

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
23 september 2004	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/MDV/U.04.02774	-
Onderwerp	
Advies over Locatiebereikbaarheid van de Raad voor Verkeer en Waterstaat	

Geachte voorzitter,

Eind juni 2004 ontving ik het advies "*Ieder zijn deel, anders omgaan met locatiebereikbaarheid*" van de Raad voor Verkeer en Waterstaat. De Raad geeft hierin adviezen om de bereikbaarheid van locaties te verbeteren. Omdat het rijk meer verantwoordelijkheid bij andere overheden en het bedrijfsleven legt, moet volgens de Raad eenieder die baat heeft bij een goed ontsloten locatie, ook verantwoordelijk kunnen en willen zijn voor de bereikbaarheid daarvan.

Ik heb u het advies voor het zomerreces toegestuurd en daarbij aangekondigd na het zomerreces een inhoudelijke reactie te sturen. In deze brief geef ik mijn reactie op het advies.

Het advies biedt vele bruikbare handvatten, waarmee decentrale overheden en bedrijfsleven aan de slag kunnen om de bereikbaarheid van locaties te verbeteren. Veel van de onderwerpen waarop de Raad het rijk aanspreekt komen aan de orde in de Nota Mobiliteit. Op enkele punten heeft VenW een andere visie dan de Raad (bijvoorbeeld invulling rol- en taakverdeling tussen rijk, andere overheden en bedrijfsleven). VenW wil een eventuele discussie over de aanbevelingen van de Raad voeren in het kader van de Nota Mobiliteit.

Hoofdpijnen van het advies

De Raad bekijkt in het advies de bereikbaarheid vanuit locaties, waarbij drie schaalniveaus worden onderscheiden: een regio, een vervoersknooppunt en een project. De Raad gaat uit van de levenscyclus van een locatie met de fasen ontwikkeling, exploitatie en gebruik. Bij iedere fase zijn locatiebelanghebbenden te onderscheiden zoals grondeigenaren, projectontwikkelaars, beleggers en gebruikers (de op een locatie gevestigde bedrijven en

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

instellingen). De Raad geeft aan dat de locatiebereikbaarheid tekort schiet omdat in de verschillende levensfasen de bereikbaarheid te weinig aandacht krijgt. Daarnaast wordt volgens de Raad te weinig rekening gehouden met de samenhang met de omgeving en het ontsluitende netwerk.

De Raad formuleert in zijn advies twee hoofdlijnen waarlangs een betere locatiebereikbaarheid gerealiseerd kan worden.

- bereikbaarheid anders organiseren: Het gaat hier om de organisatie van en samenwerking tussen belanghebbenden.
- bereikbaarheid anders betalen: Centraal in deze lijn staat het expliciteren van de kosten van bereikbaarheid. Financiële prikkels leiden tot zelfsturende mechanismen voor locatiebelanghebbenden.

Naast deze twee hoofdlijnen gaat de Raad ook in op de vraag hoe overheden prioriteit kunnen stellen in bereikbaarheid: In welke locaties moet, gezien de schaarse middelen, aandacht en geld gestoken worden? En welke keuzecriteria moeten overheden hierbij hanteren?

De Raad formuleert adviezen voor de verschillende locatiebelanghebbenden: ontwikkelaars, exploitanten en gebruikers. Daarnaast zijn er adviezen voor de rijksoverheid.

Algemene Reactie

Ik wil de Raad bedanken voor zijn advies dat vele bruikbare handvatten biedt, waarmee decentrale overheden en het bedrijfsleven aan de slag kunnen om de bereikbaarheid van locaties te verbeteren. Veel van de onderwerpen waarop de Raad het rijk aanspreekt, komen aan de orde in de Nota Mobiliteit. Op enkele punten verschil ik van mening met de Raad.

Een belangrijk aspect van het advies van de Raad is het kijken naar de verantwoordelijkheidsverdeling en de rolopvatting. De Raad onderschrijft de door het rijk ingezette lijn naar meer eigen verantwoordelijkheid op decentraal niveau. De Raad kijkt in het advies wat de nieuwe rolopvatting betekent voor de locatiebereikbaarheid. Daarbij vraagt hij zich af of deze rolopvatting voldoende scherp geformuleerd is en of de consequenties ervan helder zijn voor de andere partijen. Weten zij voldoende wat er van hen verwacht wordt? Bij onvoldoende helderheid en scherpte vreest de Raad vrijblijvendheid. Overheden en bedrijfsleven zullen niet altijd vanzelf in actie komen bij bereikbaarheidsproblemen.

Heldere afbakening van rollen en bevoegdheden begint wat mij betreft in de Nota Mobiliteit. Een van de basiselementen van deze nota is een heldere sturingsfilosofie. In de Nota Mobiliteit zal ik zowel de decentrale overheden als het bedrijfsleven rechtstreeks aanspreken op hun verantwoordelijkheid en helder maken wat ik van hen verwacht. Uiteraard zal de communicatie over rollen en verantwoordelijkheden zich niet beperken tot de Nota Mobiliteit. Het is ook een onderwerp van gesprek in de contacten van mijn ministerie met overheden en organisaties van het bedrijfsleven. Een voorbeeld hiervan is de op 6 oktober van dit jaar geplande netwerkbijeenkomst over regionale samenwerking.

Het verheugt mij dat de Raad in zijn advies het aanspreken van partijen op hun verantwoordelijkheden ook gelijk in de praktijk brengt. Veel van de adviezen zijn direct gericht tot het bedrijfsleven. De Raad laat zien dat investeren in bereikbaarheid van een locatie winst oplevert voor de locatiebelanghebbenden. Ik zal het advies dan ook doorsturen naar de organisaties van werkgevers.

Helaas richt de Raad zich met zijn adviezen nauwelijks op de decentrale overheden. Dat bevreemdt mij omdat de decentrale overheden, zoals de Raad zelf ook in zijn advies beschrijft, veel meer dan het rijk geconfronteerd worden met de bereikbaarheidsgevolgen van locatieontwikkeling. Zij zijn een belangrijke gesprekspartner voor het bedrijfsleven als het gaat om locatiebereikbaarheid. Waar mogelijk - en de Raad pleit ervoor om de mogelijkheden daartoe te verruimen - kunnen zij zelfs afdwingen dat het bedrijfsleven investeert in bereikbaarheid. VenW zal de juridische mogelijkheden die de decentrale overheden hebben om mobiliteitsmaatregelen van het bedrijfsleven af te dwingen nadrukkelijk onder hun aandacht brengen. Ik zal de ervaringen die de decentrale overheden opdoen met de inzet van deze juridische instrumenten goed volgen. Mocht blijken dat het bestaande instrumentarium tekort schiet dan zal ik mij inspannen om het instrumentarium aan te vullen en te versterken.

De Raad stelt dat als het rijk verantwoordelijkheden en bevoegdheden bij andere overheden en het bedrijfsleven neerlegt het rijk hen dan ook de ruimte moet geven en de instrumenten aanbieden om die verantwoordelijkheden vorm te geven. Vanuit dat gezichtspunt adviseert de Raad het rijk om belemmerende wetgeving af te schaffen en de decentrale overheden de mogelijkheid te geven om eigen inkomsten te genereren voor het bereikbaarheidsbeleid. In algemene zin onderschrijf ik dit uitgangspunt van de Raad. Ik zie het als een onderdeel van de faciliterende rol van het rijk. Op specifieke punten heb ik echter andere ideeën over de invulling hiervan dan de Raad. Ik zal mij bij het invullen van mijn faciliterende rol sterk laten leiden door de behoeften van de decentrale overheden.

Bereikbaarheid anders organiseren

In het hoofdstuk 'bereikbaarheid anders organiseren' staat de samenwerking tussen belanghebbenden centraal. Een belangrijke uitdaging voor het rijk en de decentrale overheden is volgens de Raad om locatiegebruikers te prikkelen om zelf met bereikbaarheid aan de slag te gaan.

In het hoofdstuk geeft de Raad drie adviezen aan het rijk, waarop ik hieronder zal ingaan:

1. Scherp de verantwoordelijkheidsverdeling en samenwerking met andere overheden aan.

De verantwoordelijkheidsverdeling zoals beschreven in de Nota Ruimte is volgens de Raad niet scherp genoeg. Zoals ik hierboven heb aangegeven zal in de Nota Mobiliteit een heldere sturingsfilosofie worden neergezet waarin de rollen en taken van de verschillende partijen duidelijk worden aangegeven.

Het rijk is, zoals de Raad stelt, verantwoordelijk voor de basiskwaliteit op het gebied van ruimte en mobiliteit. Die basiskwaliteit wordt vastgelegd in de essentiële onderdelen van het beleid. Het voortouw waar het gaat om afwegingen op ruimtelijk terrein en de aanpak van de meeste verkeer- en vervoersproblemen ligt bij de provincies en de WGR-plusregio's. Het belang van samenwerking dat de Raad benadrukt kan ik van harte onderschrijven. Op dit vlak heeft de commissie Luteijn een goede impuls gegeven. Het rijk draagt de

Luteijngedachte actief uit en participeert, vanuit haar rol als wegbeheerder, in verschillende Luteijn- samenwerkingsverbanden.

2. Pas wetgeving aan zodanig dat er ruimte voor nieuwe bereikbaarheidsoplossingen ontstaat

Dit advies sluit goed aan bij het algemene streven van het rijk om hinderlijke, niet functionele en marktversturende regels af te schaffen. De Raad gaat expliciet in op mogelijke aanpassingen van de Wet personenvervoer 2000. De Raad stelt voor om de markten van het openbaar vervoer en het besloten busvervoer als één markt te beschouwen. Ook stelt de Raad voor om het mogelijk te maken dat de taxi ingezet wordt als lijndienst. Het laatste is overigens onder de huidige regelgeving al mogelijk en kan geregeld worden via de contractrelatie tussen de opdrachtgever (gemeente/provincie/kaderwetgebied) en de taxiondernemer.

Door de collectieve personenvervoer vergunning (CPV) die met Wp2000 is geïntroduceerd, zijn de markten al dichter naar elkaar toegebracht. Bij de evaluatie van de Wp2000, waarover ik de Kamer eind 2005 zal informeren, is een uitgangspunt dat de regelgeving voor de diverse modaliteiten goed op elkaar aan moet sluiten en waar nodig uitwisselbaar is. In algemene zin sta ik open voor verzoeken van decentrale overheden en sociale partners om belemmerende wetgeving aan te passen.

3. Ontwikkel en trek een actieprogramma 'naar dienstverlening in bereikbaarheid'

De Raad stelt voor dat VenW, samen met andere departementen, een actieprogramma ontwikkelt dat een drietal doelen moet dienen:

1. de concretiseringslag van de nieuwe rol en taakverdeling
2. het uitdagen van de markt tot nieuwe bereikbaarheidsdienstverlening
3. communicatie over de nieuwe rol- en taakverdeling.

Het programma moet andere partijen in de gelegenheid stellen te experimenteren met hun nieuwe rol en bevoegdheden. Het rijk kan dan gefaseerd stappen terugdoen om te groeien naar de door haar gewenste faciliterende rol. Ook is de gedachte om met het programma meer creativiteit uit de markt te halen.

Ik deel de gedachte dat er een rijksactieprogramma nodig is om toe te groeien naar de nieuwe verdeling van taken en rollen tussen de overheden niet. Het proces van decentralisatie is al vele jaren aan de gang. De door de Raad bedoelde actieprogramma's dienen vooral op decentraal niveau tot stand te komen. Daar zijn inmiddels de instrumenten (Wp2000, Planwet, milieuwetgeving) en budgetten (onder andere BDU). Zij kunnen regionaal of lokaal de juiste mix van instrumenten en budgetten inzetten. Uit alle pilots en ervaringen van de laatste jaren blijkt dat het meest effectief te zijn. Activiteiten van het rijk op het gebied van kennisverspreiding, stimulering en innovatie zijn naar mijn mening onderdeel van de faciliterende rol in plaats van geleidelijke stappen er naar toe. Bij dit soort activiteiten is het Rijk overigens al volop betrokken.

Er lopen op dit moment verschillende activiteiten die ten doel hebben een betere afstemming tussen ruimtelijke ordening en bereikbaarheid te bevorderen en om het bedrijfsleven te ondersteunen bij het bereikbaar houden van locaties. Ik noem in dit verband bijvoorbeeld het samen met de decentrale overheden ontwikkelde programma Ruimte en Mobiliteit. Dit programma, uitgevoerd door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer, heeft

als doel de disciplines verkeer en ruimtelijke ordening in de praktijk dichter bij elkaar te brengen en te bevorderen dat verkeerseffecten van ruimtelijke ontwikkelingen vroegtijdig in de afweging meegenomen worden.

Het door Senter–Novem uitgevoerde programma Mobiliteitsmanagement daagt de markt uit om te komen tot duurzame alternatieven en nieuwe vormen van dienstverlening. Ook wil zij de toepassing ervan bevorderen. Het rijk subsidieert dit.

Ook het bedrijfsleven kan rekenen op mijn steun bij het invullen van de grotere eigen verantwoordelijkheid. Het is mijn voornemen om eventuele barrières voor het invullen van deze verantwoordelijkheid te inventariseren en waar mogelijk weg te nemen. Ook zal ik het maken van zakelijke afspraken tussen wegbeheerders en bedrijven stimuleren.

Bereikbaarheid anders betalen

In dit hoofdstuk geeft de Raad aan dat een betere bereikbaarheid te realiseren is door op een andere manier om te gaan met geldstromen.

De Raad stelt dat er bij de verdeling van de MIT middelen, ondanks de uitgevoerde kosten-baten analyse, het gevaar bestaat van politieke of ambtelijke willekeur.

Dit risico acht ik echter niet groot. Het MIT spelregelkader zorgt ervoor dat inzichtelijk wordt gemaakt wat het probleem is en in hoeverre een bijdrage van VenW gerechtvaardigd is. Daarbij wordt ook gekeken naar zaken als verkeerskundige effecten en kosteneffectiviteit.

De Raad adviseert om in de Nota Mobiliteit te kiezen voor een duidelijke (her)verdeling van rijks gelden: in de Nota Mobiliteit moet duidelijk worden gemaakt wie welke middelen mag besteden aan OV, infrastructuur en bereikbaarheid.

Ik kan hier slechts ten dele in meegaan. Als het gaat om de BDU is het nadrukkelijk niet mijn bedoeling om een dergelijke specificering aan te geven. Kerngedachte achter de BDU is nu juist een schotloos budget, waarbij de decentrale overheden hun eigen keuzes maken wat betreft de inzet. Aansturing op doelen vindt plaats middels de essentiële onderdelen in de Nota Mobiliteit.

De Raad adviseert ook om het financiële instrumentarium van decentrale overheden voor bereikbaarheid te verbreden. De Raad bepleit in dit licht onder meer uitbreiding van de mogelijkheden voor lokale overheden om zelf belastingen te heffen (value capture instrumenten).

Het valt mij op dat in dit advies over het verbreden van het financiële instrumentarium verschillende discussies door elkaar lopen:

- Het denken over flexibilisering en het landelijk beprijzen van mobiliteit;
- Het denken over de vraag in hoeverre regionale overheden in staat moeten zijn om zelf inkomsten te genereren ter financiering van hun mobiliteitsbeleid;
- Het denken over mogelijkheden om locatieontwikkelaars en gebruikers te dwingen om mee te betalen aan de bereikbaarheid en ontsluiting van locaties.

Ter wille van de helderheid stel ik voor om deze discussies scherp te scheiden.

Waar het gaat om locatiebereikbaarheid moet vooral gekeken worden naar de instrumenten die regionale overheden hebben om locatiebelanghebbenden mee te laten betalen in de

kosten van de locatiebereikbaarheid. Terecht merkt de Raad daarbij op dat het bestaande instrumentarium eerst beter benut moet worden. Ik wil me daarom vooral richten op het onder de aandacht brengen en helder communiceren van de bestaande mogelijkheden. Daarnaast wordt de discussie over een breder instrumentarium voor decentrale overheden, zoals de Raad zelf aangeeft, deels ook gevoerd in het kader van de Nota Grondbeleid van mijn collega van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Ik wil daar in mijn reactie niet op vooruitlopen.

Waar de Raad spreekt over flexibilisering suggereert hij al te kiezen voor een systeem van beprijzen waarbij er binnen een nationaal systeem sprake is van locatiespecifieke tarifiering. Ik vind het echter nu nog te vroeg voor een dergelijke keuze. Ik ben voornemens een Nationaal Platform Beprijzing in te stellen om de verschillende opties voor prijsbeleid uit te werken. Het kabinet zal daarna een beleidskader formuleren waarbinnen de door de Raad bedoelde decentrale initiatieven een plaats kunnen vinden.

Prioriteit in bereikbaarheid

De Raad stelt dat overheden geconfronteerd worden met de vraag hoe met weinig beschikbaar geld locatieoverstijgende bereikbaarheidsvraagstukken kunnen worden aangepakt. Er zijn twee mogelijkheden om daarmee om te gaan: of je geeft elke locatie een klein beetje geld, of je stelt prioriteiten. Het laatste heeft de voorkeur van de Raad.

In het Rapport doet de Raad het voorstel om een viertal criteria te hanteren:

- de economische potentie van een locatie;
- de mogelijkheden van de aanwezige bereikbaarheid;
- de bijdrage aan het oplossen van knelpunten;
- de kosteneffectiviteit van de bereikbaarheidsoplossing.

Aanvullend op deze criteria stelt de Raad dat vooraf vastgelegd moet worden welke criteria worden gebruikt en wat de rolverdeling tussen de verschillende partijen dient te zijn.

Het werken met duidelijke keuzecriteria onderschrijf ik. De door de Raad geformuleerde criteria sluiten naadloos aan bij de lijn die wordt voorgestaan in de Nota Mobiliteit en die in de praktijk ook al gehanteerd wordt. Wat betreft de rijksfinanciering zijn er twee sporen te onderscheiden: enerzijds stelt het rijk middels de BDU geld beschikbaar voor het realiseren van een basiskwaliteit. Anderzijds kiest het rijk voor het investeren in de zogenoemde Ruimtelijke hoofdstructuur, de hoofdverbindingssassen (en daarbinnen triple A wegen) en daarnaast in een aantal economisch belangrijke gebieden, de zogenaamde enveloppen. Voor elk van die enveloppen wordt een set spelregels ontwikkeld.

Conclusie

De Raad geeft in haar advies een zeer bruikbare zienswijze op de bereikbaarheid van locaties. In de aanbevelingen aan het rijk gaat de Raad in op vraagstukken van aansturing, verantwoordelijkheidsverdeling en prioriteitstelling. In de Nota Mobiliteit zal op deze punten een heldere lijn geformuleerd worden. Het lijkt me daarom voor de hand liggend een eventuele discussie over de aanbevelingen van de Raad te voeren in het kader van deze nota. Ik zie in het advies van de Raad geen aanleiding tot grote beleidswijzigingen, afgezien van de acties die ik in het voorafgaande heb vermeld. Wel zal ik het bedrijfsleven actief

benaderen en aansporen de inzichten op het gebied van locatiebereikbaarheid toe te passen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Karla Peijs

Samenvatting "Ieder zijn deel"

De mobiliteit in Nederland is de afgelopen jaren fors toegenomen en zal dat de komende jaren blijven doen. Daardoor verslechtert de bereikbaarheid van veel plekken. De Raad voor Verkeer en Waterstaat vindt dat Nederland anders en beter met bereikbaarheid moet omgaan, om bedrijvigheid te waarborgen, vitaliteit en leefbaarheid te garanderen en om schade aan het milieu te voorkomen. De Raad adviseert dit te doen door de bereikbaarheid van locaties aan te pakken op de volgende terreinen: de organisatie en samenwerking, de financiering en de prioritering. Uitgangspunt van de Raad hierbij is dat ieder die baat heeft bij de bereikbaarheid van een locatie ook zijn verantwoordelijkheid moet nemen. De Raad verwoordt dit in adviezen aan: locatiegebruikers, exploitanten, ontwikkelaars en overheden.

De opdracht

Afnemende bereikbaarheid is vooral een probleem voor bedrijventerreinen, winkel- en recreatiegebieden. Tegelijkertijd is de rijksoverheid niet vanzelfsprekend meer aan zet om bereikbaarheidsproblemen op te lossen. Het kabinet stelt, in de nota's Ruimte en Mobiliteit, dat zij zich zal terugtrekken en meer ruimte en verantwoordelijkheden zal geven aan de andere overheden en aan het bedrijfsleven om de bereikbaarheid te verbeteren. Dat zijn immers ook degenen die vanuit economisch perspectief het meeste belang hebben bij een goede bereikbaarheid.

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft de Raad gevraagd om te kijken op welke wijze de rijksoverheid binnen haar nieuwe rolopvattingen samen met anderen kan zorgen voor een goede bereikbaarheid.

Uitgangspunten advies

De Raad beschouwt *locaties* als die plekken die op basis van omvang, vervoerkundige en economische aspecten grote samenhang hebben en maakt daarbinnen onderscheid naar: regio, vervoersknooppunt en project (werken, winkelen, recreëren).

Bereikbaarheid is de mogelijkheid om een bepaalde bestemmingslocatie tegen redelijke inspanning te bereiken.

Uit de analyse blijkt dat problemen rond bereikbaarheid van locaties in zijn algemeenheid worden veroorzaakt, doordat:

1. de bereikbaarheid een ondergeschikte rol speelt bij de planontwikkeling, de aanleg en het gebruik van een locatie;
2. bij de planvorming van locaties onvoldoende rekening gehouden wordt met de samenhang met de omgeving en het ontsluitende netwerk.

Diverse partijen hebben individueel belang bij een goede bereikbaarheid van locaties. De Raad vindt dat vooral de *locatiegebruiker* een grote verantwoordelijkheid heeft voor de bereikbaarheid van zijn locatie en daarmee aan zet is afspraken te maken met anderen. Onder de gebruiker verstaat de Raad het bedrijf of de instelling die op de locatie is gevestigd. De locatiegebruiker is steeds de partij die de meeste baat heeft bij

een goede bereikbaarheid van "zijn" locatie en vormt de spin in het web voor degenen die van en naar de locatie gaan. In die laatste hoedanigheid kunnen locatiegebruikers afspraken maken met:

- a. bezoekers: voordeur, personeel: zijdeur en leveranciers: achterdeur
- b. de andere locatiegebruikers
- c. de locatieontwikkelaars
- d. overheden.

De adviezen van de Raad zijn te vatten in twee lijnen: 1) organisatie en samenwerking, en 2) financiering. In aanvulling daarop heeft de Raad aandacht besteed aan het stellen van prioriteiten door overheden.

De Raad wil met dit advies handvatten geven voor alle betrokken partijen om anders om te gaan met locatiebereikbaarheid. De adviezen bestaan uit een mix van 'harde' aanbevelingen en adviezen om te leren van good practices. De adviezen zijn gebaseerd op theorie en praktijk, bezoek aan locaties en gesprekken met experts en mensen in het veld.

1) De lijn bereikbaarheid anders organiseren

Het Rijk bemoeit zich op dit moment zeer intensief met de locatiebereikbaarheid en kan dat niet plotsklaps stopzetten. Een andere verdeling van verantwoordelijkheden vraagt een initiatief van de rijksoverheid, maar ook inzet van andere partijen. De Raad constateert dat er geen urgentie is bij andere partijen om zelf aan de slag te gaan en geeft prikkels om hen aan het werk te zetten.

Advies aan de locatiegebruiker: werk samen met de overige gebruikers

Locatiegebruikers hebben allen een zelfde belang bij de bereikbaarheid van hun locatie, maar individueel vaak onvoldoende slagkracht of geld om optimaal resultaat te krijgen. De Raad adviseert daarom om samen te werken in het goed bereikbaar maken van de locatie. Een eerste stap hierin kan zijn het oprichten van een ondernemersvereniging voor de locatie. Dit kan de opmaat zijn naar nieuwe oplossingen, bijvoorbeeld een pendeldienst voor personenvervoer of een distributiesysteem voor goederen.

Advies aan de locatie-exploitant: exploiteer de locatie als dagelijks evenement

Goede bereikbaarheid is een voorwaarde voor een kosteneffectieve of winstgevende exploitatie van een locatie. Organisatoren van evenementen en pretparken zijn hierin al ver en hebben creatieve oplossingen bedacht om hun locatie ook tijdens piekbelasting goed bereikbaar te houden. Zij werken hierbij marktgeoriënteerd en bekijken de mobiliteit als een keten. Door goede bereikbaarheid onderdeel te maken van de marketingmix, geeft de exploitant zijn locatie onderscheidend vermogen. De Raad adviseert exploitanten van locaties om te leren van en te experimenteren met deze good practices.

Advies aan de locatieontwikkelaar: ontwikkel vastgoed als de bereikbaarheid is gegarandeerd

Om te voorkomen dat locaties worden ontwikkeld, waarbij onvoldoende rekening wordt gehouden met de verbindende infrastructuur, moet vóór de ontwikkeling van een locatie ook bekeken worden of de bereikbaarheid is gegarandeerd. Hierbij moeten zowel de verkeersinfrastructuur als de omgeving worden meegenomen.

De provincie heeft hierin een toetsende taak en bekijkt of de ontwikkeling past in de omgeving en in het netwerk. Daarbij ligt de uitdaging niet alleen in de toetsing van de huidige plannen, maar ook bij de toekomstige ontwikkelingen en gevolgen daarvan voor bereikbaarheid van het grotere gebied.

Adviezen aan de rijksoverheid

1) Scherp de verantwoordelijkheidsverdeling en samenwerking aan

De nota's Mobiliteit en Ruimte geven het rijk de gelegenheid om haar rollen en taken duidelijk te maken. Het rijk is verantwoordelijk voor *basiswaarden* op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid.

In de Nota Ruimte heeft het kabinet al een verantwoordelijkheidsverdeling aangegeven, hoewel de uitwerking daarin, naar het oordeel van de Raad, scherper had gekund. Het lijkt er op dat bij praktisch alle aspecten van ruimtelijk beleid nog steeds alle overheden zijn betrokken. De Raad adviseert om bij de nadere uitwerking van de nota's nadrukkelijk en concreet onderscheid te maken in de bevoegdheden van de respectievelijke overheden.

Nederland kent veel samenwerkingsverbanden en overlegcircuits, die niet altijd tot de gewenste slagvaardigheid en daadkracht leiden. Dit komt vaak doordat er geen heldere taakverdeling is gemaakt. De Raad pleit er dan ook voor de vrijblijvendheid van dergelijke verbanden te voorkomen door ze een duidelijke opdracht mee te geven en regelmatig de voortgang en de resultaten te publiceren en te toetsen.

2) Pas wetgeving aan zodat er ruimte voor nieuwe bereikbaarheidsoplossingen ontstaat

Om nieuwe bereikbaarheidsoplossingen mogelijk te maken, is het soms noodzakelijk wettelijke barrières weg te nemen. In de Nota Ruimte heeft het kabinet aangekondigd met diverse voorstellen voor wetwijzigingen te komen, bijvoorbeeld op het gebied van locatiebeleid en grondbeleid. In aansluiting daarop bepleit de Raad bijvoorbeeld de Wet op het Personenvervoer en aanverwante wetgeving zodanig aan te passen dat er ruimte voor nieuwe bereikbaarheidsoplossingen ontstaat.

3) Ontwikkel en trek een actieprogramma "naar dienstverlening in bereikbaarheid"

De Raad adviseert de rijksoverheid om een actieprogramma te ontwikkelen en te trekken. In dit programma krijgen andere partijen de gelegenheid te experimenteren met hun nieuwe rol en bevoegdheden en kan de rijksoverheid gefaseerd stappen terug doen om te groeien naar de door haar gewenste faciliterende rol. Ook kan meer creativiteit uit de markt gehaald worden. In het programma kunnen elementen aan de orde komen als financiële arrangementen, aanpassing van wetgeving en ook de communicatie met partijen die een (andere) rol krijgen.

2) De lijn bereikbaarheid anders betalen

Er is geen duidelijke koppeling tussen de partijen die investeren in bereikbaarheid en die baat hebben bij een goede bereikbaarheid. De Raad is van mening dat iedere belanghebbende aangesproken moet worden op zijn financiële verantwoordelijkheid voor de bereikbaarheid van de locatie. Dat betekent dat een andere manier van financiering nodig is die moet leiden tot bij voorkeur een betere bereikbaarheid zonder dat het meer kost.

Advies aan de locatiegebruiker: maak van goede bereikbaarheid een kostenbespaarder en/of een inkomstenbron

De locatiegebruiker moet bereikbaarheid gebruiken in zijn propositie naar zijn bezoekers en kan daarmee zijn investering in bereikbaarheid terugverdienen. Goede bereikbaarheid betekent in een concurrerende markt *beter bereikbaar dan de concurrent* en kan dus een voordeel opleveren ten opzichte van concurrenten.

Een bedrijvenlocatie kent verschillende typen bezoekers: werknemers, klanten en leveranciers. Differentiatie in de wijze waarop bezoekers de locatie benutten, kan de bereikbaarheid vergroten. De Raad vindt dat de gebruiker van de locatie als direct en zakelijk contact voor al deze groepen een rol speelt bij het zoeken naar en bieden van oplossingen en alternatieven. Op basis van een mobiliteitsmanagementstrategie kan bijvoorbeeld een mix van telewerken, goederen thuis bezorgen en/of pendeldiensten worden aangeboden.

Advies aan de ontwikkelaar en exploitant: zorg voor balans bij de exploitatie van vastgoed en ontsluiting

Een nieuwe locatie vraagt om extra vervoerscapaciteit. De Raad vindt dat al bij de ontwikkeling van een locatie moet worden gekeken of de capaciteit voldoende is en zo niet, hoe de bereikbaarheid toch kan worden gewaarborgd. De Raad ziet een uitdaging voor exploitanten en ontwikkelaars om een kwantitatief instrumentarium te ontwikkelen dat de relatie bepaalt tussen bereikbaarheid en de gemiddelde prijs per m². De Raad verwacht dat daarmee kan worden geïllustreerd dat betere bereikbaarheid een hogere m² prijs rechtvaardigt.

Adviezen aan de rijksoverheid

1) *Kies in de Nota Mobiliteit voor een duidelijke (her)verdeling van rijks gelden*

De Raad adviseert het Rijk in de nota Mobiliteit duidelijk te maken wie welke algemene middelen mag besteden aan OV, infrastructuur en bereikbaarheid.

2) *Verbreedt het financiële instrumentarium voor bereikbaarheid*

Value capturing is een verzamelnaam voor de instrumenten waarmee overheden additioneel geld uit de markt kunnen halen, omdat waardevermeerdering heeft plaats gevonden door besluiten of handelingen van die overheden zelf. Zo kan waardevermeerdering van de grond en het onroerend goed gebruikt worden voor verbetering van de bereikbaarheid. In het buitenland zijn hiervan veel voorbeelden te vinden. De Raad adviseert het Rijk om te bekijken welke instrumenten nuttig zijn in de Nederlandse situatie en daar zo nodig de wetgeving op aan te passen.

Behalve het decentraliseren van investeringsbeleid en middelen naar regionaal niveau (via de Brede Doeluitkering) is het wenselijk ook lokale overheden op termijn middelen te verschaffen om value capture instrumenten te implementeren.

3) Prioriteit in bereikbaarheid

De Raad adviseert het rijk en decentrale overheden om gericht en selectief keuzes te maken om de bereikbaarheid van bepaalde knooppunten te garanderen. Dat kan ook niet anders, omdat de financiële middelen ontbreken om alles aan te pakken. Hierbij moeten door de overheden te bepalen criteria leidend zijn. De Raad geeft hiervoor een aantal opties.

1) kies voor verschillende schaalniveaus

De Raad geeft aan dat uitstraling van de locatie een criterium kan zijn voor de overheidslaag die zich er mee bemoeit. Daarnaast kan uitstraling ook een manier zijn om investeringen met elkaar te vergelijken.

2) kies voor een combinatie van criteria

Criteria die volgens deskundigen hanteerbaar zijn bij keuzeprocessen rond infrastructuur zijn beperkt in aantal. De Raad adviseert de overheden om de volgende te gebruiken:

- Economische potentie van een locatie
- Mogelijkheden van de aanwezige bereikbaarheid
- De bijdrage die geleverd wordt aan het oplossen van knelpunten
- Kosteneffectiviteit van de bereikbaarheidsoplossing

3) bepaal vooraf de spelregels voor de keuze

Bij het maken van keuzen tussen verschillende locaties gaat het ook om de *toepassing* van de criteria. Vooraf de spelregels vastleggen is dus minstens zo belangrijk. Daarmee is het op voorhand duidelijk welke criteria worden gebruikt en wat de rolverdeling tussen de verschillende partijen is.

In het onderstaande kader staan alle adviezen per partij opgesomd:

Adviezen aan de locatiegebruiker

- Werk samen met de overige gebruikers
- Maak van goede bereikbaarheid een kostenbespaarder en/of een inkomstenbron

Adviezen aan de locatie-exploitant

- Exploiteer de locatie als dagelijks evenement
- Zorg voor balans bij de exploitatie van vastgoed en ontsluiting

Adviezen aan de locatieontwikkelaar

- Ontwikkel vastgoed als de bereikbaarheid is gegarandeerd
- Zorg voor balans bij de exploitatie van vastgoed en ontsluiting

Adviezen aan de rijksoverheid in het bijzonder

- Scherp de verantwoordelijkheidsverdeling en samenwerking aan
- Pas wetgeving aan zodat er ruimte voor nieuwe bereikbaarheidsoplossingen ontstaat
- Ontwikkel en trek een actieprogramma "naar dienstverlening in bereikbaarheid"
- Kies in de Nota Mobiliteit voor een duidelijke (her)verdeling van rijksmiddelen
- Verbreedt het financiële instrumentarium voor bereikbaarheid

Adviezen aan overheden in het algemeen voor verdeling van geld en aandacht

- Kies voor verschillende schaalniveaus
- Kies voor een combinatie van criteria
- Bepaal vooraf de spelregels voor de keuze