

# 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)
28 november 2008	2
Ons kenmerk	Uw kenmerk
VENW/DGMO-2008/4318	31305-80/2008D14425
Onderwerp	
Kamervragen MobiliteitsAanpak, de Dynamische Beleidsagenda en de resultaten van de Quick Scan Gedecentraliseerde Spoorlijnen	

Geachte voorzitter,

Hiermee beantwoorden wij de vragen die uw vaste Commissie van Verkeer en Waterstaat d.d. 6 november 2008 heeft gesteld over de MobiliteitsAanpak, de Dynamische Beleidsagenda en de Quick scan Gedecentraliseerde Spoorlijnen (bij vragen over het laatste onderwerp staat (QS) vermeld).

1. Kunt u aangeven hoeveel geld er jaarlijks aan wegen uitgegeven wordt door Rijk, Europese Unie, provincies, stadsregio's, gemeenten en waterschappen?

1. Het Instituut voor Onderzoek van Overheidsuitgaven (IOO) heeft een onderzoek uitgevoerd (9 oktober 2008) naar de voertuigerelateerde uitgaven (onderhoud en beheer). Op basis van dit onderzoek zijn de volgende cijfers beschikbaar:

Rijk	2.681 (begr. IF 2008)
Provincies	960
Gemeenten	4.181
Waterschappen	85
Totaal wegbeheerders	7.908

Voor wat betreft de EU uitgaven zijn de meest recente investeringscijfers in het TEN-T wegnennetwerk uit het jaar 2005 en bedragen in totaal 12,4 miljard (bron: TEN-T Implementation report 2004-2005).

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

Telefoon 070 351 61 71  
Fax 070 351 78 95

2. Hoe worden wegen afgeschreven door het Rijk? Gelden deze regels ook voor andere wegbeheerders?

2. Er wordt op wegen niet afgeschreven. Het Rijk legt andere overheden hieromtrent geen regels op.

3. Waar komt het extra geld voor deze MobiliteitsAanpak vandaan? En hoeveel extra geld komt er naar verwachting nog beschikbaar voor de periode 2020-2028?

3. In totaal is er ruim € 1,23 miljard aan extra geld vrijgemaakt door het rijk ten behoeve van de MobiliteitsAanpak, ten opzichte van de begroting 2009. Daarenboven bieden de decentrale overheden ook een substantiële bijdrage. Van de € 1,23 miljard is € 1,18 miljard afkomstig uit het FES (waarvan € 200 miljoen uit OV-enveloppe Coalitieakkoord). Voor de resterende € 51,5 miljoen verwijzen wij naar de motie Van Geel c.s (31700 nr.10).

Bij de voorbereiding van de begroting 2010 komend voorjaar zal de beschikbaarheid van gelden voor de periode na 2020 onderwerp van bespreking zijn.

4. Waarom staat een Nieuwe Zeesluis bij de Amsterdamse haven niet in deze MobiliteitsAanpak? Is deze niet nodig voor de Olympische droom?

4. In de Mobiliteitsaanpak staat de zeetoegang IJmond opgenomen onder paragraaf 4.5 ("Vaarwegen"). Op dit moment wordt de laatste hand gelegd aan de MIRT-verkenning. Daarnaast werkt de regio aan een businesscase die informatie moet opleveren over de financiering. Het Centraal Planbureau verricht een second opinion ten aanzien van de kosten baten-analyse. De vraag of de Zeetoegang IJmond onderdeel moet uitmaken van de Olympische droom kan derhalve op dit moment nog niet beantwoord worden.

5. Kiest u met uw MobiliteitsAanpak primair voor een meer gespreid gebruik maken van de beschikbare capaciteit of voor het verruimen van de capaciteit?

5. Wij maken geen keuze tussen beter gebruik en uitbreiding van de capaciteit maar zet in op allebei. Het optimaal benutten van de capaciteit is vanuit economisch perspectief gunstig. Investerings kunnen daardoor maximaal renderen. Een hoge benuttingsgraad heeft echter ook een keerzijde: het netwerk wordt kwetsbaar voor verstoringen. Daarom zet de MobiliteitsAanpak ook het vergroten van de robuustheid van het mobiliteitssysteem op de agenda. Voor het realiseren van een robuust mobiliteitssysteem is ook het verruimen van de capaciteit van de netwerken noodzakelijk.

6. Ziet u binnen uw ambities ook mogelijkheden weggelegd om treinvervoer en metrovervoer te koppelen over hetzelfde spoor?

6. De te bestuderen opties voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) zijn met de regionale overheden en NS besproken. Zoals aangegeven in de voortgangsrapportage van PHS (4 september 2008, VenW-DGMO-2008/1567) wordt in het kader van PHS een variant voor hogere frequenties gezien in de vorm van variant 1 (6/maatwerk) en variant 2 (6/6). In geen van de gevallen is door betrokkenen aangegeven te willen komen tot een fysieke koppeling van trein en metro op deze belangrijke en drukste corridors van het Nederlandse spoorwegnet. Vanzelfsprekend worden er op diverse knooppuntstations aan de PHS-corridors in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht overstapmogelijkheden geboden van trein op andere railvervoer.

Gezien de zeer hoge frequenties van het personenvervoer op de PHS corridors en het medegebruik door het goederenvervoer, heeft mijns inziens een fysieke koppeling van metro en trein op de zware rail geen toegevoegde waarde. Met PHS wordt de treinreiziger een concept geboden waarbij – net als bij de metro – spoorboekloos kan worden gereden. Tevens zou een dergelijk concept (gecombineerd verkeer van verschillende type materieel) naar verwachting additionele infrastructuur en veiligheidsmaatregelen vergen.

7. Zijn deze ambities ook uit te voeren zonder kilometerheffing en zonder OV-Chipkaart? Kunt u aangeven hoe de in de MobiliteitsAanpak geformuleerde ambities wijzigen indien deze plannen niet doorgaan?

7. De MobiliteitsAanpak constateert dat alle zeilen moeten worden bijgezet om het aantal voertuigverliesuren in 2020 terug te brengen tot het niveau van 1992. Dit doel uit de Nota Mobiliteit blijft nog steeds van kracht. De LMCA Wegen heeft laten zien dat - aanvullend op bouwen - beprijzen nodig is om knelpunten op te lossen. Beprijzen leidt tot vermindering van de reistijdverliezen door congestie (zie pag. 19 van de MobiliteitsAanpak) en is, met de positieve effecten voor de doorstroming, ook belangrijk voor het versterken van de robuustheid van ons mobiliteitssysteem. Zonder beprijzen worden de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit niet gehaald. Dan zullen extra investeringen in infrastructuur noodzakelijk zijn om de doelen wel te halen. De OV-Chipkaart is van belang voor een vlot en sociaal veilig openbaar vervoer met betaalgemak voor de totale reis van deur tot deur. Zonder de OV-chipcard zullen bijvoorbeeld doelstellingen op het terrein van zwartrijden en sociale veiligheid niet worden gehaald.

8. Kunt u aangeven hoeveel geld er voor de periode tot 2020 beschikbaar is voor nieuwe wegen, nieuwe vaarwegen en voor nieuwe spoorwegen?

8. . Op basis van de ontwerp-begroting 2009 zijn de volgende bedragen voor aanleg beschikbaar in de periode 2008-2020:

- Artikel 12 wegen 26 miljard
- Artikel 15 vaarwegen 3 miljard
- Artikel 13/17 spoorwegen (inclusief BR/HSL) 12 miljard

Dit betreft alleen de gelden voor nieuwe aanleg. Daarnaast investeert VenW fors in beheer en onderhoud.

9. Waarom is de MobiliteitsAanpak niet gericht op het tegengaan van zinloze of ongewenste mobiliteit en beschouwt u de groei als een vaststaand en (kennelijk) zelfs gewenst gegeven?

9. Met de Nota Mobiliteit is aangegeven dat het niet aan de overheid is te bepalen welke mobiliteit wel en welke mobiliteit niet wenselijk is: 'mobiliteit mag'. Deze lijn wordt met de MobiliteitsAanpak ook aangehouden. Overigens is er in de Nota Mobiliteit wel degelijk gericht stimuleringsbeleid voor het verminderen van het aantal korte ritten en zogenaamde transportbesparing.

10. Hoe is de verantwoordelijkheid voor de infrastructuur geregeld? Het gaat in de quick-scan toch om gedecentraliseerde treindiensten en niet om spoorlijnen? (QS)

10. De minister van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor de hoofdspoorwegen (de infrastructuur). Inderdaad: de decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor de gedecentraliseerde treindiensten en niet voor de infrastructuur. In de quick scan zijn de treindiensten (gedecentraliseerd) en de spoorlijnen waarover deze treinen rijden (niet gedecentraliseerd) in samenhang onderzocht.

11. Waarom wordt in deze rapportage, die eind 2008 is afgerond en waarbij veel nieuwe ontwikkelingen zoals nieuw materieel pas in 2006/2007 hun beslag hebben gekregen, slechts de periode tot 2006 betrokken? Wanneer zijn de vervoerscijfers 2007 beschikbaar gekomen of wanneer komen deze beschikbaar? (QS)

11. De gegevensverzameling voor de quick scan is in juni 2008 beëindigd. Op dat moment waren alleen de vervoerscijfers tot en met 2006 en de punctualiteitscijfers tot en met 2007 beschikbaar. Wij streven ernaar vanaf 2009 de informatie over de gerealiseerde vervoerontwikkeling op de gedecentraliseerde spoorlijnen eens per jaar te actualiseren mede ten behoeve van de Nationale Mobiliteitsmonitor. De volgende Nationale Mobiliteitsmonitor verschijnt op Prinsjesdag 2009.

12. Waarop baseert u uw verdeling van de € 7 miljard over de verschillende modaliteiten?

12. Bij de MobiliteitsAanpak staan robuustheid van het totale mobiliteitssysteem en keuzevrijheid voor de gebruiker centraal. Integraliteit is daarbij het motto. Op die grond is gekeken naar welke investeringen, op welk moment, waar het hardste nodig

zijn en hoe zij elkaar kunnen versterken. Daarbij is ondermeer uitgegaan van de regionale netwerkanalyses, de landelijke markt- en capaciteitsanalyses, de dynamische beleidsagenda en de Mobiliteitsbalans 2008. Vanzelfsprekend is hierbij ook rekening gehouden met de andere geplande uitgaven (MIRT en begroting).

13. Waarop baseert u uw stelling dat 'reizigers zich steeds meer bewust worden van hun mogelijkheden om keuzes te maken'? Wat vindt u belangrijker in relatie tot die keuze: het bewustzijn van de reiziger, of de aanwezigheid van alternatieven?

13. Reizigers worden zich steeds meer bewust van de mogelijkheid om mobiliteitskeuzes te kunnen maken. Deze bewustwording wordt in toenemende mate ook gestimuleerd door concrete maatregelen van werkgevers. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om het aanbieden van een leaseauto in combinatie met een OV-kaart of het aanbieden van een mobiliteitsbudget. Uit ervaringen van bedrijven blijkt dat het aanbieden van alternatieven leidt tot een groter gebruik daarvan. In het geval van de lease-auto en de OV-kaart neemt het gebruik van het OV bijvoorbeeld toe- en het aantal afgelegde autokilometers af.

Met de adviezen van de Taskforce Mobiliteitsmanagement (Commissie De Waal) is een extra impuls gegeven aan goede afspraken tussen werkgevers en werknemers. Met de MobiliteitsAanpak is daarvoor nog eens € 40 miljoen extra beschikbaar gesteld.

Ook de filevrije dag op 9 oktober 2008, het initiatief van Nederland Bereikbaar (ANWB, NS en Rabobank) heeft bijgedragen aan een grotere bewustwording van de mogelijkheden van ander mobiliteitsgedrag.

Ten aanzien van de relatie tussen het bewustzijn van de reiziger en de aanwezigheid van alternatieven: het belangrijkste is dat alternatieven worden gebruikt. Dat vergt enerzijds dat reizigers zich bewust zijn van de beschikbaarheid van alternatieven, en anderzijds dat die alternatieven er zijn met voldoende kwaliteit en capaciteit.

14. Welk deel van de € 5,5 miljard voor OV is aanvullend op de Nota Mobiliteit en wat is de herkomst van dat geld?

14. Met de MobiliteitsAanpak investeert het kabinet bijna € 5,5 miljard in het OV en ketenmaatregelen. Hiervan is ruim € 4,7 miljard bestemd voor het spoor, € 200 miljoen voor diverse ketenmaatregelen en € 590 miljoen voor regionaal OV (incl. decentrale treindiensten) – aangevuld met minimaal € 500 miljoen cofinanciering door decentrale overheden.

Hieronder geven wij kort de herkomst en bestemming van de rijks gelden aan die extra zijn bovenop het Nota Mobiliteit-budget.

- De € 4,5 miljard voor Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) is nader toegelicht in de begroting 2009, waar wij hier korthedshalve naar verwijzen. Ten opzichte van de Nota Mobiliteit is er sprake van € 2,8 miljard aan extra budget (te weten € 800 miljoen uit de enveloppe Coalitieakkoord plus de € 2 miljard).
- Ten opzichte van de Nota Mobiliteit is er € 200 miljoen extra beschikbaar voor het Actieplan groei op het spoor, gedekt uit de Coalitieakkoord enveloppe.

- Ten opzichte van de Nota Mobiliteit is € 200 miljoen extra beschikbaar voor regionaal OV (Coalitieakkoord enveloppe). Vanuit nog beschikbaar budget uit de Nota Mobiliteit wordt € 300 miljoen aangewend voor regionaal OV (zo komt de totale rijksbijdrage op € 500 miljoen) en € 30 miljoen voor de fiets.
- Verder is er € 90 miljoen extra ter beschikking gesteld ten behoeve van de meest urgente knelpunten op de regionale spoorlijnen die zijn geïventariseerd bij de Quick Scan van gedecentraliseerde treindiensten. Hiervan is € 80 miljoen afkomstig uit het FES en wordt € 10 miljoen gedekt door amendement Cramer (31474A, nr 8).
- € 40 miljoen is beschikbaar voor mobiliteitsmanagement naar aanleiding van de adviezen van de taskforce onder leiding van de heer De Waal. Dit geld is afkomstig uit het FES.
- € 30 miljoen is vrijgemaakt voor het creëren van een multimodaal reisinformatiesysteem. Dit geld is afkomstig uit het FES.
- € 3,5 miljoen is bestemd voor het NSP Utrecht bij motie van Van Geel c.s. (31700 nr10). Voor toelichting op de dekking daarvan verwijzen wij naar vraag 3.

15. Waarom is de regionale verbinding Gouda -Alphen -Leiden niet in zijn geheel meegenomen maar slechts beperkt gebleven tot Gouda -Alphen? (QS)

15. De decentralisatie van de treindienst Gouda-Alphen omvat naast de treindienst op dat traject slechts een beperkt aantal ritten die doorrijden naar c.q. vertrekken vanuit Leiden. Daarom is de quick scan alleen gericht op het traject Gouda-Alphen. Bovendien is het vervoer op de ritten naar c.q. vanuit Leiden moeilijk te onderscheiden van het hoofdrailnetvervoer op het traject Alphen-Leiden.

16. Wat zijn de kosten van het verbreden van de wegen tot 2 keer 4 rijstroken overal in de Randstad?

16. Wij willen sterke verbindingen en sterke modaliteiten. Daarom willen wij de gemiddelde rij snelheid in de spits op de hoofdverbindingssassen verhogen naar minimaal 80 km/uur in de spits. Daarvoor is het van belang om op de belangrijkste verbindingen op het hoofdwegennet in de Randstad ten minste 2x4 rijstroken te realiseren (concept 8 uit de MobiliteitsAanpak). Afhankelijk van de benodigde capaciteit bezien wij dit per weg (bijvoorbeeld Amsterdam-Utrecht) of per corridor (Utrecht-Den Haag/Leiden met de A12 en de N11). De MobiliteitsAanpak is voor de periode tot en met 2020 vertaald in concrete programma's en projecten en voorzien van financiële dekking. Voor de geschetste ambitie na 2020 is dat niet het geval. Zoals aangekondigd geven wij voorjaar 2009 inzicht in de kosten en baten van de hier gepresenteerde maatregelpakketten. Dan zal ik u nader informeren.

17. Deelt u de mening dat Nieuweschans -Leer, Hengelo -Bad Bentheim en Heerlen - Aken strikt genomen geen gedecentraliseerde spoorlijnen zijn en dus op dit moment onder de verantwoordelijkheid van het Rijk vallen? (QS)

17. Nee. Deze treindiensten vallen niet onder de verantwoordelijkheid van het rijk. De spoorweginfrastructuur van de lijnen Nieuweschans-Leer, Hengelo-Bad Bentheim en Heerlen-Aken valt, voor zover die gelegen is op Nederlands grondgebied, weliswaar de verantwoordelijkheid van de minister, maar de vermelde treindiensten zijn grensoverschrijdende, regionale diensten. De totstandkoming van dat soort treindiensten is een verantwoordelijkheid van de betrokken decentrale overheden. In het Algemeen Overleg over de Initiatiefnota voor grensoverschrijdend regionaal treinverkeer op 11 september 2008 hebben wij met uw Kamer over deze verantwoordelijkheidsverdeling gesproken. Wij hebben toen aangegeven regionale initiatieven voor grensoverschrijdende verbindingen waar mogelijk te zullen faciliteren en ondersteunen.

18. Welke extra maatregelen worden in de MobiliteitsAanpak genomen naar aanleiding van de conclusie uit het KiM-rapport 'Doelen en Daden' van september 2008 dat met het huidige maatregelenpakket de groeiambitie voor het personenvervoer over het spoor van 5% in 2012 niet wordt gehaald, en wat is het effect van deze maatregelen? Wordt hiermee de doelstelling alsnog bereikt?

18. Zoals aangegeven in de voortgangsrapportage van de spoorambities van 4 september jl. zijn wij aan de slag met het uitvoeren van de maatregelen uit het actieplan Groei op het Spoor. Inmiddels is van de € 200 mln ongeveer de helft in concrete maatregelen belegd. Hiermee verloopt de uitvoering volgens planning. De maatregelen dragen bij aan het kunnen realiseren van deze groeiambitie. De ambitie is met name fors omdat de groei grotendeels is toe te schrijven aan autonome factoren zoals demografie, economie en ruimtelijke ordening. Dat neemt niet weg dat alle betrokkenen zich optimaal inspannen om aan de groeiambitie bij te dragen. De groei is in de periode 2005-2007 in totaal 13% geweest (ofwel 4,3% per jaar). De groei zet in de eerste helft van 2008 door: volgens NS is de groei in de eerste helft van 2008 gestegen naar 5,2% in reizigerskilometers. Het KiM concludeert niet dat doelen niet worden gehaald, maar waarschuwt dat de ambitie niet haalbaar lijkt. Eind 2009 vindt een mid-termreview van de uitvoering van het Actieplan en de gerealiseerde groei, op grond waarvan bepaald kan worden of de uitvoering van maatregelen kan worden voortgezet of dat bijsturing noodzakelijk is.

19. Welke extra maatregelen worden in de MobiliteitsAanpak genomen naar aanleiding van de conclusie uit het KiM-rapport 'Doelen en Daden' van september 2008 dat met het huidige maatregelenpakket de groeiambitie voor het personenvervoer overig (gemiddelde groei met 2,1%) niet wordt gehaald, en wat is het effect van deze maatregelen? Wordt hiermee de doelstelling alsnog bereikt?

19. De Mobiliteitsaanpak richt zich met het Actieprogramma regionaal OV en de Quickscan regionaal spoor op de stedelijke gebieden. Met het actieprogramma investeren wij in stedelijke gebieden in een beter openbaar vervoer dat meer klanten gaat trekken. Het gaat daarbij om het versnellen van de reis, het opheffen van knelpunten en OV op zware relaties waar het nu nog ontbreekt (tangenten). Zo worden frequenties verhoogd, bijvoorbeeld in Rotterdam op TramPlus-lijnen en in

Groningen op snelbuslijnen, wordt er geïnvesteerd in een tramtunnel in Den Haag om snelheid en betrouwbaarheid van de tram te verbeteren en komen er verschillende nieuwe verbindingen bijvoorbeeld in Noord-Holland en in de stad Groningen. Met dit actieprogramma is er op dit moment geen reden om de ambities en doelstellingen uit de Nota Mobiliteit bij te stellen.

20. Ziet u aanleiding om de oorspronkelijke Nota Mobiliteit nog eens door te rekenen, in het licht van uw opmerking dat het de komende jaren nodig is alle zeilen bij te zetten om de doelstelling uit de Nota Mobiliteit in het zicht te houden en in het licht van het feit dat het treinverkeer is gegroeid en dat het aantal voertuigverliesuren in 2007 al hoger was dan was voorzien voor 2010?

20. Die aanleiding is er zeker. Bij de nationale markt- en capaciteitsanalyse (NMCA) zal de haalbaarheid van de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit worden doorgerekend. Streven is de NMCA eind 2010 gereed te hebben. Het plan van aanpak is beschikbaar voorafgaand aan de begrotingsbehandeling eind 2009.

21. Bent u van plan om ook de capaciteit op de weg sneller te vergroten, nu de filedruk en het aantal voertuigverliesuren veel sneller stijgt dan verwacht? Kunt u uw antwoord toelichten?

21. Ja. Daarvoor zijn in de MobiliteitsAanpak extra maatregelen aangekondigd met het actieprogramma wegen en investeringen in wegenprojecten. De gebiedsuitwerking van de MobiliteitsAanpak, die u voor de begrotingsbehandeling ontvangt, bevat een nadere uitwerking van deze pakketten.

22. a. Aan welke streefwaarden, die rekening houden met overstappen in de vervoersketen, wordt gedacht?

b. Wanneer wordt dit uitgewerkt en wordt dit meegenomen in de nieuwe LMCA?

c. Wanneer verschijnt de inventarisatie van knelpunten en wensen voor harmonisatie van Binnenlandse zaken?

22. a. en b. In de Dynamische Beleidsagenda is aangegeven dat decentrale overheden en rijk hebben afgesproken gezamenlijk te overwegen streefwaarden te formuleren, die rekening houden met overstappen in de vervoerketen. Het gaat om streefwaarden voor de reistijd van deur tot deur op belangrijke regionale (woon-werk)trajecten. Op basis van een verkenning zal besproken worden of het mogelijk en zinvol is streefwaarden te formuleren voor de reistijd van deur tot deur, inclusief de overstaptijd tussen modaliteiten. Het gaat daarbij om de overgang tussen auto en ov, fiets en ov én om de overgang tussen verschillende vormen van ov. De conclusies worden benut voor het actualiseren van gezamenlijk beleid en de NMCA.

c. In een bestuurlijk overleg met de grensregio's op 24 juni 2008 is een lijst van knelpunten besproken die door de regio's zijn aangedragen. Eind dit jaar staat nog een bestuurlijk vervolgoverleg gepland en begin volgend jaar een drielanden overleg. Uw Kamer zal vervolgens door het ministerie van Binnenlandse Zaken over de voortgang worden geïnformeerd.

23. Hoe moet de stelling dat 'het autoverkeer in deze gebieden wellicht minder ruimte krijgt' worden begrepen, bijvoorbeeld in relatie tot het achtste concept voor de 'robuuste mobiliteitssystemen in 2028' van minstens 2x4 rijbanen op elke belangrijke verbinding in de Randstad?

23. Daarmee wordt bedoeld op de beschikbare ruimte in de (oude) binnensteden voor verplaatsen of parkeren. Bij groeiend wegverkeer zal de beschikbare ruimte steeds schaarser worden, ook omdat uitbreiding van de capaciteit in de (oude) binnensteden slechts beperkt mogelijk is.

24. Wat is de marktomvang van de lijn Heerlen-Aken? Wat betekenen de haakjes rond Bad Bentheim en Leer? Zijn de vervoercijfers op het grensoverschrijdende deel van deze trajecten opgenomen of niet? (QS)

24. Over de marktomvang en de marktverwachting van de lijn Heerlen-Aken zijn binnen de onderzoeksperiode van de quick scan van de betrokken decentrale overheid en vervoerder geen gegevens over de markt beschikbaar gekomen. Veolia heeft mij zeer recent meegedeeld dat het aantal reizigers op Heerlen-Aken per dag 650 bedraagt.

De haakjes om Hengelo-Bad Bentheim en Nieuweschans-Leer in het schema op blz. 14 indiceren dat in dat schema de vervoergegevens zijn vermeld van de huidige treindiensten Zutphen-Oldenzaal en Groningen-Nieuweschans (op de geheel binnen Nederland vallende trajecten dus), maar dat er ook sprake is van planvorming voor een treindienst tussen Hengelo en Bad Bentheim en dat de dienst naar Nieuweschans doorrijdt naar Leer. De gepresenteerde vervoerscijfers gelden voor de gedecentraliseerde treindiensten binnen Nederland op de trajecten zoals vermeld in de overzichten. Grensoverschrijdend vervoer is daar niet in betrokken.

25. Kunt U aangeven wat de consequenties van de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit zijn, in termen van het aantal kilometers (als percentage) dat minder met de auto wordt gereisd, op wegvakniveau? Kunt u dit op de hoofdwegenkaart in beeld brengen voor de situatie 2020 ten opzichte van de autonome groei in 2020, zonder uit te gaan van extra wegcapaciteit zoals voorgenomen in het MIRT en de MobiliteitsAanpak?

25. Wij verwijzen u naar de brief (kenmerk CEND/DAB/2008/2073) met antwoorden in het kader van de schriftelijke vragen rond de Begroting XII 2009. In de antwoorden 18 en 171 gaan wij in op de consequenties van de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit. Daarnaast verwijzen wij u naar de LMCA wegen (bijlage bij de Beleidsbrief netwerkaanpak d.d. 19 november 2007; Tweede Kamer 29644 nr. 85), waarin ook kaartbeelden zijn opgenomen (zie de kaarten c) en i) in bijlage 4).

26. Waarom komen er nu nogmaals 'corridorgerichte analyses van de goederenstromen' op sommige snelwegen (zoals de A15 en de A67) die een hoog

deel vrachtvervoer verwerken? Zijn die goederenstromen nu nog niet bekend?  
Wanneer kan er een concreet plan vervracht worden?

26. Er worden geen aparte analyses uitgevoerd. Deze analyses zijn in de toekomst vast onderdeel van de NMCA's en (waar relevant) van projectgerichte verkenningen en planstudies, zoals bijvoorbeeld bij de gebiedsgerichte verkenning Rotterdam. Dit is nodig, omdat ook voor de lange termijn (tot 2040) een sterke groei van het goederenvervoer wordt voorzien. De hoeveelheid goederenvervoer en de groeiverwachting verschilt per corridor en verbinding. Dit geldt voor het goederenvervoer in het algemeen maar ook voor het transport over de weg. Als de hoeveelheid en het aandeel vrachtverkeer groot is kan dit tot specifieke problemen leiden in de afwikkeling van het totale verkeer. Daarom is al op dit moment op corridors met veel vrachtverkeer bij het oplossen van knelpunten aandacht voor specifieke maatregelen voor dit vrachtverkeer, zoals verbreden van kunstwerken, verlengen uitvoegstroken, aanpassingen aansluitingen, verkeerssignalering en pechhavens.

27. Is het rapport over de maatschappelijke kosten en baten van de spoorlijn Emmen-Groningen inmiddels verschenen? Wat is uw conclusie? (QS)

27. Het rapport over de maatschappelijke kosten en baten van de spoorlijn Emmen - Groningen is ons op 10 november 2008 toegezonden. Wij willen dat rapport eerst bestuderen en het bespreken met de provincies Groningen en Drenthe alvorens onze conclusies te trekken. Dit project zal op de agenda staan van het MIRT overleg in het voorjaar van volgend jaar.

28. Zijn voor het bepalen van de marktverwachting voor de lijn Oldenzaal-Bad Bentheim meer bronnen of onderzoeken gebruikt dan alleen het genoemde Arcadis-rapport? (QS)

28. Voor het bepalen van de marktverwachting voor de lijn Oldenzaal-Bad Bentheim is alleen het vermelde Arcadis-rapport gebruikt.

29. Wat wordt precies bedoeld met de formulering in de Quick scan gedecentraliseerde spoorlijnen dat 'over de marktverwachting voor de frequentieverhoging op de lijnen Heerlen -Aken en Nieuweschans -Leer [...] geen nadere informatie beschikbaar gekomen' is? Is deze informatie niet beschikbaar, is deze informatie vertrouwelijk of is hier een andere reden voor? Op welke onderbouwing is de uitspraak gebaseerd dat deze grensoverschrijdende lijnen wel van belang blijven voor de regio's? (QS)

29. Met de formulering in de Quick scan gedecentraliseerde spoorlijnen dat "over de marktverwachting voor de frequentieverhoging op de lijnen Heerlen – Aken en Nieuweschans – Leer geen nadere informatie beschikbaar is gekomen" wordt aangegeven dat het ministerie tijdens de onderzoeksperiode van de quick scan geen nieuwe informatie van de betrokken decentrale overheid en vervoerder heeft

ontvangen over de potentie van deze lijnen. In het kader van HST Connect wordt op dit moment door betrokken decentrale overheden en vervoerders gewerkt aan een business case voor een IC verbinding Eindhoven – Duitsland via Venlo en/of Heerlen. Met het mede ondertekenen van een intentieverklaring hebben wij onze steun voor de stapsgewijze aanpak die hier wordt gevolgd kenbaar gemaakt.

Met de zin “Voor de regio's blijven deze grensoverschrijdende lijnen wel van belang” is weergegeven dat de betrokken decentrale overheden en het ministerie waarde hechten aan de vermelde grensoverschrijdende lijnen. Decentrale overheden ontwikkelen plannen voor deze lijnen – apart van de quick scan regionale lijnen – en wij ondersteunen deze plannen waar nodig en mogelijk.

30. Zijn er inmiddels wel gegevens over de marktverwachting op de lijnen Heerlen-Aken en Nieuweschans-Leer? Zo ja, wat is uw conclusie? Zo nee, loopt hier inmiddels onderzoek naar? (QS)

30. Het ministerie heeft geen (nieuwe) gegevens ontvangen over de marktverwachting op de lijnen Heerlen-Aken en Nieuweschans-Leer. Het schetsen van de marktpotentie van beide grensoverschrijdende treindiensten is een verantwoordelijkheid van de betrokken decentrale overheden. In het kader van HST Connect wordt door betrokken decentrale overheden en vervoerders onderzoek uitgevoerd om te komen tot business cases voor een IC verbinding Eindhoven – Duitsland via Venlo en/of Heerlen. Dit onderzoek loopt nog. De resultaten komen volgend jaar beschikbaar.

Het Aachener Verkehrs Verbund (AVV) wil graag een doorgaande verbinding Maastricht – Aken realiseren. Verschillen in infrastructuur maken dit gecompliceerd. De provincie Limburg, AVV, NS en Veolia bezien de mogelijkheden om dit te realiseren, dan wel optimale aansluitingen te bieden in Heerlen.

31. Waarom betreft u duurzaamheid niet bij de operationalisering die u lijkt te geven van de door u geïntroduceerde term 'robuustheid'?

31. De ambitie van een robuust mobiliteitssysteem dient de drie belangen van duurzaamheid: mens, economie en milieu. Een duurzaam mobiliteitssysteem is een systeem dat sociale belangen, economische belangen en de belangen van de leefomgeving met elkaar verenigt, nu en later. Een robuust mobiliteitssysteem dient de sociale en economische belangen door vlot en veilig vervoer van deur tot deur. Congestie is een probleem voor de leefomgeving: de afwisseling van stilstaan en optrekken leidt tot hogere uitstoot en energieverbruik dan een gelijkmatige snelheid. Daarom dient een robuust mobiliteitssysteem, met meer doorstroming en minder congestie, ook de leefomgeving. Onderdeel van het robuuste mobiliteitssysteem vormen de investeringen in kwaliteit en capaciteit van het openbaar vervoer: op drukke verbindingen en in dichte bebouwing een duurzame vervoersvorm.

32. Welke consequenties heeft de verlenging van de MIRT-periode tot 2028 voor de andere beleidsprogramma's die ook in het MIRT aan bod komen, zoals de Nota

Ruimte, Pieken in de Delta en Agenda Vitaal Platteland? Wanneer eindigen deze beleidsprogramma's en worden deze ook verlengd? Wat zijn de uitgangspunten bij de verlenging van het MIRT-periode?

Geldt hiervoor de Nota Mobiliteit of gelden hier nieuwe uitgangspunten op basis van de op te stellen NMCA?

32. het kabinet komt in het kader van besluitvorming over de begroting voor 2010 met een voorstel voor verlenging van de MIRT-periode. Dan zal ook de relatie met andere beleidsprogramma's aan de orde zijn. De MobiliteitsAanpak vormt voor de verlenging een inhoudelijke basis. De kosten en baten van het pakket uit de MobiliteitsAanpak worden verder uitgewerkt, zodat deze als input dienen voor de besluitvorming komend voorjaar.

33. Waarom zijn de tien genoemde concepten voor een robuust mobiliteitssysteem niet concreet gemaakt? Kunt u aangeven hoe u concept 4 en 8 (het aanleggen van nieuwe spoorwegen en extra rijstroken) gaat vertalen in concrete acties die in 2028 tot het gewenste resultaat zullen leiden? Kunt u de Kamer inzicht geven in de planning en de financiering?

33. De kosten en baten van het pakket uit de MobiliteitsAanpak voor 2028 worden ten behoeve van nadere besluitvorming bij voorjaarsnota 2009 nader uitgewerkt. Dan krijgen de concepten een meer concrete vorm. Voor een exacte planning en financiering op projectniveau is het dan nog te vroeg. In eerste instantie betreft het een programmatische uitwerking.

34. Welke visie heeft het kabinet op robuuste nationale en internationale verbindingen naar het oosten via Twenthe en naar het noordoosten via Groningen in het licht van de stelling dat voor goede robuuste nationale en internationale verbindingen over weg en spoor de focus is gericht op corridors naar zuiden, oosten en zuidoosten, maar in het kaartbeeld de verbinding naar het oosten via het Ruhrgebied loopt.

34. Het kabinet erkent zowel het belang van benutting en versterking van de internationale topfunctie van de Randstad als het belang van internationalisering van de grensoverschrijdende economieën van regio's zoals Groningen-Assen, de Stadsregio Arnhem-Nijmegen, Twente, Venlo en Zuid-Limburg. Figuur 3 en 4 uit de MobiliteitsAanpak illustreren dit. De verbinding met het Ruhrgebied is natuurlijk een belangrijke (zoals in figuur 13 aangegeven), maar dat is zeker niet de enige verbinding waar de aandacht naar uitgaat.

35. Klopt het dat bij lijnen zoals Tiel-Arnhem (knoop Elst) en Zwolle-Emmen, die al enkele jaren capaciteitsproblemen hebben, nog geen overbelastverklaring is afgegeven? Zo ja, waarom niet? Hoe verhoudt de conclusie op blz. 90 van de Quick scan gedecentraliseerde spoorlijnen dat de aangegeven ambities voor Tiel-Arnhem op de bestaande infrastructuur geacommodeerd kunnen worden zich tot de conclusies uit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer waar juist uit blijkt dat hier een

knelpunt is en wellicht een knip in de verbinding nodig is? Wat is de stand van zaken van overleg met de regio over Tiel-Arnhem? (QS)

35. Op de trajecten Tiel-Arnhem en Zwolle-Emmen is er geen sprake van een overbelastverklaring. Er zijn geen knelpunten opgetreden in de aanvragen van treinpaden door de vervoerders.

Op het traject Tiel-Elst-Arnhem is de ambitie van de decentrale overheden tot 2020 het handhaven van de huidige frequentie (2x per uur), waarvoor geen extra maatregelen nodig zijn. Overleg met de regio hierover is dan ook niet nodig. Wel zal in december 2008 overleg plaats vinden met onder andere Gelderland, de Stadsregio Arnhem-Nijmegen en ProRail over de lage punctualiteit op deze lijn en de mogelijke vervolgonderzoeken. Daarbij zal de urgentie van de aanpak van Tiel-Arnhem worden gezien in relatie tot de andere prioritaire lijnen. De verwachting is dat na het realiseren van het reeds lopende project 'Sporen in Arnhem' de punctualiteit sterk zal verbeteren.

In het Programma Hoogfrequent Spoor wordt gesproken over de mogelijke knip in Elst op de dienst Tiel-Arnhem. Daarbij is sprake van een relatie met de verbinding Arnhem-Nijmegen.

36. Welke financiële implicaties heeft de door u in de MobiliteitsAanpak uitgesproken wens dat er in 2028 'bij voorkeur' zes IC's én zes sprinters per uur rijden in de Randstad?

36. Zoals aangegeven in de voortgangsrapportage van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (4 september 2008, VenW-DGMO-2008/1567) is een 6/maatwerk-variant (overeenkomstig de ambitie van het Kabinet tot 2020) mogelijk met een budget van € 4,5 mld. Zoals aangegeven in deze voortgangsrapportage worden in de planstudies twee varianten gezien voor hogere frequenties: variant 1 (6/maatwerk) en variant 2 (6/6). Besluitvorming over de resultaten van de planstudies is gepland vóór de zomer van 2010.

37. Waarom staat Haarlem als enige grote stad binnen de Randstad niet opgenomen in het kaartbeeld van figuur 15 voor corridors waar tot 2028 wordt gekeken naar verhoging van treinfrequenties? Hoe verhoudt zich dit tot het nu reeds erkende capaciteitsprobleem tussen Haarlem en Amsterdam en tot het feit Haarlem een doorgangsroute is voor goederentreinen en het goederenvervoer per spoor fors groeit, de Oude Lijn een belangrijke omleidingroute is voor de Schiphollijn en het voor een goede overstap in Leiden gewenste gelijke frequentiepatroon van treinen in de richtingen Haarlem/Schiphol en Den Haag CS/Rotterdam?

37. Tussen Haarlem en Amsterdam zullen bij de komende dienstregeling 2009 de frequenties worden verhoogd. In het kader van OV-SAAL en PHS worden extra treinen vanuit Leiden via Schiphol naar Amsterdam gezien. Aangezien de aantallen reizigers via de route Haarlem geringer zijn dan via de lijn over Schiphol is vooralsnog geen aanleiding tot nog hogere frequenties op deze lijn. Over de aansluitingen in 2028 zijn op dit moment geen uitspraken te doen. In het kader van de jaarlijkse

dienstregelingen en de planstudies PHS zal wel naar zo goed mogelijke aansluitingen worden gekeken.

38. Welke lessen zijn er getrokken uit de problemen met oud materieel bij nieuwe concessies voor toekomstige concessieverlening? (QS)

38. Uit de evaluatie van de uitgevoerde aanbestedingen bij het gedecentraliseerde spoorvervoer is de les getrokken dat een decentrale overheid er verstandig aan doet om goed rekening te houden met de benodigde levertijd van nieuw materieel. Die levertijd moet bij de uitvoering van de aanbesteding worden ingepland tussen het moment van gunning van het vervoer en het moment van de start van de feitelijke exploitatie. Een reële besteltijd is 2 jaar.

39. Zijn de op pagina 31 genoemde actuele punctualiteitscijfers inmiddels beschikbaar? Kunnen deze bijgevoegd worden? (QS)

39. De punctualiteitscijfers in het quick scan rapport gelden voor 2007. Het jaar 2008 loopt nog. De punctualiteitscijfers over 2008 worden door ProRail periodiek gerapporteerd in een monitoring rapport aan de vervoerders. Het is onze intentie de punctualiteitscijfers onderdeel te laten zijn van de jaarlijkse monitoring van de gedecentraliseerde spoorlijnen, die via de Nationale Mobiliteitsmonitor ook aan u wordt aangeboden.

40. Enkele vragen over het streven naar een gemiddelde rijsnelheid van 80 km/u op de hoofdverbindingssassen in de spits en het volgens een Quick Scan van TNO verwachte positief effect voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot:

- a. Hoeveel minder CO<sub>2</sub> wordt uitgestoten per kilometer (bij een gemiddelde doorstromingsnelheid van 80 km/u) in vergelijking met de huidige NoMo-doelstelling? Hoeveel is de totale CO<sub>2</sub>-reductie in 2028 van deze maatregel? Met welke factoren houdt TNO daarbij rekening? Kunt u de Quick scan toezenden aan Kamer?
- b. Wat zijn de extra investeringskosten en maatschappelijke kosten van deze maatregel? Wat zijn de maatschappelijke baten van deze maatregel? Kunt u aangegeven wat de kosten en baten zijn in termen van voertuigverliesuren, externe kosten voor luchtverontreiniging, verkeersveiligheid, klimaatkosten, geluid en ruimtebeslag?
- c. In het licht van de verwachting dat de investeringen die leiden tot een hogere doorstromingsnelheid ook een verkeersaanzuigende werking hebben (in en buiten de spits): hoeveel extra verkeer wordt er gegenereerd doordat de doorstromingsnelheid wordt verhoogd naar 80 km/u? Hoeveel extra CO<sub>2</sub>-emissie betekent dit?
- d. Wat is de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot per auto en de gemiddelde reistijd voor een traject van 50 km (Amsterdam-Den Haag) als een auto 60 km/u, 80 km/u, 100 km/u en 120 km/u kan rijden bij gelijkblijvende dynamiek in de verkeersstromen in de spits?
- e. Als op een wegvak file ontstaat, dan betekent dat (bij een gemiddelde doorstromingsnelheid van 80 km/u) dat er elders flink harder moet worden kunnen gereden, zodat deze gemiddelde doorstromingsnelheid wordt gehaald. Is dit haalbaar als de maximumsnelheid op dit traject 100 km/u is (bijvoorbeeld een traject van 50 km

(Amsterdam-Den Haag) en 10 km file met een snelheid van 40 km/u)? Wat is de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot voor deze rit en de gemiddelde reistijd voor deze rit? f. Is dit haalbaar als de maximumsnelheid voor ditzelfde traject bijvoorbeeld 120 km/u is? Wat is de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot voor deze rit en de gemiddelde reistijd? Kunt u bovenstaande vragen ook beantwoorden met de aanname van een gemiddelde doorstromingsnelheid van 60 km/u? Welke doorstromingsnelheid levert een hogere betrouwbaarheid op?

g. Wat zijn de consequenties voor het gebruik van het openbaar vervoer als de doorstromingsnelheid naar 80 km/u wordt verhoogd? Kunt u in uw antwoord het gemak, de betrouwbaarheid en de reistijd van OV en weg betrekken?

40. TNO concludeert in de Quick Scan 'CO<sub>2</sub> uitstoot op voertuigniveau' d.d. 30 september 2008, die u bijgaand aantreft, dat "een verlaging van de dynamiek door verbetering van de doorstroming, die gepaard gaat met een hogere gemiddelde snelheid in files een gunstig effect zal hebben op de CO<sub>2</sub> emissies. Hiervoor is het dan wel noodzakelijk dat de maximale snelheden begrensd worden tot een niveau dat mogelijk zal liggen tussen 80 en 100 km/u." TNO kan nog niet aangeven wat per saldo de totale effecten zijn als rekening wordt gehouden met de effecten van een eventuele toename van het verkeersaanbod als gevolg van de verbeterde doorstroming. Zoals aangekondigd in de MobiliteitsAanpak zal TNO een vervolgonderzoek doen naar de effecten van een hogere gemiddelde rijnsnelheid in de spits op de hoofdverbindingssassen. De noodzaak om de maximale snelheden in de spits te begrenzen lijkt voorsnog beperkt: de verhoogde ambitie betreft immers wegvakken waarop in de spits dermate veel auto's rijden, dat het halen van een gemiddelde snelheid van 80 km/u of hoger al een hele opgave is.

De specifieke subvragen 40a tot en met 40g en de vragen 42 en 46 worden meegenomen in de opdracht aan TNO voor het vervolgonderzoek. TNO zal de vragen beantwoorden door een aantal scenario's/voorbeelden te bouwen en te analyseren, op basis van principes en voorbeeldnetwerken.

De uitkomsten van het vervolgonderzoek worden opgenomen in de beoordeling van de maatschappelijke kosten en baten van de ambities uit de MobiliteitsAanpak; zie het antwoord op vraag 32.

41. Enkele vragen over elektrificatie:

- a. Voor welke lijnen zijn er wensen voor elektrificatie en wat zijn hiervoor de redenen?
- b. Welke invloed heeft elektrificatie op capaciteit, milieu en baanvaknsnelheid?
- c. Waarom wordt dit beschouwd als exploitatievariant, er moet toch gekeken worden naar het spoorstelsel als geheel (infrastructuur + dienstregeling)? Uiteindelijk behoort dit toch tot de infrastructuur en niet tot de gedecentraliseerde treindienst?
- d. Hoeveel km spoor is momenteel niet geëlektrificeerd en welke kosten zijn globaal gemoeid met elektrificatie per km?
- e. Is elektrificatie van Almelo-Marienberg opgenomen in de kostenraming voor het maatregelenpakket voor de korte termijn? (QS)

41. De Quick scan regionale lijnen is gebaseerd op een capaciteitsanalyse. Aangezien de elektrificatie geen invloed heeft op de capaciteit van een traject, is elektrificatie niet nader beschouwd. Elektrificatie kan voordelen hebben voor de exploitatie van een spoorverbinding, maar dat aspect ligt nadrukkelijk buiten de scope van de Quick scan.

a. Elektrificatie is als wens door de betrokken decentrale overheden opgegeven voor de lijnen Almelo – Mariënberg en Zwolle – Enschede onder de overige wensen voor 2020. Voor Almelo-Mariënberg geldt dat de Regio Twente elektrificatie wil in verband met de samenhang met de lijn Zwolle-Emmen. De inzet van elektrisch materieel biedt niet alleen voordelen in de exploitatie, maar bovendien trekt dat materieel sneller op. Indirect heeft dat ook met de capaciteit te maken en de maakbaarheid van de dienstregeling. Voor Enschede-Zwolle speelt de verbetering van de dienstregeling ook een rol voor Twente. Daarnaast is een groot deel van het traject (Wierden-Enschede) al geëlektrificeerd.

b. Elektrificatie heeft geen direct effect op de capaciteit. De milieueffecten zijn beperkt onderscheidend. Bepalend voor de kosten is het type beremming (schijfberemming vs blokberemming) en de snelheid; de tractie is van ondergeschikte invloed.

c. De wijze van tractie heeft consequenties voor de exploitatiekosten van zowel vervoerder als beheerder van de infrastructuur en dient daarom in een exploitatieplan te worden afgewogen.

d. De gedecentraliseerde lijnen zijn grotendeels niet geëlektrificeerd. Dat is het geval voor 15 van de lijnen in de Quick scan. In Nederland is 700 km van het spoorweganet, dat een totale lengte heeft van 2896 km, niet geëlektrificeerd. De kosten voor elektrificatie zijn situatie-afhankelijk, waarbij met name de enkel- versus dubbelsporigheid, het gevraagde vermogen en de inpassing in de omgeving bepalend zijn.

e. De kosten voor elektrificatie van het traject Almelo – Mariënberg zijn niet opgenomen in de kostenraming voor de korte en middenlange termijn.

42. Kunt u aangeven hoe u de extra bijdrage aan de uitstoot van CO<sub>2</sub>, die verhoging van de maximum snelheid op N-wegen met zich meebrengt, betreft bij dit beleidsvoornemen?

42. Zie het antwoord op vraag 40.

43. Moet daar waar u stelt "Waar mogelijk kunnen de bovengenoemde rijks N-wegen zo worden ingericht dat de maximumsnelheid omhoog kan naar 100 km/u", gelezen worden "Waar mogelijk zullen... "?

43. Voor mij is belangrijk dat de robuustheid van het wegennetwerk verbetert. Samen met de decentrale overheden zullen we bezien wat daarvoor nodig is. Wat mij betreft is de inzet dat de genoemde rijks-N-wegen zo worden ingericht dat de maximumsnelheid omhoog gaat naar 100 km/uur. Ik wil de wegen niet afzonderlijk bekijken maar – samen met de decentrale overheden - in het licht van de doorstroming en veiligheid in het netwerk. Waar mogelijk kunnen de bovengenoemde rijks N-wegen dus zo worden ingericht dat de maximumsnelheid omhoog kan naar 100 km/h.

44. Betekenen de vervolganalyses dat de Kamer deze kabinetsperiode een bijgewerkte quickscan zal ontvangen? Zo ja, wanneer? (QS)

44. Er komt geen bijgestelde quick scan. Eind 2010 wordt de integrale (voor alle modaliteiten) Nationale Markt en Capaciteits-Analyse (NMCA) aan de Kamer aangeboden. In deze NMCA worden ook de markt en capaciteit van de gedecentraliseerde spoorlijnen meegenomen. Tevens is het onze intentie u jaarlijks via de Nationale Mobiliteitsmonitor te informeren over de ontwikkelingen op deze lijnen.

45. In hoeverre is er voor de quick-wins sprake van achterstallig onderhoud en mogelijkheden voor meekoppeling met regulier onderhoud? (QS)

45. De quick wins bestaan uit optimalisatiemaatregelen waarmee de dienstregeling, en in veel gevallen de reistijd, kan worden verbeterd. De maatregelen hebben geen relatie met de staat van onderhoud van de betreffende trajecten. Daar waar mogelijk zullen uit te voeren maatregelen worden gecombineerd met regulier onderhoud.

46. Heeft TNO in haar Quick scan de positieve effecten op de uitstoot van CO<sub>2</sub> door de aanleg van meer asfalt en de daarmee samenhangende betere doorstroming ook afgewogen tegen de negatieve effecten in de vorm van meer verkeer?

46. Deze effecten heeft TNO niet meegenomen; zie bijgaande Quick Scan 'CO<sub>2</sub> uitstoot op voertuigniveau' d.d. 30 september 2008.

47. Hoe verhoudt uw ambitie om de doelstelling voor CO<sub>2</sub>-reductie aan te scherpen zich tot de waarschuwing van ECN (in hun recente 'Tussenstand van een aantal onderdelen uit Schoon en Zuinig') dat er nu al aanvullende maatregelen voor transport nodig zijn om de binnenlandse doelstellingen binnen bereik te brengen?

47. Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) heeft samen met ECN een aantal kanttekeningen geplaatst bij onderdelen van de beoordeling die beide organisaties in 2007 hebben gegeven van het werkprogramma Schoon en Zuinig. Voor de sector verkeer en vervoer wijzen PBL en ECN op enkele potentiële tegenvallers en de grote afhankelijkheid van Europese besluitvorming (met name voor het gebruik van biobrandstoffen en EU emissienormering voor personenauto's) resulterend in de conclusie dat "waarschijnlijk aanvullende maatregelen voor transport nodig zijn om de binnenlandse doelstelling van 13-17 Mton (in 2020) binnen bereik te brengen".

Door de Minister van VROM werd in het notaoverleg van 3 november jl. al aangegeven dat het beeld van PBL/ECN een eerste proeve is en nog geen volledig beeld geeft. De Minister van VROM zal de Kamer in het voorjaar van 2009 een completer beeld geven. Dan zal ook de besluitvorming over enkele belangrijke onderdelen in het maatregelenpakket voor de sector verkeer verder zijn. Het is dan ook prematuur om nu al te concluderen dat de sector verkeer haar 2020 doel niet haalt. Bovendien wijzen PBL en ECN in hun rapport ook op enkele potentiële

meevallers. In het kader van "Schoon en Zuinig" is afgesproken dat in het najaar van 2010 een tussenevaluatie gepresenteerd wordt. Dan zal ook besloten worden over eventueel benodigde extra maatregelen.

Met het halen van de 2020 doelen zijn we er echter nog niet. Voor de periode daarna zijn verdergaande ambities nodig. Die acht ik ook mogelijk gezien de enorme potentie die met name technologische innovaties nog bieden, vooral voor de periode na 2020. Op mijn verzoek heeft TNO dit recentelijk onderbouwd in haar rapport "Technologisch CO<sub>2</sub>-reductie potentieel voor transport in 2040" (22 september 2008). Dat rapport sturen wij u hierbij toe.

48. Is het in potentie aanwezige positieve CO<sub>2</sub>-effect voldoende voor het halen van de CO<sub>2</sub> doelen conform Schoon & Zuinig?

48. Om de Schoon en Zuinig doelen voor 2020 te halen is het afgelopen jaar een breed pakket aan maatregelen geformuleerd. Bij de tussenevaluatie in 2010 zal besloten worden over eventueel benodigde extra maatregelen, in geval de voortgang onvoldoende is om de doelen van 2020 te halen. Tegelijkertijd wordt nu al, waar mogelijk, gewerkt aan verdere optimalisatie van het maatregelenpakket. De voorgestelde maatregelen in de MobiliteitsAanpak passen hierin.

49. Welke verbeterpunten en ambities zijn er voor Nieuweschans-Leer en voor Tiel-Arnhem? (QS)

49. Als ambities tot 2020 zijn door de decentrale overheden ingebracht:  
 Nieuweschans-Leer: huidige frequentie: 1x per 2 uur; ambitie 2020: 1x per uur en reistijdverkorting door baanvaknelheidsverhoging.  
 Tiel-Arnhem: handhaving van de huidige frequentie (2x per uur).  
 Voor Nieuweschans-Leer is door Prorail geconstateerd dat de wens om elk uur een reizigerstrein te laten rijden niet inpasbaar is samen met een goederenpad. In het kader van de quick scan zijn door Prorail geen concrete aanbevelingen voor deze spoorlijn gedaan omdat deze lijn voornamelijk op Duits grondgebied ligt en buiten het beheergebied van Prorail valt.  
 Als oplossingsrichting voor het actuele knelpunt op Tiel-Arnhem heeft Prorail geen extra maatregelen aanbevolen, aangezien met het project 'Sporen in Arnhem' al een project in uitvoering is genomen, waardoor de punctualiteit op Tiel-Arnhem naar verwachting sterk zal verbeteren.

50. Wanneer kunt u een indicatie van de kosten voor de verbeterpunten per lijn geven? Kunt u een globale indicatie geven van de kosten voor de ambities 2013-2020 zowel voor de variant maatwerk als de variant ambitie en in een variant waarin alle regionale wensen worden gehonoreerd? (QS)

50. Met Prorail worden nadere afspraken gemaakt voor de uitwerking van de maatregelen voor de Quick wins en de overige maatregelen voor de korte termijn. Er

wordt naar gestreefd tijdens de bestuurlijke overleggen over het MIRT (uiterlijk in het najaar van 2009) kostenindicaties voor de Quick wins beschikbaar te hebben. Voor de ambities in de periode 2013-2020 is het nog niet verantwoord om nu een kostenindicatie te geven. Eerst zal de NMCA (zie antwoord op vraag 44) worden uitgevoerd en er moet nog nader onderzoek plaats vinden naar nut en noodzaak van de geambieerde frequentieverhogingen, naar de daarvoor eventueel benodigde maatregelen en de kosten van die maatregelen (inclusief kosteneffectiviteit).

51. Zal er ook gebruik gemaakt worden van co-financiering bij de geplande investering van € 90 mln in het regionale spoor? (QS)

51. Met de Mobiliteitsaanpak is € 90 miljoen beschikbaar gesteld voor de korte termijn-maatregelen uit de quick scan. Met behulp van cofinanciering kan een zo groot mogelijk maatregelpakket worden gefinancierd. De staatssecretaris streeft naar 50% cofinanciering door decentrale overheden. Dit zal per regio worden bekeken. De planning is erop gericht om in de MIRT-overleggen 2009 hierover afspraken te maken.

52. Hoe bent u tot het aantal van zo'n 7500 -10.000 extra plaatsen tot 2012 in het kader van de uitbreiding van de capaciteit van P+R-terreinen bij OV-knooppunten gekomen? Is dit aantal al onderverdeeld in een geschat aantal per regio of locatie? Zo ja, kunt u die onderverdeling nader toelichten?

52. Over de verdeling van P+R-plaatsen en co-financiering wordt nog overleg gevoerd met decentrale overheden en NS. Het totaal van 7500 tot 10.000 is gebaseerd op onderzoeken van decentrale overheden en inschattingen van NS.

53. Op welke wijze worden private en publieke belangen gescheiden bij de ontwikkeling van de auto-ov-planner: één systeem voor dynamische multimodale reisinformatie?

53. Het publieke belang bestaat uit het beschikbaar krijgen van actuele reisinformatie over de weg als van het openbaar vervoer. Op basis hiervan kunnen private partijen multimodale reisinformatiediensten aanbieden aan gebruikers, zoals de auto-OV-planner.

54. Welke bijdrage van commerciële partijen als leveranciers van routenavigatiesystemen is er in het project reisinformatie voorzien, naast of in aanvulling op de extra overheidsbijdrage van € 30 mln voor dit project?

54. De commerciële partijen bekostigen hun eigen diensten. De € 30 miljoen is alleen bestemd voor publieke zaken. Dit geld wordt onder andere besteed aan het op orde brengen van bron-informatie. Deze informatie wordt aan commerciële partijen beschikbaar gesteld, die hiermee de kwaliteit van hun diensten kunnen verhogen en nieuwe diensten kunnen ontwikkelen.

55. Betekent het feit dat de toegezegde extra € 30 mln voor multimodale reisinformatie afkomstig is uit de Middelen noordvleugel (FES) dat de reisplanner alleen voor de noordvleugel wordt ontwikkeld?

55. Nee. De middelen die oorspronkelijk voor de Noordvleugel waren bestemd zijn met de MobiliteitsAanpak ingezet voor maatregelen in het hele land. Dit is conform de afspraak in het kabinet over de inzet van deze middelen .

56. Uit welk budget wordt de € 25 mln voor innovatieve logistiek gefinancierd?

56. Inderdaad is een bedrag toegezegd in de orde van grootte van € 25 miljoen te verdelen over de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Economische Zaken. Dit budget is beschikbaar ten behoeve van een innovatieprogramma op basis van het eindrapport van de Commissie Van Laarhoven. De daarin vervatte voorstellen voor een innovatieprogramma logistiek zullen zoals gebruikelijk aan de gangbare criteria voor innovatieprogramma's moeten voldoen. Deze toetsing zal plaatsvinden door de Strategisch Advies Commissie (SAC) onder leiding van Rinnooy Kan, welke vervolgens de minister van Economische zaken hierover zal adviseren.

De inpassing in de begrotingen van EZ en V&W zal na positief advies door de SAC daarna plaatsvinden in 2009.

Aangezien de uitkomst van het SAC-traject onderdeel uitmaakt van de aan u toegezegde totale eindrapportage conform mijn eerdere voornemen (Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 31 200 XII, nr. 17) over de beleidsbrief Logistiek en Supply Chains, kan deze eindrapportage niet eerder dan na afloop van het SAC-traject in 2009 aan u worden toegezonden.

57. Hoe groot is het totale wegenbestand van alle overheden en welk deel daarvan komt in het NDW?

57. Het totale openbare wegenbestand in Nederland bedraagt 140.000 km. De nationale databank wegverkeergegevens (NDW) bevat binnenkort de actuele informatie van 4500 kilometer van de belangrijkste wegen van Nederland.

58. Wie gaat de Nationale Databank Openbaar Vervoer beheren? Gaat de overheid dat doen of wordt dat aan een marktpartij overgelaten?

58. Momenteel werken overheden en vervoerders samen aan een voorstel voor een landelijke database. Het voorstel bevat de uitwerking van de governance en de financiering, alsmede de beschikbaarheid van de gegevens.

59. Wat zijn de totale projectkosten om het eindbeeld van een landelijk dekkende Nationale Databank Openbaar Vervoer (NDOV) in 2011 te realiseren, en welke financiering is voorzien?

59. Momenteel werken overheden en vervoerders samen aan een voorstel voor een landelijke database. Het voorstel bevat de uitwerking van de governance en de

financiering, alsmede de beschikbaarheid van de gegevens. De totale projectkosten zijn afhankelijk van het functioneel ontwerp. De belangrijkste kostenposten zijn de standaardisatie van de data en de databank zelf.

60. Zijn er, naast de genoemde voorstellen rond mobiliteitsmanagement, in dit kader ook fiscale voorstellen te verwachten?

60. Ja. In de kabinetsreactie op het voorstel van de Taskforce Mobiliteitsmanagement die op 22 oktober jl. aan de Tweede Kamer is aangeboden (TK 2008-2009, 31305, nr. 79) geeft het kabinet aan bereid te zijn om met ingang van 1 januari 2009 als extra ondersteuning voor de uitvoering van de voorstellen van de Taskforce een aantal fiscale maatregelen te treffen. Zo zal op advies van de Taskforce de verhuiskostenregeling worden geoptimaliseerd en zal de regeling voor de onbelaste vaste reiskostenvergoeding worden verruimd. Tevens zal het ter beschikking stellen van een openbaarvervoerkaart aan iemand met een auto van de zaak die ook voor privé-doeleinden ter beschikking staat niet langer consequenties hebben voor de fiscale bijtelling.

61. Wat is de scope van de capaciteitsanalyse Waterhuizen aansluiting? Wordt hierbij ook gekeken naar andere (potentiële) knelpunten op de lijn Groningen-Leer gezien de verwachte verdere groei van het goederenvervoer, de ambities van de regio voor groei van het aantal personentreinen en de regionale wensen voor het aantrekkelijker maken van Railterminal Veendam voor vervoer richting Duitsland waardoor capaciteit op de (aftakkingen van de) Betuwelijn vrij kan komen? (QS)

61. De capaciteitsanalyse 'Waterhuizen aansluiting-Nieuweschans' is het vervolg op een overbelastverklaring die medio 2008 is afgegeven als gevolg van conflicterende capaciteits-aanvragen voor de dienstregeling 2009 (start op zondag 14 december 2008). Extra goederenvervoer richting Veendam leidt tot een conflict in de beschikbare milieuruimte.

Voor de lijn Groningen-Leer zijn geen nieuwe treinpaden aangevraagd en deze worden daarom ook nog niet meegenomen.

ProRail is verantwoordelijk voor de uitvoering van deze capaciteitsanalyse en heeft hiervoor 6 maanden de tijd (vanaf medio 2008). Ik kan nu dan ook nog niet vooruitlopen op de scope en op de uitkomsten hiervan.

62. Kunt u de achtergronden van het verschil tussen de wijze van berekening van de punctualiteit op de regionale lijnen en de wijze van berekening van de punctualiteit op het hoofdrailnet toelichten? (QS)

62. De punctualiteitscijfers betreffen treinen die minder dan 3 minuten vertraging hebben. In de berekening is geen onderscheid gemaakt tussen hoofdrailnet en regionale lijnen.

63. Is er onderzoek gedaan (globale kosten-batenanalyse) naar de invloed van hogere frequenties op het aantal passagiers ten opzichte van de invloed van het alternatief van langere treinen en perrons? (QS)

63. Er zijn geen kosten-batenanalyses uitgevoerd in het kader van de quick scan. In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat hogere frequenties meer reizigers opleveren en dus meer inkomsten. Niet in een verhouding één-op-één, maar minder dan evenredig: verdubbeling van de frequentie levert een toename van het aantal reizigers op, afhankelijk van de situatie, met 10-50%. Maar er zijn aan capaciteitsuitbreiding ten gevolge van frequentieverhoging vaak ook kosten van aanpassing van de infrastructuur verbonden en er zijn daarnaast hogere exploitatiekosten voor de vervoerder (extra machinisten, conducteurs etc.). Perronverlenging brengt ook kosten met zich mee, met daarnaast inpassings-maatregelen. Het is niet op voorhand te zeggen hoe per situatie het saldo van kosten en opbrengsten uitpakt, maar over het algemeen zijn perronverlengingen voor langere treinen bij enkelsporige baanvakken een goedkopere maatregel.

In het vervolgonderzoek worden de komende periode de kosten in kaart gebracht, waarbij ook een relatie zal worden gelegd met de baten.

64. Welke garanties heeft u dat de ambitie om generiek 2,1 % groei per jaar te behalen in het regionaal OV en dat de inspanningen die u daartoe zult verrichten niet teniet gedaan worden door verhoging van de tarieven voor de strippenkaart, in het licht van het feit dat er als gevolg van tariefsverhogingen voor 2009 gerekend wordt op 0,9% vraaguitval? Kunt u de verwachting die het KiM uitspreekt over de haalbaarheid van doelstellingen voor het regionaal OV in haar rapport 'Doelen en Daden' daarbij betrekken?

64. Het KiM geeft in haar rapport aan dat er groei van het OV-gebruik mogelijk is in de stedelijke gebieden, zoals ook in de LMCA regionaal OV is geconcludeerd. Dat zijn precies de gebieden waar het actieprogramma zich op richt. Wij investeren daarmee in die stedelijke gebieden in een beter openbaar vervoer dat meer klanten gaat trekken. Met dit actieprogramma is er op dit moment geen reden om de ambities en doelstellingen uit de Nota Mobiliteit bij te stellen, ook niet gezien de tarieven voor 2009.

65. Kunt u per decentrale overheid afspreken hoeveel zij bijdragen aan de cofinanciering van € 500 mln. voor regionaal OV?

65. Ja. Dat is ook gebeurd en vastgelegd in bestuurlijke overeenkomsten. U wordt hierover nog voor de begrotingsbehandeling en het komende MIRT-overleg geïnformeerd met de gebiedsgerichte uitwerking van de Mobiliteitsaanpak.

66. Kunt u aangeven of en welk deel van de € 500 mln. die het Rijk ter beschikking heeft voor het actieprogramma regionaal OV bovenop de beschikbare middelen uit de Nota Mobiliteit komen?

66. Van de € 500 miljoen die het rijk inzet voor het Actieprogramma Regionaal OV is € 200 miljoen afkomstig uit de doorwerking van de Coalitiekoord-enveloppe. Dit geld komt bovenop het budget van de Nota Mobiliteit.

67. Wat is de inhoud van de 11 maatregelpakketten en welke bestuurlijke afspraken zijn hierover gemaakt?

67. Dit overzicht geven wij u in de gebiedsgerichte uitwerking van de MobiliteitsAanpak, die u voor de begrotingsbehandeling ontvangt.

68. Kunt u een overzicht geven van de ingediende projectvoorstellen voor het regionaal OV, zowel de gehonoreerde als de niet-gehonoreerde voorstellen?

68. Zie het antwoord op vraag 67. Alle voorstellen die in overleg met de regionale overheden op de shortlist zijn gekomen, zijn gehonoreerd.

69. Waarom wordt een uitzondering gemaakt voor Arriva bij het uitvoeren van onderzoek? (QS)

69. Voor Arriva wordt geen uitzondering gemaakt. Het onderzoek naar verbetering van de dienstuitvoering van de gedecentraliseerde treindiensten heeft plaats gevonden op initiatief van de provincie Groningen en Arriva. Dat heeft geleid tot een eerste onderzoek door ProRail naar quick wins bij Arriva in Noord Nederland. Vervolgens heeft ProRail andere vervoerders voorgesteld een dergelijk onderzoek uit te voeren, mede gelet op de zeer bruikbare uitkomsten. Inmiddels is tevens een dergelijk onderzoek uitgevoerd voor de lijnen van Veolia.

70. Wat gaat u precies doen met de € 50 miljoen euro voor het fietsbeleid?

70. De € 50 miljoen die in de Mobiliteitsaanpak staat is als volgt opgebouwd. In het Actieplan 'groei op het spoor' is reeds € 20 miljoen opgenomen dat zal worden gebruikt om het tekort aan stationsstallingen aan te pakken. Een deel van de extra € 30 miljoen euro zal ook voor extra stationsstallingen worden ingezet. Een ander deel zal worden geïnvesteerd in regionale woonwerk fietsroutes. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van de ervaringen die zijn opgedaan met de stimulering van vijf van dit soort routes in het kader van Fileproof.

71. Kunt u aangeven voor welk deel van de indicatieve bedragen reeds (deels) financiering is gevonden en voor welk deel indien gewenst nog financiering gezocht zou moeten worden? Kunt u dit uitsplitsen naar concrete projecten of knelpunten die wel/nog niet gedekt zijn? (QS)

71. In de najaarsronde van de bestuurlijke overleggen over het MIRT is de quick scan besproken. Alle betrokken overheden hebben de conclusies van de quick scan onderschreven en zijn bereid tot cofinanciering van de maatregelen. Vervolgonderzoek per lijn moet nu aangeven of de eerder door Prorail geïndiceerde oplossingsrichting

ook echt het beste is en wat de kosten daarvan zijn. Vervolgens kan per lijn en per maatregel een afspraak over de financiering worden gemaakt. Getracht wordt die afspraken in de komende overleggen over het MIRT te maken.

72. Vormen de Binnenhavenprojecten die voor 50% worden meegefinancierd door de regio's ook voor hen de prioriteiten? Hoe verhoudt de cofinanciering zich tot het principe van decentralisatie?

72. De binnenhavenprojecten die in aanmerking komen voor een rijksbijdrage zijn aangedragen door de regio's zelf en hebben voor hen prioriteit. Dit laat onverlet dat zij zelf verantwoordelijk zijn voor de ontwikkeling van deze havens.

73. Is onderzocht welke gevolgen het realiseren van een verbinding tussen Groningen en Bremen zal hebben op de markt en capaciteit op de lijn Groningen - Nieuweschans - Leer? (QS)

73. De markt- en capaciteitanalyse is gebaseerd op de productwensen van de provincie Groningen. In de productwensen voor 2020 wordt uitgegaan van een rechtstreekse verbinding Groningen – Leer die 1x per 2 uur geboden wordt. Via Leer en Oldenburg is er ook een verbinding met Bremen. De gevraagde frequentie van 1x per 2 uur van de verbinding Groningen - Leer is meegenomen in de capaciteitsanalyse van de Quick scan. Prorail heeft geconstateerd dat de wens om elk uur een reizigerstrein te laten rijden niet inpasbaar is samen met een goederenpad op die lijn. Een rechtstreekse verbinding (zonder overstap) Groningen – Bremen maakt geen onderdeel uit van de onderzoeken ten behoeve van de Quick Scan Regionale Lijnen. Groningen heeft aangekondigd dat zij in overleg met Niedersachsen een verkenning naar deze verbinding start. Wij hebben positief gereageerd op dit initiatief en aangeboden dat wij bereid zijn tijdens de uitvoering en na afloop van de verkenning dit initiatief concreet te ondersteunen via overleg met de Duitse collega's, ProRail en/of vervoerders en tot nader overleg met de provincie zodra de resultaten van die verkenning beschikbaar zijn.

74. Wat zijn de meerkosten om Groningen Europapark gelijk toekomstvast te realiseren met voldoende perronsporen (dus twee voor de lijnen richting Zuidbroek, minimaal 2 voor de treinen richting Assen en eventuele keersporen)? Is in de planvorming met 3 perronsporen rekening gehouden met toekomstige uitbreidingen? (QS)

74. In de capaciteitsanalyse is rekening gehouden met de realisatie van station Groningen Europapark, inclusief drie perronsporen. Verhoging van de frequentie en een spoorverdubbeling op termijn hebben consequenties voor Groningen Europapark. In opdracht van de provincie Groningen voert Prorail momenteel een verkenning uit naar de mogelijkheden voor een toekomstvast uitvoering van Groningen Europapark.

75. Hoe verhouden de evaluatiedoelstellingen Nota Mobiliteit, de Nationale Mobiliteitsmonitor en de NMCA zich tot elkaar? Welke acties worden nu precies gekoppeld?

75. Conform de Planwet verkeer en vervoer brengt de Nationale Mobiliteitsmonitor jaarlijks in beeld hoe ver de gezamenlijke overheden staan in het bereiken van de doelen van de Nota Mobiliteit. Daarbij geeft de monitor inzicht in (het effect van) getroffen maatregelen. De monitor biedt zo, op basis van feitelijke ontwikkelingen, informatie voor bijsturing van beleid.

De Nationale Markt en CapaciteitsAnalyse (NMCA) kijkt vooruit met een integrale analyse van weg, ov en binnenvaart. Aan de hand van trends en ontwikkelingen wordt in beeld gebracht welke kansen of mogelijke knelpunten zich in de toekomst kunnen voordoen met het oog op het bereiken van de beleidsdoelen.

De doelstellingen uit de Nota Mobiliteit worden in de Dynamische Beleidsagenda geëvalueerd en waar nodig bijgesteld, op basis van de resultaten uit de Nationale Mobiliteitsmonitor én de NMCA.

76. Hoe verhoudt het uitbrengen van een nieuwe NMCA (eind 2010) zich tot de behandeling van het voorstel tot verlenging van de MIRT periode (eind 2009 in kader begroting 2010)? Deelt u de mening dat voor de verlenging van de MIRT-periode eerst inzicht moet zijn in de meest actuele NMCA in verband met de budgettaire kaders? Zo ja, kan de planning hiervan op elkaar afgestemd worden, bijvoorbeeld door de NMCA te vervroegen?

76. Deze mening delen wij niet. Er zal komend voorjaar voldoende informatie beschikbaar zijn om een verantwoord besluit te nemen over verlenging van de MIRT-periode. De nieuwe NMCA zal eind 2010 de beleidsinformatie bevatten waarop een volgend kabinet haar ambities en keuzes kan baseren.

77. Wanneer ontvangt de Kamer een plan van aanpak voor vormgeving van de NMCA zodat over de uitgangspunten hiervan gesproken kan worden?

77. Het plan van aanpak voor het opzetten van de NMCA ontvangt u in het najaar van 2009, vóór de behandeling van de begroting voor 2010.

78. Hoe verhoudt de MobiliteitsAanpak zich tot andere projecten, zoals ABvM, de Strategie Verkeersveiligheid, MIRT enzovoorts? Welke prioriteitsvolgorde ligt hier aan ten grondslag?

78. Er is geen sprake van een prioriteitsvolgorde in de hier genoemde projecten. ABvM en de Strategie Verkeersveiligheid zijn voor de MobiliteitsAanpak uitgangspunten geweest. Aan het voorgenomen beleid op deze beide terreinen is met de MobiliteitsAanpak niets veranderd. De MobiliteitsAanpak heeft een relatie met het

MIRT. Nieuwe projecten, die met de MobiliteitsAanpak zijn geïnitieerd, worden na verkregen bestuurlijk akkoord in een volgend MIRT opgenomen.

79. Als er knopen moeten worden doorgehakt om tot de genoemde oplossingen te komen, welke van de begrippen luchtkwaliteit, duurzaamheid, veiligheid en ruimtelijk beleid geven in welke situaties afzonderlijk de doorslag?

79. Over investeringen wordt uiteindelijk op projectniveau vanuit een integraal kader besloten. Alle belangen, zoals onder meer in de vraag genoemde, worden daarin tegen elkaar afgewogen, bijvoorbeeld in een MER (milieu-effect rapport).

80. Maakt verbreding van het perron in Doetinchem onderdeel uit van het maatregelenpakket? Zijn de voorgestelde maatregelen voldoende voor de voorgestelde 8 treinen tussen Arnhem en Zevenaar? (QS)

80. Verbreding van perrons of andere transfervoorzieningen op de stations liggen buiten de scope van de Quick scan. De behoefte aan verbreding van het perron te Doetinchem is wel binnen ProRail gemeld en de noodzaak daarvan wordt onderzocht bij de monitoring van de transferdrukke.

De vermelde perronverlengingen op een aantal stations, waaronder Doetinchem, zijn een mogelijke maatregel om langere treinen te kunnen laten rijden ter verlichting van het capaciteitsprobleem. Nut en noodzaak van deze maatregel dienen in het vervolgonderzoek te worden aangetoond. De korte termijn maatregelen zijn volgens de Quick scan resultaten niet voldoende om de door de decentrale overheden gewenste 8 treinen per uur te kunnen rijden tussen Arnhem en Zevenaar. Als de decentrale overheden die frequentie op termijn echt willen laten aanbieden, zullen daarvoor extra capaciteitsverruimende maatregelen nodig zijn.

81. Wat zal de nieuwe geluidwetgeving gaan betekenen voor de geluidsnormen rond Schiphol en andere luchtvaartterreinen?

81. Het vaststellen van geluidsnormen rond vliegvelden volgt een eigen traject en wordt niet in het onderhavige kader geregeld. Voor Schiphol zijn de normen op dit moment vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit, gebaseerd op de Wet luchtvaart. In het advies van de "Alderstafel" van 1 oktober j.l. is geadviseerd het normenstelsel aan te passen, dit wordt de komende jaren uitgewerkt. Voor de regionale velden verwijs ik naar het concept van het "Besluit burgerluchthavens", dat op 18 september j.l. aan de Tweede Kamer is gestuurd.

82. Kunt u een volledig beeld geven van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in megatonnen van de verkeer- en vervoerssector voor de verschillende modaliteiten (dus spoor, binnenvaart, personenvervoer en goederenvervoer) in 1990 en 2008, de reductiedoelstellingen voor die modaliteiten in 2010 en 2020 en de verwachtingen van de planbureaus voor verschillende scenario's? Kunt u daarbij ook de conclusies uit het KIM-rapport 'Doelen en Daden' betrekken, waarin zij de verwachting uitspreken dat de doelstellingen uit

Schoon en Zuinig niet gehaald zullen worden? Kunt u daarbij ook het sterk verminderde ambitieniveau voor de bijmenging van biobrandstoffen betrekken?

82. Onderstaande cijfers zijn gebaseerd op de doorrekeningen van het werkprogramma Schoon & Zuinig, zoals gemaakt door ECN/MNP, en actuele informatie van TNO. De totale CO<sub>2</sub>-uitstoot van het continentaal vervoer (weg, spoor, binnenvaart, mobiele werktuigen) bedroeg in 1990 30 Mton/jaar en in 2005 39 Mton/jaar. Voor 2008 zijn vergelijkbare cijfers nog niet bekend. Trendverwachting is dat in 2010 de uitstoot tot 40 Mton is toegenomen en (bij ongewijzigd beleid) tot 47 Mton in 2020. Het maatregelenpakket uit Schoon & Zuinig dient de CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2020 terug te brengen tot maximaal 30-34 Mton.

Het aandeel van de verschillende modaliteiten is als volgt. In 2005 (beeld in 1990 wijkt hiervan niet wezenlijk af) was het aandeel personenauto's 51% (dus ca. 19,5 Mton), bestelauto's 15% (ca. 5,8 Mton) en vrachtauto's 19% (ca. 7,5 Mton). De overige 15% is een optelsom van kleinere segmenten als bussen (2%), mobiele werktuigen (7%), binnenvaart (2%), spoor (<1%) en een restcategorie waaronder motoren, brommers en sectoren als visserij en defensie (3%).

Voor 2010 en 2020 zijn er geen aparte reductiedoelstellingen per modaliteit. Alle modaliteiten opgeteld moeten binnen de totaaldoelstelling van Schoon & Zuinig voor de sector verkeer vallen. Wel is de verwachting dat het aandeel personenauto's in de totale uitstoot van de sector verkeer in 2020 zal zijn afgenomen met enkele procenten, en het procentuele aandeel vrachtauto's enigszins zal zijn toegenomen.

Het KiM heeft in haar rapport, net als ECN en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), gewezen op enkele potentiële tegenvallers in het huidige maatregelenpakket voor het halen van de doelen uit Schoon en Zuinig. Een lager aandeel duurzame biobrandstoffen is daarvan de belangrijkste. Voor een reactie op de bevindingen van de onderzoeksinstituten verwijs ik naar mijn antwoord op vraag 47.

83. Welke extra beleidsmaatregelen en welke extra middelen worden vrijgemaakt in de MobiliteitsAanpak om de CO<sub>2</sub>-reductiedoelen te behalen, als het huidige instrumentarium tekort blijkt te schieten? Wat zijn de verwachte CO<sub>2</sub>-opbrengsten van deze extra maatregelen (in totaal en afzonderlijk)?

83. Voor het halen van de Schoon en Zuinig doelen in 2020 is het afgelopen jaar een breed pakket aan maatregelen geformuleerd. Bij de tussenevaluatie in 2010 zal besloten worden over eventueel benodigde extra maatregelen, in geval de voortgang onvoldoende is om de doelen van 2020 te halen. Ter ondersteuning van het Schoon en Zuinig pakket is in de MobiliteitsAanpak een aantal maatregelen en initiatieven benoemd die kunnen helpen bij het terugdringen van de CO<sub>2</sub>-emissies van het verkeer. Zo wordt van een betere doorstroming in het wegstelsel een potentieel licht positief effect verwacht op de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Aan TNO is gevraagd de effecten hiervan preciezer in kaart te brengen. Een substantieel positief effect wordt verwacht van een versterkte inzet op innovatie. Om innovaties in duurzame voertuigtechnologie en

brandstoffen versneld op de Nederlandse markt te krijgen heeft het kabinet inmiddels voor de periode t/m 2012 al 30 mln. euro extra vrijgemaakt. Naar verwachting zal dit bedrag op korte termijn verder verhoogd worden. De middelen zijn bedoeld om door middel van grootschalige pilots de marktintroductie van bijvoorbeeld elektrische auto's te versnellen. Dit gebeurt samen met marktpartijen, waarbij de rijksmiddelen bedoeld zijn om een multipliereffect te bereiken. In het PBL/ECN rapport "Tussenstand van een aantal onderdelen uit het werkprogramma Schoon en Zuinig" wordt aan een versterkte inzet op innovaties een maximum potentiële reductie van 2,5 tot 3,5 Mton in 2020 toegekend.

84 Wat is de innovatie-ambitie voor het spoor ten aanzien van capaciteit, efficiëntie en duurzaamheid? Is hier een programma voor?

84. Zoals uit diverse internationale vergelijkingen blijkt, heeft Nederland één van de drukst bereiden spoorwegnetten in Europa. Dit bleek onder meer uit een internationale vergelijking die in het kader van de LMCA-spoor is uitgevoerd. Als ambitie geldt het realiseren van hoogfrequent spoorvervoer en een toekomstvaste routing van het goederenvervoer, zoals aangegeven in de beleidsbrief van 19 november 2007. Om dat te bereiken ben ik op zoek naar de beste mix van maatregelen, en daar is de nodige innovatieve kracht voor nodig. Zo wordt in het kader van PHS, samen met de spoorsector, bezien of er verdere benuttingsmogelijkheden zijn in combinatie met uitbreiding van infrastructuur. Daarnaast heeft de sector voor de kortere termijn reeds diverse benuttingsopties gebruikt (op het gebied van zowel logistiek, dienstregelingsontwerp, inzet materieel, meer dubbeldekkers, als organisatorische verbeteringen in de aansturing) bij de invoering van de geheel vernieuwde dienstregeling 2007. Dit heeft er zelfs toe geleid dat NS een internationale prijs heeft ontvangen. Dit en de hoge scores uit internationale vergelijkingen, geeft aan dat de Nederlandse spoorsector innovatief is en dat we in het kader van de planstudies PHS naar een verdere slimme mix van maatregelen gaan kijken. De te treffen innovatieve maatregelen maken dan ook onderdeel uit van het pakket maatregelen om de spoorambities waar te maken.

Benutting is bovendien een van de performance-indicator van het beheerplan ProRail. Voor deze indicator geldt het principe van permanente verbetering. Eind 2010 vindt er een evaluatie plaats van de ERTMS-implematiematregelen van de spoorsector; daarbij zal ook bekeken worden hoe dit bijdraagt aan betere benutting.

Wat betreft duurzaamheid is er in 1997 een meerjarenafspraken over energiebesparing afgesloten tussen het ministerie van Economische Zaken en de NS voor een duur van 20 jaar. Overigens is de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van deze meerjarenafspraken door VenW van EZ overgenomen. NS streeft naar een vermindering van energiegebruik van 20%.

85. Is Prorail reeds gestart met het uitwerken van de mogelijkheid om treinen door te laten rijden tot Bad Bentheim? Wanneer zijn resultaten van deze uitwerking te verwachten? (QS)

85. Het initiatief voor het doorrijden van de dienst Zutphen-Oldenzaal naar Bad Bentheim ligt bij de betrokken decentrale overheden aan weerszijden van de grens. Zij zijn daarover nog in overleg. De mogelijke doortrekking van deze dienst zal ook in onze reactie op de initiatiefnota Grenzeloos Genoegen van de leden Koopmans en Cramer van uw Kamer aan de orde komen.

86. Kunt u aangeven waarom het investeringsoverzicht niet volledig is? Kunt u een helder overzicht geven van de complete dekking? Kunt u hierbij per thema (regionaal OV, spoor, keten, weg, binnenvaart) aangeven waar het geld vandaan komt, inclusief begrotingsartikel?

86. Deze vraag wordt tezamen met vraag 87 beantwoord.

87. Kunt u ook een helder overzicht geven van de uitgaven? Kunt u alle programma's per thema aangeven en de budgettaire ruimte die daarvoor beschikbaar is? Bij welke programma's wordt er ook een bijdrage van de decentrale overheden verwacht?

86. en 87. In Hoofdstuk 7 Investeringsoverzicht uit de Mobiliteitsaanpak is een overzicht opgenomen van de financiële middelen die met de Mobiliteitsaanpak gemoeid zijn. Het gaat om zowel additionele middelen (boven op de middelen uit de Nota Mobiliteit) als om concrete invulling van reeds beschikbare middelen uit de Nota Mobiliteit (reeds opgenomen in de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat).

In de tabel op de volgende bladzijde is een doorvertaling naar de begroting van VenW gemaakt met daarin de gevraagde elementen.

De middelen die in het kader van de Mobiliteitsaanpak nu nog bij het FES of op de Aanvullende Post zijn geraamd, zullen bij Voorjaarsnota 2009/Ontwerp-begroting 2010 worden opgevraagd voor de VenW-begroting. Waar sprake is van FES-middelen zullen de projecten de gebruikelijke FES-procedure doorlopen.

Art.	MA-maatregel	Co-financ.	Neuwe maatregel	Extra budget NA CB2009	Extra budget Tov Nblvb	Fin.	Totaal
<b>A. Onderbouwing MA-Pakket</b>							<b>7.176.500<sup>1)</sup></b>
<b>1. OV en keten</b>							<b>5.493.500</b>
<b>Regionaal OV</b>							<b>590.000</b>
14/XI/39.02	1. Actieprogramma regionaal OV (11 maatr.pakketten): 500	500.000	V	V	V	FES	200.000
			V			IF	300.000 <sup>1)</sup>
14/XI/39.02	2. Quick scan regionaal spoor: 90 (incl. 10 motie Oramer)		V	V	V	FES-MA	80.000
					V	IF	10.000
<b>Spoor</b>							<b>4.703.500</b>
13	3. Programma H-bogfrequent spoor (incl. goed.w. per spoor)					IF	900.000
					V	IF	2.800.000
						FES	800.000
13	4. NSP Utrecht (motie bij APB in sept. 2008)		V	V	V	AP	3.500
13	5. Actieprogramma groei op het spoor (incl. 20 voor fiets)					IF	200.000
<b>Keten</b>							<b>200.000</b>
17/XI/34	6. Mobiliteitsmanagement nav adviezen oie. De Waal			V	V	IF	100.000
						FES-MA	40.000
14/XI/34	7. Fiets woon-werk routes/ruimte		V			IF	30.000 <sup>1)</sup>
XI/34	8. Multimodale reisinformatie		V	V	V	FES-MA	30.000
<b>2. Wegen</b>							<b>1.621.000</b>
12/14	9. Projecten voor oplossing knelpunten en robuustheid totale wegennetwerk 1.373	PM	V	V	V	FES-MA	830.000
			V			IF	543.000
14	10. Regionale projecten (ABP) N18, N57, Parkstad		V	V	V	AP	48.000
12	11. Actieprogramma wegen (Benutting) 1e tranche		V			IF	200.000
<b>3. Binnenvaart</b>							<b>62.000</b>
15	12. Quick wins binnenhavens (incl. 7 van motie Anker)	62.000				IF	62.000
<b>B. Financiering MA-pakket</b>		<b>562.000+PM<sup>1)</sup></b>		<b>1.231.500</b>	<b>4.041.500</b>		<b>7.176.500<sup>1)</sup></b>
<b>Exogene financiering</b>							<b>2.031.500</b>
	Dekking voorzien binnen FES					FES-MA	980.000
						FES	1.000.000
	Dekking voorzien binnen Aanvullende Post					AP	51.500
<b>Financiering binnen VenW</b>							<b>5.145.000</b>
	Dekking voorzien binnen Begroting IF 2009					IF	5.145.000
<b>C. (=A-B)</b>							<b>0</b>

<sup>1)</sup> Ook voor de gedecentraliseerde spoordensten hebben regionale overheden co-financiering toegezegd. De hoogte van deze cofinanciering op projectniveau wordt in bestuurlijk overleg vastgesteld. Hetgeen ook geldt voor de hoogte van de cofinanciering voor wegen (nu PM in figuur 26 van de MobiliteitsAanpak).

88. In hoeverre is bij de plannen voor Ede Verdiept rekening gehouden met een extra perronspoor t.b.v. de Valleilijn? (QS)

88. Wij zijn nog in afwachting van een definitief voorstel van de gemeente Ede voor Ede Verdiept.

89. Wat is de status van de op de kaart weergegeven potentiële distributienetwerken ten opzichte van de beleidsvoornemens in het MIRT?

89. De status van de op de kaart weergegeven potentiële distributienetwerken is dezelfde als destijds in de Nota Mobiliteit: het is een suggestie richting regionale overheden voor mogelijk kansrijke distributienetwerken waar zij als beheerder van regionale vaarwegen en binnenhavens een belangrijke rol kunnen spelen bij het optimaal benutten van de potenties van het vervoer van goederen over water. Het kabinet heeft € 62 mln. beschikbaar gesteld voor het stimuleren van binnenhavens binnen deze distributienetwerken.

90. Kunt u aangeven wat bedoeld wordt met 'In de spits is er in beide richtingen eigenlijk een capaciteitstekort'? (QS)

90. Het vermelde capaciteitstekort heeft betrekking op de zitplaatscapaciteit van het materieel op het drukste punt in de spits. De belangrijkste stations van deze lijn liggen op de eindpunten van deze verbinding. De zin in het rapport slaat op het feit dat de bezetting van het materieel zeer sterk toeneemt richting beide stations aan het einde van de lijn. Daarbij is de zitplaats-capaciteit tijdens de spits op de laatste trajectgedeelten van deze lijn incidenteel onvoldoende, al geeft de berekening van de benutte zitplaatscapaciteit aan dat deze momenteel structureel onder de 100% ligt (zie bijlage B van de quick scan).

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

J.C. Huizinga-Heringa