

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
11 oktober 2007	2
Ons kenmerk	Uw kenmerk
FMC/2007/2289	31 031 XII en 31 031 A nr. 7
Onderwerp	
Toezeggingen debat Jaarverslag VenW van 28 juni 2007	

Geachte voorzitter,

Op 28 juni 2007 heeft het wetgevingsoverleg naar aanleiding van de verantwoording van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat plaatsgevonden. In dit overleg heb ik een aantal toezeggingen gedaan. In deze brief doe ik u de reactie op de toezeggingen toekomen.

- Ingebruikname Halte Krommenie

De heer Cramer vroeg om nadere informatie over de ingebruikname van de halte Krommenie. De betrokken partijen (Stadsregio, Gemeente, NS en ProRail) zijn overeengekomen dat de halte per december 2008 gereed zal zijn en in dienst zal worden gesteld. Inmiddels is voor het plaatsen van kabels en leidingen ook daadwerkelijk 'de schop in de grond' gegaan.

- Vervolg proef 'de Rijassistent'

Mevrouw Roefs heeft gevraagd naar resultaten en een eventueel vervolg van het project 'de Rijassistent'. In bijlage 1 is hier nader op ingegaan.

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

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

- reactie op aanbevelingen van het rapport 'Ga toch fietsen? Zorg voor stalling!'. In bijlage 2 is de reactie op het, mede door de heer Roemer opgestelde, rapport 'Ga toch fietsen? Zorg voor stalling!' opgenomen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings

Bijlage 1: Stand van zaken proef 'de Rijassistent'

In 2006 is binnen het project 'Wegen naar de Toekomst' de proef 'de rijassistent' afgerond. In deze proef reden 19 automobilisten gedurende vijf maanden in een auto uitgerust met een ACC (adaptive cruise control) en LDW (lane departure warning). De ACC houdt automatisch afstand tot de voorligger en tot de door de bestuurder ingestelde snelheid en LDW geeft de bestuurder een waarschuwing bij het verlaten van de rijstrook. Beide rijtaak-ondersteunende systemen zijn dus niet plaatsafhankelijk. De resultaten van de proef zijn overwegend positief. Met name ACC wordt als zeer comfortabel ervaren. De pilot geeft de indicatie dat er 8% minder ongevallen op snelwegen en secundaire wegen zouden plaatsvinden als iedereen in Nederland gebruik zou maken van ACC en LDW. Dit lijkt niet gepaard te gaan met een verminderde doorstroming. Het brandstofgebruik is tijdens de proef met gemiddeld 3% gedaald en de daarmee gepaard gaande emissies met gemiddeld 5%.

Een brede toepassing van rijtaakondersteunende systemen in het algemeen is afhankelijk van de mate waarin die systemen vanuit de auto-industrie daadwerkelijk leverbaar zijn. Zo is de ACC uit de proef Rijassistent op dit moment alleen als optie leverbaar op de duurdere modellen van enkele automerken en vergt het tijd voordat de consumentenvraag hiervoor goed op gang komt.

Daarnaast zijn sommige hulpmiddelen nog niet ver genoeg ontwikkeld om een brede toepassing te versnellen. Zo is bijvoorbeeld de werking van ACC bij lagere snelheden nog niet optimaal omdat het systeem (nu nog) vooral bedoeld is voor buiten de bebouwde kom.

Op dit moment zijn er geen concrete plannen voor verdere vervolgprouven, zoals het op grote schaal toe te (laten) passen van de systemen uit de proef de Rijassistent. De resultaten van de proef de Rijassistent zijn ingebracht bij Europese gremia in het kader van de ontwikkeling van meer geïntegreerde concepten, bekend onder "Intelligent Transport Systems" (ITS).

Wel wordt uit het oogpunt van voorbeeldwerking en "launching customership" op dit moment nagegaan welke rijtaakondersteunende hulpmiddelen nu al in aanmerking komen voor toepassing op de voertuigen van Verkeer en Waterstaat en andere departementen.

Bijlage 2: Schriftelijke reactie op de aanbevelingen van het rapport 'Ga toch fietsen? Zorg voor stalling!'

Vanuit de SP is met het oog op de jaarlijkse groei van het aantal treinreizigers een inventarisatie van fietsenstallingen opgesteld, waarin een zestal aanbevelingen is opgenomen. Hieronder is ingegaan op deze aanbevelingen.

- Aanbevelingen 1 (breng tekort aan stellingen in kaart), 2 (plaats extra rekken bij) en 6 (maak een vervolgplan op 'Ruimte voor de Fiets').

In het rapport wordt terecht opgemerkt dat er bij een aantal stations te weinig stallingsruimte is voor de fiets. De vraag naar fietsenstallingen op stations is in de afgelopen jaren onverwacht sterk gestegen. Door het programma 'Ruimte voor de Fiets' is er inmiddels wel meer stallingsruimte bij stations beschikbaar, maar wellicht is dit nog onvoldoende. Derhalve heb ik aan ProRail gevraagd om de bezetting van de stationstallingen te inventariseren.

Inmiddels heeft ProRail een plan van aanpak voor de 'Monitor Fietsenstallingen 2007' opgesteld. ProRail gaat onderzoeken of alle fietsenstallingen bij stations nog aan de capaciteitsbehoefte voldoen. De resultaten van het onderzoek van de heer Roemer worden betrokken bij het onderzoek van ProRail. Ik verwacht de eerste resultaten van dit onderzoek in februari 2008 te ontvangen. Op basis van die resultaten wordt besloten of, en zo ja hoe, de capaciteit van de stationstallingen wordt uitgebreid en wat de hieraan verbonden kosten zijn. Hierover verwacht ik u in het voorjaar van 2008 te informeren en kan dan ook duidelijkheid geven over een mogelijk vervolg van het programma 'Ruimte voor de Fiets'.

Aantrekkelijke en veilige fietsenstallingen spelen een rol bij het verwezenlijken van de 5% groei-ambitie. Ik deel de opvatting van de heer Roemer dan ook dat bij groei van het aantal reizigers de capaciteit van stationstallingen niet achter mag blijven. Bij het maatregelenpakket dat wordt opgesteld om de 5% groei te faciliteren wordt dan ook naar de gehele mobiliteitsketen gekeken en wordt bezien waar de beschikbare middelen worden ingezet.

- Aanbeveling 3 (haal regelmatig zwerf- en weesfietsen weg)

Bij grotere stations wordt soms tot 20% van de stallingscapaciteit in beslag genomen door zwerf- of weesfietsen (fietsen in de stalling die niet gebruikt worden). De gemeenten zijn zelf verantwoordelijk voor het verwijderen van zwerffietsen. Hierin kiezen gemeenten hun eigen aanpak die mede wordt bepaald door de ernst van het probleem en de prioriteit die aan het probleem wordt gegeven. Door het opruimen van zwerffietsen kunnen gemeenten dus het stallingentekort op de korte termijn beperken. Gelukkig zijn er al diverse steden die een effectieve zwerffietsenaanpak hebben geïntroduceerd, zoals bijvoorbeeld in Amsterdam, Groningen en Zwolle.

Ik zal, ondermeer in het kader van het Urgentieprogramma Randstad, aandacht vragen voor dit onderwerp bij de gemeenten.

- Aanbeveling 4 (richt stationsgebieden opnieuw in)

De gekozen inrichting van stationsgebieden hangt onder meer af van toegankelijkheid van het station, de sociale veiligheid en de voorzieningen. Dit punt wordt specifiek onder de aandacht van ProRail gebracht.

- Aanbeveling 5 (maak gratis bewaakte fietsstallingen mogelijk)

De exploitatie van de bewaakte fietsstallingen bij NS wordt nu vaak uitgevoerd door de NS. Er zijn echter ook andere exploitatiemogelijkheden zoals bijvoorbeeld de stallingen van 'Bicyclette' of gemeentelijke stallingen. Andere exploitatiemogelijkheden zullen echter altijd moeten voldoen aan de regelgeving voor staatssteun en concurrentie.