In het voorjaar van 2012 zal ik ook met Groningen-Assen en Zwolle-Kampen afspraken maken over de invulling van hun benuttingsprogramma's.

Ik ben verheugd dat de samenwerking tussen Rijk, regio en bedrijfsleven inmiddels gebiedsprogramma's heeft voortgebracht met ruim 250 stevige multimodale benuttingsmaatregelen. Gezamenlijk investeren wij hiervoor ruim

€ 1,1 miljard. Zeven gebiedsprogramma's worden aangestuurd door een «bestuurlijk trio» bestaande uit een regionale bestuurder, een CEO en ikzelf.

Het geheel overziend, constateer ik dat we de files op specifieke corridors in deze gebieden met circa 20% kunnen reduceren. Adviezen van deskundigen bevestigen dit positieve beeld. De precieze reductie wordt per regio specifiek gemaakt in de komende maanden.

We hebben nu de verkenningsfase achter de rug. In de regio's wordt momenteel hard gewerkt om in februari 2012 de uitvoeringsbeslissingen en startbeslissingen voor de eerste reeks aan maatregelen te nemen. Ik streef ernaar om in trioverband uiterlijk 1 juli 2012 voor alle maatregelen de uitvoerings- en startbeslissingen te nemen. Dan maken we ook de benodigde zakelijke afspraken over het regiospecifieke percentage filereductie en de uitvoering van de concrete maatregelen.

De maatregelen in de programma's zijn divers, maar kennen één gemene deler: ze richten zich op de grootste knelpunten per regio. De programma's bevatten maatregelen voor fiets, OV, spoor, binnenvaart en weg. Zowel aan personen-vervoer als goederenvervoer wordt gedacht. De maatregelen in de programma's bestaan grofweg voor de helft uit maatregelen die het aanbod aan infrastructuur verbeteren en voor de helft aan maatregelen die de vraag beïnvloeden.

Hieronder beschrijf ik kort de hoofdpunten per regio; een compleet overzicht van de afspraken vindt u in de bijlage.<sup>1</sup>

### **Amsterdam**

Het accent in het regionale programma van Amsterdam ligt op de zakelijke en logistieke verbindingassen Haarlemmermeer-Schiphol-Almere-Lelystad en IJmond-Westelijk Havengebied-Schiphol/Aalsmeer. Het programma zet stevig in op gedragsbeïnvloeding en de samenwerking tussen wegbeheerders op regionaal niveau. Zo levert bijvoorbeeld de aanleg van P+R faciliteiten, die een overstap van auto naar OV faciliteren, naar verwachting een dagelijkse reductie van 1600 voertuigverliesuren op. Op de weg ligt in dit pakket de focus op het oplossen van knelpunten op het hoofdwegennet (file top-50) en de aansluitingen tussen het hoofd- en onderliggend wegennet. Het programma bevat maatregelen die direct bijdragen aan het vergroten van de huidige infrastructuurcapaciteit, zoals de aanleg van een nieuwe spitsstrook op A7/A8. Deze spitsstrook zorgt naar verwachting voor een dagelijkse reductie van 1300 voertuigverliesuren.

### **Arnhem-Nijmegen**

De regio Arnhem-Nijmegen kampt de komende jaren met wegwerkzaamheden aan het hoofdwegennet. Het programma bouwt voort op de SLIM-aanpak. Het programma richt zich met name op de gedragsbeïnvloeding van reizigers in het gebied. Een maatregel waar veel effect van te verwachten is, is een verdrievoudiging van de betrokkenheid van het aantal werknemers (tot 120 000) dat meedoet aan Slim Werken Slim Reizen waarvoor het bedrijfsleven in de regio zich in wil zetten. Dit levert in potentie 2400 structurele spitsmijdingen op. Tevens wordt de regioring gedynamiseerd. Dit houdt onder andere in dat de automobilist wordt geïnformeerd over de gunstigste rijnsnelheid. Op de invalswegen wordt de automobilist geïnformeerd over de beste routekeuze of overstapmogelijk-

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

heden (P+R). De effecten hiervan worden ingeschat op 2000 voertuigverliesuren per werkdag.

### **Brabant**

Het Programma Beter Benutten Brabant pakt de belangrijkste regionale knelpunten aan en maakt het mobiliteitssysteem robuuster. Het programma wordt vóór eind 2014 gerealiseerd en omvat maatregelen op het gebied van: Intelligent Transport Systems (ITS), verknopen van netwerken, mobiliteitsmanagement/Het Nieuwe Werken, verkeersmanagement en infrastructurele maatregelen. Met het fietspad bij de N69 wordt verwacht 6% minder voertuigverliesuren bij Valkenswaard te realiseren. Tevens worden verkeerslichten door rijk en regio beter op elkaar afgestemd in de binnenstad van Eindhoven. Tegen beperkte kosten, wordt met deze maatregel een reductie van 240 voertuigverliesuren bereikt.

### **Haaglanden**

Het programma in de regio Haaglanden verbetert het wegennet in de regio. In Haaglanden wordt geïnvesteerd in een aantal fietssterroutes en wordt met een gerichte gebiedsaanpak voor de centrale zone Den Haag, Zoetermeer, Delft en Leiden in nauwe samenwerking met werkgevers ingezet op een duurzame integratie van vervoermanagement in de bedrijfsvoering. De inzet op OV maatregelen (onder andere tramlijnen) zorgen voor een dagelijkse reductie van circa 650 voertuigverliesuren. Een ander voorbeeld is het optimaliseren van de A12 bij de afrit Voorburg, het gaat om de aansluiting tussen het hoofd- en onderliggend wegennet.

### **Maastricht**

De regio Maastricht wil met het Beter Benutten programma de bereikbaarheid van de stad structureel verbeteren en de overlast van de aanbouw van de tunnel van de A2 beperken. Twee van de belangrijkste maatregelen daartoe zijn de Maastricht Bereikbaar OV chipkaart en de integrale knooppuntontwikkeling van Maastricht Noord. De OV chipkaart wordt in overleg met de werkgever gratis verstrekt aan 15 000 werknemers van de top 25 bedrijven in de regio. Op de chipkaart worden persoonlijke OV keten abonnementen verstrekt. Deze maatregelen leiden ertoe dat er in 2014 dagelijks 400 auto's minder in de ochtend- en avondspits rijden.

### **Rotterdam**

In de regio Rotterdam wordt het accent gelegd op het verbeteren van de bereikbaarheid aan de Noord-Oost kant waar veel maatregelen in combinatie met elkaar moeten zorgen voor een substantiële verbetering van de doorstroming op en rond de «slinger» A16, A20, A13. In dat deel van het maatregelenprogramma is een substantieel deel vraagbeïnvloeding opgenomen (geografisch van Delft-Zuid tot Gouda tot Drechtsteden). Hier worden met grote bedrijven en het MKB afspraken gemaakt om via Slim Werken Slim Reizen de spitscongestie te reduceren. Alleen al dit vraagbeïnvloedingsprogramma richt zich op een reductie van circa 3500 voertuigverliesuren per dag in de spitsen. Daarnaast worden parallel verbindingen op het onderliggend wegennet versterkt aan de oostflank, de barrièrewerking van de rivier verminderd door vervoer over water en de synchromodaliteit van het goederenvervoer versterkt via ondersteunende maatregelen op de vaarwegen. Grote verladers in de Rijnstreek en de greenports willen hun containers van en naar de Rotterdamse haven

zoveel als mogelijk via de binnenvaart afwikkelen. Het gaat hierbij om circa 100 000 containers.

### **Twente**

De maatregelen in het gebiedsprogramma Twente richten zich op onder meer het wegnemen van de belangrijkste knelpunten op het onderliggend wegennet. Dit maakt het netwerk robuuster, zorgt voor ontlasting van het hoofdwegennet en zorgt voor een halvering van de voertuigverliesuren op de specifieke trajecten. Andere maatregelen zijn de aanleg van een fietssnelweg en vergroting van de spitsfrequentie op het spoor Goor-Hengelo-Oldenzaal. Daarnaast wordt een aantal vraagbeïnvloedende maatregelen opgenomen in het programma, zoals verplaatsing/verspreiding van schooltijden (studenten in de spits uit het OV; daardoor wordt OV een aantrekkelijker alternatief voor autoforenzen) en werknemerscampagnes om gedragsverandering in het woon-werk-verkeer te bewerkstelligen. Dit moet het aantal werknemers dat deelneemt aan het programma, doen stijgen van 20 000 naar 150 000 werknemers.

### **Utrecht**

In de regio Utrecht doen de grootste problemen zich op korte termijn op het hoofdwegennet voor op de A12 ten zuiden van Utrecht, de A27 ten oosten van de stad en de A1 bij Amersfoort. Daarnaast is Utrecht centraal als OV-knoop een belangrijk knelpunt in de regio. Knooppunt Hoevelaken is een belangrijk file top-50 knelpunt. In het kader van Beter Benutten wordt op zo kort mogelijke termijn een spitsstrook aangelegd op de A1 tussen Bunschoten en Hoevelaken. Door nu slim voor te sorteren op de definitieve aanpak van knooppunt Hoevelaken, kunnen we met deze spitsstrook op een majeur knelpunt ongeveer 1000 voertuigverliesuren per dag reduceren. Iets wat de automobilist echt zal merken. Ook het bedrijfsleven zet haar beste beentje voor. In Utrecht hebben 15 grote Utrechtse werkgevers zich verenigd. Onder aanvoering van één CEO stellen zij een uitvoeringsprogramma op om de spitsdruk te doen afnemen. Een belangrijke maatregel die deze bedrijven treffen, is dat ze hun werknemers in staat stellen om één dag in de week buiten de spits te reizen. Deze Utrechtse bedrijven willen de komende jaren hun groep uitbreiden tot ongeveer 50 grote Utrechtse werkgevers. Een eerste inschatting laat zien dat hierdoor minimaal 1000 voertuigen dagelijks uit de spitsen in het Utrechtse netwerk verdwijnen.

### **Plus- en spitsstroken**

Naast de regionale programma's draag ik extra bij aan de verbetering van de bereikbaarheid. Eerder meldde ik u al dat ik de openingstijden van 35 bestaande spits- en plusstroken binnenkort zal verruimen. Met de permanente openstelling van enkele plusstroken wil ik de doorstroming verder verbeteren. Voor de volgende plusstroken start ik binnenkort een procedure op om deze eind 2012/ begin 2013 permanent open te stellen: A1 knooppunt Watergraafsmeer (Diemen-Noord)-knooppunt Diemen, A4 Nieuw-Vennep-Hoofddorp, A4 Hoofddorp-knooppunt Burgerveen en A12 Woerden-Gouda.

Zoals hierboven gemeld maken ook twee nieuwe spitsstroken op de A7/A8 en de A1 onderdeel uit van de gebiedsprogramma's.

### **Decentraal spoor**

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. In het voorjaar van 2012, wanneer duidelijk is op welke van de in de NMCA geïndiceerde lijnen die knelpunten zich daadwerkelijk op korte termijn gaan voordoen, zal worden gezien 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 om de spitsstreinen te ontlasten en innovatieve maatregelen. Over de financiering van die maatregel(en) wordt op basis van cofinanciering (publiek en privaat) afspraken gemaakt met de betrokken overheden.

## **ITS**

Technologische ontwikkelingen leveren een belangrijke bijdrage om de reiziger/transporteur in staat te stellen om bewust keuzes te maken in hun reispatroon. Ik zie in dat kader veel mogelijkheden om met Intelligente Transportsystemen (ITS) een bijdrage te leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid. In uw Kamer is dit eerder aan de orde gesteld en wordt het belang van ITS onderstreept. Hiervoor is samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven noodzakelijk; niet alleen binnen regio's, maar ook tussen regio's. In de regionale voorstellen zitten verschillende ITS-projecten. Deze voorstellen wil ik in samenhang brengen en waar mogelijk opschalen naar een landelijk niveau. We zullen met de markt in gesprek treden, om landelijke ITS-diensten verder te stimuleren. Ik creëer de voorwaarden om hen in staat te stellen de reiziger optimaal te bedienen.

## **Subsidie innovatief arbeidstijdenmanagement**

Ik heb uw Kamer al eerder gemeld dat ik veel zie in onder andere Het Nieuwe Werken, plaats- en tijdonafhankelijk werken, zelfroosteren om de files mee te lijf te gaan. In het kader van ESF-actie E sociale innovatie kunnen arbeidsorganisaties sinds 2008 subsidie aanvragen voor sociaal innovatieve projecten, onder andere op het terrein van arbeidstijdenmanagement. Achtergrond van deze subsidie-regeling is dat innovatief arbeidstijdenmanagement de afstemming tussen werkaanbod en bezetting optimaliseert, waarbij tevens rekening wordt gehouden met de individuele wensen van werknemers bij de combinatie van arbeid en zorg.

In het programma 2007–2013 van ESF-actie E is in totaal € 42 mln. beschikbaar gesteld. De ESF-acties sociale innovatie 2008, 2009 en 2010 zijn succesvol afgesloten. Door deze ESF-acties is meer afwisseling en verdieping in het werk tot stand gekomen. Daarnaast zijn door de acties de competenties en vaardigheden van de werknemers beter benut, is het imago van werkgevers verbeterd en is de efficiëntie verhoogd. Onder andere naar aanleiding van de vraag van de heer Verhoeven (D66) om de mogelijkheden naar een thuiswerkfonds te onderzoeken, heeft het kabinet besloten om voor de periode 2011–2013 het resterende bedrag van € 24 mln. ter beschikking te stellen (TK, 2011–2012, 29 544 nr. 355). Dit maakt het mogelijk om onder andere meer flexibel werken bij het MKB mogelijk te maken. De bestaande thema's «procesverbetering» en «arbeidstijdenmanagement» zijn uitgebreid met het thema «duurzame inzetbaarheid».

## **Financiën Beter Benutten**

In het begrotingsdebat van 23 november jl. heb ik toegezegd inzicht te geven in de financiering van het programma Beter Benutten. Zoals ik in mijn brief van 14 juni jl. heb gemeld, is voor het programma Beter Benutten een bedrag van € 794 mln. t/m 2023 beschikbaar. Eerder heb ik uw Kamer gemeld dat dit bedrag volledig belegd is. Het is over de

volgende posten verdeeld: rijksbijdrage aan de gebiedsprogramma's: € 520 mln., marktbenadering ITS: € 50 mln., verbetering decentraal spoor: € 90 mln., versnelling Doorstroom Station Utrecht (DSSU): € 51 mln., landelijke openstelling spits- en plusstroken: € 50 mln., rijksbijdrage aan platform Slim Werken Slim Reizen: € 10 mln., programma- en onderzoekskosten € 23 mln.

Omdat het mijn ambitie is nog deze kabinetsperiode de doelstellingen van het programma Beter Benutten te behalen, is de afgelopen periode gezocht naar mogelijkheden om binnen het MIRT-programma budgetten in de juiste kasjaren beschikbaar te krijgen. Dit is mogelijk omdat in deze kabinetsperiode onder andere voor de projecten A1/A6/A9 SAA, Zuidas en HWBP-2 bedragen gereserveerd zijn, die niet volledig in deze periode besteed zullen worden. Over de planning en programmering van deze projecten bent u reeds geïnformeerd (TK 31 089 nr. 82, TK 32 668 nr. 1, TK 27 625 nr. 237) en ik voorzie dat deze projecten binnen de daar vastgelegde termijnen tot realisatie worden gebracht.

Ik heb gekozen om deze kasmiddelen voor de prioriteit Beter Benutten in te zetten, zodat een voortvarende start wordt gemaakt met de gebiedsprogramma's en de nationale maatregelen. Hieraan dragen ook de regio's in dezelfde jaren financieel bij. Om dit te ondersteunen heb ik besloten via de BDU 2012 een eerste deel van de rijksbijdrage beschikbaar te stellen aan de regio's als dekking voor de kosten van de eerste projecten. De budgettaire verwerking zal worden geregeld bij VJN2012/begroting 2013.

Over de voortgang van de uitvoering van de gebiedsprogramma's, zal ik u informeren in het kader van het MIRT-proces.

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