

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)
28 november 2005	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/MDV/U.05.02759	-
Onderwerp	
Antwoorden op de feitelijke kamervragen, gesteld tijdens het Nota Overleg	

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de antwoorden op de feitelijke vragen, welke gesteld zijn door de leden van de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat tijdens de eerste termijn van het Nota Overleg "Nota Mobiliteit", gehouden op 28 november 2005. De antwoorden op de overige vragen zullen mijn collega van VROM en ik mondeling geven.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Karla Peijs

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

Telefoon +31 70 3516171
Fax +31 70 3517895

Partij: PVDA
Vragensteller: Verdaas

Vraag 1

Hoeveel meer groen licht heeft u nodig om voor dit (ABvM) perspectief te gaan (immers iedereen staat te trappelen of gaat u liever voor geen draagvlak.

Antwoord 1

Ik heb niet meer groen licht nodig dan dat u een dezer weken akkoord bent met de nota mobiliteit. Dan kan ik morgen aan de slag met de voorbereidingen zoals in de uitvoeringsagenda genoemd.

Partij: PVDA
Vragensteller: Verdaas

Vraag 3

Wat zijn aanvaardbare systeemkosten (in % van totale opbrengst)?

Antwoord 3

Ik had al in de schriftelijke beantwoording aangegeven wat de huidige percentages bij de verschillende internationale systemen zijn. Dat varieert tussen de 57% (Londen) tot 19% (Duitse maut). In de Wet Bereikbaarheid Mobiliteit staat 20%. Dat vind ik dus allemaal te hoog. Gaat immers om een bedrag tussen de 3,5 en 5 miljard op jaarbasis. Daarvoor is wat mij betreft het moment van de kostenmonitor een veel geschikter moment. Dan hebben we inzicht in de kosten en op welke punten die kosten lager kunnen worden. Dat moment is in september volgend jaar. Nu denk ik aan een percentage dat onder de 10% ligt.

Partij: PVDA
Vragensteller: Verdaas

Vraag 4

Wat zijn voor het kabinet aanvaardbare systeemkosten (in % van totale opbrengst

Antwoord 4

Inning van de BPM kost 0,5%, de MRB 2% van de opbrengst. Dit is inclusief handhaving.

Partij: PVDA
Vragensteller: Verdaas

Vraag 5

Gaat het kabinet praten met de verzekeraars over hun plannen rond kilometerverzekeringen

Antwoord 5

Zover ik weet zijn er alleen verzekeraars die een kilometer verzekering aanbieden zonder techniek. (Deze is overigens alleen aantrekkelijk voor weinig rijders.) Naast verzekering

gen zijn er wellicht ook andere features die op termijn aantrekkelijk zijn om mee te liften met het systeem van beprijzen. Maar ik wil eerst beginnen met de kilometerprijs naar tijd, plaats (veiligheid) en milieukeurmerken. Daarbij heeft de gehele markt wat mij betreft een heel belangrijke rol en daar schaar ik de verzekeraars ook onder. Na behandeling van de Nota ga ik natuurlijk dit ook verkennen. Het is nu reeds een onderdeel van het Innovatieprogramma Transumo.

Partij: PVDA

Vragensteller: Verdaas

Vraag 6

Bent u bereid om uw passieve houding aangaande ABvM in te ruilen voor ambitie en pioniersgeest (gegeven ook het maatschappelijk draagvlak) Dit eventueel met gebruik van het Innovatie Platform voor het uitzoeken van vragen.

Antwoord 6

Ik vind het onterecht dat u het heeft over een passieve houding ten aanzien van anders betalen voor mobiliteit. Met het instellen van het Platform heb ik een al jaren slepend dossier weer vaart gegeven. Gebrek aan pioniersgeest op dit punt kunt u mij niet ontzeggen. Met beprijzen kan ik mijn ambities van de nota mobiliteit halen. Ik vind de ambitie dat de bereikbaarheid op de weg weer terug is op het niveau van begin 1990 zeer ambitieus. Ook de uitvoeringsagenda straalt wat mij betreft activiteit uit.

Partij: PVDA

Vragensteller: Verdaas

Vraag 9

Wil het kabinet ook voor de A6/A9 uitgaan van het ruimtelijk programma en de netwerkanalyses in de regio?

Antwoord 9

Ja.

In de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere wordt als één van de hoofdalternatieven onderzoek verricht naar de mogelijke aanleg van de A6/A9. Bij het bepalen van de effecten wordt daarbij uitgegaan van het ruimtelijk programma in de regio. Daarbij is vooral de voorziene verdere groei van Almere van belang. Uitgegaan wordt van de in de Nota Ruimte opgenomen groei van Almere met 40.000 woningen in 2030 conform het middenscenario. Bovendien worden scenario's doorgerekend, die uitgaan van een lagere- én een hogere groei van Almere.

Tussen de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere en de netwerkanalyse in de Noordvleugel bestaat een onderlinge relatie. Resultaten van de planstudie zullen waar nodig worden betrokken bij de netwerkanalyse en omgekeerd.

Partij: PVDA

Vragensteller: Dijkema

Vraag 14

Stads- en streekvervoer: graag uw reactie op twee zaken: 1) Bundeling van middelen voor doelgroepenvervoer (want dit lijkt nog niet van de grond te komen) en beleidsvrijheid voor decentrale overheden. 2) Daarom tariefvrijheid, want anders bind je de decentrale overheden de beide handen op de rug.

Antwoord 14

Bundeling van middelen voor het doelgroepenvervoer gebeurt al op regionaal niveau met de combinatie van collectief Wvg-vervoer en de regiotaxi. Dat is een goede basis voor uitbreiding met andere doelgroepen, maar het blijkt lastig te zijn om dit op korte termijn te realiseren. Dat willen we doen met behulp van experimenten, zoals gevraagd met de motie Dijkema (nr. 15) van eind vorig jaar. Over de voortgang daarbij wordt u binnenkort per brief door mij nader geïnformeerd.

Wat betreft tariefvrijheid merk ik op dat op dit punt al beleidsvrijheid bestaat voor decentrale overheden, zoals blijkt uit diverse decentrale initiatieven in combinatie met regionale vervoerbewijzen.

Partij: PVDA

Vragensteller: Dijkema

Vraag 15

Wanneer gaan we bij innovatie over van praten naar doen? Is Verkeer en Waterstaat nu echt de grote regisseur, de aanjager of zelfs maar de launching customer?

Antwoord 15

Voor VenW is innovatie is niet iets van mooie woorden. Innovatie is een onlosmakelijk onderdeel van ons beleid: innovatie is een must. Wil VenW zijn beleidsdoelstellingen kunnen halen dan lukt dat alleen maar als er, naast traditionele maatregelen, ook innovatieve oplossingen in het geweer worden gebracht. Daarbij werken we "van buiten naar binnen". Dat geldt overigens niet alleen voor mobiliteit maar ook voor het waterbeleid.

Op 1 november zijn er tijdens 'de dag van Maarssen' per deelsector afspraken gemaakt over de innovatieagenda voor de komende jaren, en zijn er ook meerdere concrete afspraken over innovatieprojecten gemaakt. Een voorbeeld is het versneld oplossen van het fileleed op de A2 tussen Amsterdam en Utrecht, door slim gebruik te maken van technische innovaties en innovatieve samenwerkingsvormen. Dit als uitvloeisel van het werk van het vorig jaar opgerichte VenW-Beraad Kennis en Innovatie, met daarin captains of industry, en zwaargewichten uit de kennisinfrastructuur, die samen de verschillende deelsectoren kunnen overzien en mobiliseren.

VenW is daarbij soms regisseur, soms aanjager, en soms ook launching customer. Dat verschilt per deelsector. Voor het goederenvervoer is het vaak belangrijk dat wij er voor zorgen dat de regelgeving is toegesneden op de logistieke concepten en dito eisen. Voor de bouwsector geldt dat VenW als mega-opdrachtgever veel sturender zal zijn. De rol van regisseur ligt daarmee op het bordje van VenW, waarbij het er veelal om gaat de

sector maximaal uit te dagen tot vernieuwing middels slimme PPS-arrangementen. Deze rol wordt overigens vaak gecombineerd of aangevuld met die van launching customer. Launching customership is ook bij uitstek de weg waarlangs VenW nieuwe ontwikkelingen in het netwerkmanagement probeert in te voeren (voorbeelden zijn: compact rijden, rijtaakondersteunende systemen).

Daarnaast heeft VenW ook al langere tijd een aantal innovatieprogramma's lopen, waarvan de resultaten zichtbaar zijn in ons werk. Tijdelijke bruggen om overlast bij wegwerkzaamheden te voorkomen, en asfalt op de rol, zijn voorbeelden van dit soort ontwikkelingen.

Partij: CDA
Vragensteller: Van Hijum

Vraag 18

Hoe is de aansluiting tussen de nota's verzekerd voor nieuwe woonlocaties? Zullen Leidsche Rijn taferelen kunnen worden voorkomen? Kortom : hoe zorgen we voor "eerst bewegen dan beprijzen"?

Antwoord 18

De afstemming tussen ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer en vervoer vindt op verschillende manieren plaats. Op rijksniveau zijn er zogenaamde projectenveloppen waarin grote ruimtelijke en infrastructurele opgaven in onderlinge samenhang worden behandeld. Op het regionale niveau is de samenhang tussen ruimte en mobiliteit in eerste instantie een verantwoordelijkheid voor de decentrale overheden. Zij hebben daarvoor ook de budgetten gekregen met de BDU Verkeer en Vervoer. Daarnaast maken rijk en regio netwerkanalyses voor de stedelijke netwerken uit de nota Ruimte. Een eerste stap daarbij is om de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen tot 2020 in beeld te brengen. Op basis daarvan wordt er een beeld van de toekomstige problemen gemaakt. In de fase daarna worden er gezamenlijk maatregelpakketten gemaakt en wordt er geprioriteerd. Deze aanpak zorgt ervoor dat er eerder afspraken worden gemaakt over benodigde investeringen. Alle betrokken partijen dienen zich daarbij in te spannen voor het tijdig realiseren van de benodigde maatregelen. Daarmee wordt dus hard gewerkt aan "eerst bewegen".

Partij: CDA
Vragensteller: Van Hijum

Vraag 21

Bent u bereid te kijken naar doelgroepstroken voor vracht voor doorgaand transport over A12, A1 of A4 naar Zuid- en Oost-Europa?

Antwoord 21

Het lijkt mij goed om dit als onderzoek op te nemen in de Uitvoeringsagenda. Ik wil dan kijken naar verschillende mogelijkheden voor ontvlechting, dus zowel personen versus goederen als korte-afstandsverkeer versus doorgaand verkeer.

Bij de mogelijkheden zal ik in ieder geval kijken wat de bijdrage is aan de doelstellingen voor bereikbaarheid, en wat de kosteneffectiviteit van de maatregel is.

Partij: CDA
Vragensteller: Van Hijum

Vraag 22

Wil het kabinet een procedure instellen conform de commissie Duijvenstein voor grote projecten voor de invoering van ABvM?

Antwoord 22

Ja, ik wil graag TCI-proof werken. Dat betekent niet alleen voldoende betrokkenheid van de omgeving tijdens het proces, maar ook voldoende interactie- en informatiemomenten met u. Met dit debat in deze kamer acht ik dan ook de fase van nut en noodzaak – de zogenaamde initiatieffase - voor beprijzen als afgerond en start ik de voorbereidingsfase. Ik zal u door een halfjaarlijkse voortgangsrapportages op de hoogte houden. Ik zal u nog dit jaar de door mij voorgestelde aanpak schriftelijk sturen. Ik vind het nu nog niet oppertuun om de status van “groot project” aan Anders Betalen voor Mobiliteit toe te kennen. Afhankelijk van de uitkomst van de monitor wil ik de status opnieuw bezien. (Bij een go is een dergelijke status niet meer dan logisch).

Partij: CDA
Vragensteller: Van Hijum

Vraag 25

Kan de minister aangeven wanneer het vervangen van conventionele infrastructuur nog doelmatig is? In hoeverre is het mogelijk om geleidelijk over te stappen op een nieuw spoorstelsel (ERTMS)?

Antwoord 25

Doelmatigheid vervanging

ProRail heeft in haar meerjarige financiële planning inzichtelijk gemaakt welke middelen noodzakelijk zijn voor het beheer en instandhouding van de spoorinfrastructuur. Vervanging maakt daarvan onderdeel uit. Om de raming extra robuust te maken heeft ProRail Booz Allen Hamilton een audit op het Financieel Meerjarenplan laten doen. Om in het Financieel Meerjarenplan ook de vervangingen goed inzichtelijk te kunnen maken is een Meerjaren Vervangingsplan opgesteld. In het Meerjaren Vervangingsplan is op basis van technische levensduur een planning opgesteld van de benodigde vervangingsinvesteringen in de periode tot en met 2025 voor de diverse spoorstelsels, waaronder bovenbouwvernieuwing en beveiliging. Hierbij is eerst de vraag beantwoord of de vervanging van de infrastructuur – gericht op functiebehoud – wel rendabel is. Om deze vraag te beantwoorden zijn diverse business cases opgesteld. De conclusie van de business case is dat op tijd vervangen goedkoper is dan lang onderhouden.

Systeemsprong 25 kV / ERTMS

Het huidige beveiligingssysteem wordt gemoderniseerd en vervangen. Als eerste stap ga ik – zoals ik reeds aan u heb toegezegd – het door rood licht rijden voorkomen (ATB ++).

Voor de langere termijn zijn middelen beschikbaar voor de vervanging en modernisering van het beveiligingssysteem. Mogelijk dat hierbij het Europese ERTMS-systeem, zoals dat straks in gebruik zal zijn op de HSL-Zuid, de Betuweroute en tussen Amsterdam en Utrecht, toegepast kan worden. Voor de invoering van ERTMS zijn op de begroting niet expliciet middelen gereserveerd. Binnen het totale budget voor BB21 van € 271 mln is een aanzienlijk deel bestemd voor (en reeds uitgegeven) aan de ontwikkeling van ERTMS-systemen. ProRail heeft mij in haar meerjarige financiële planning aangegeven dat voor de periode 2006 tot en met 2020 € 1,8 mld nodig is voor vervanging van het beveiligingssysteem. Deze middelen zijn opgenomen in de NoMo-ramingen spoor. Het bestaande beveiligingssysteem zal op diverse trajecten door ERTMS worden vervangen. Op welke trajecten dat exact zal zijn, wordt door ProRail (mede in verband met het Europese implementatie programma ERTMS) momenteel nog onderzocht. Ik verwacht eind 2006 daarover meer duidelijkheid te hebben.

Ook zullen de beheersingssystemen voor de bediening van de seinen en wissels vervangen en gemoderniseerd worden. Daarbij zal de betrouwbaarheid verder vergroot worden, zodat storingen in een systeem of op één locatie niet meer meteen tot gevolg hebben dat het spoorwegnet in een groot deel van het land platligt.

25 kV wordt nu toegepast bij twee aanlegprojecten, te weten de HSL-Zuid en Betuweroute. Ik heb u al eerder aangegeven (brief van 17 december 2004, kenmerk DBS/2004/5977 en brief van 18 oktober 2005, kenmerk U.05.02100) dat invoering van 25 kV op het hele net voorlopig niet opportuun is, noch beleidsmatig, noch budgettair.

Partij: CDA
Vragensteller: Van Hijum

Vraag 26

Graag duidelijkheid over de vraag of provincies het beheer van deel van spoornetwerk kunnen krijgen (blz 23 versus blz 61). Kamer heeft daarover motie aanvaard.

Antwoord 26

Dit onderwerp is eerder aan de orde geweest bij de behandeling van de beheerconcessie, bij de behandeling van de contractsectorconcessies vóór de zomer en u heeft hierover in het kader van de begroting 2005 een motie ingediend waarin u de regering vraagt te streven naar het decentraliseren van het beheer van spoorlijnen met een exclusieve regionale functie. Tenslotte heeft u hierover een schriftelijke vraag gesteld voorafgaand aan dit NoMo debat.

Zoals ik hierover heb aangegeven is decentralisatie van het beheer van delen van het spoorwegen - gezien de complexiteit en de noodzakelijke wetsaanpassing - vooralsnog niet aan de orde. Ik wil hiervoor eerst ervaring opdoen met Randstadrail waarvan het beheer zal worden overgedragen onder het specifieke wettelijke regime voor lokaalspoorwegen. Daar wil ik eerst ervaringen mee opdoen om te bezien of decentralisatie van beheer en instandhouding ook in andere situaties opportuun kan zijn. Dit heb ik afgesproken met de decentrale overheden en tevens aangegeven in mijn schriftelijke reactie van 17 december 2004 op uw motie.

Partij: CDA
Vragensteller: Van Hijum

Vraag 27

Welke mogelijkheden zijn er om wegwerken, achterstanden vaarwegen en onderhoud sneller aan te pakken?

Antwoord 27

- Ik heb het onderhoud van de waterwegen in de periode 2004 tot 2010 een extra impuls van 700 miljoen gegeven.
- Het zwaartepunt van deze impuls ligt voor de vaarwegen (ofwel de afronding van projecten) in de jaren 2007 tot 2010. Het kan dus kloppen dat de indruk bestaat dat het allemaal wat sneller kan.
- De plannen voor 2006 liggen nu klaar. Daar moet je niet te veel aan sleutelen, want dan moet RWS veel werk overdoen en dat is alleen maar inefficiënt. In 2007 worden de onderhoudsuitgaven met 33% opgeschroefd en in 2008 nog eens met 14% extra. Veel sneller kan het dus niet.
- Na 2010 neemt de ambitie nog verder toe. In de periode 2010-2020 is 7,5 miljard uitgetrokken voor onderhoud van de waterwegen.

Partij: CDA
Vragensteller: Van Hijum

Vraag 29

Kan regering een integraal stappenplan toezeggen door de hervorming van autobelastingen, waarbij ook differentiatie naar milieukeurmerken wordt meegenomen?

Antwoord 29

Ik zal u de door mij voorgesteld aanpak van de kilometerprijs, indien gereed, schriftelijk sturen.

Partij: CDA

Vragensteller: Van Hijum

Vraag 30

Duurzaam vervoer: Hoe ziet u uitrolstrategie, die begint bij het OV (concessies) en het eigen wagenpark van overheden (aanbesteding/lease)?

Antwoord 30

Transitie naar duurzaam vervoer is het meest effectief bij autoverkeer omdat de auto het overgrote deel van de mobiliteit voor z'n rekening neemt. Dit neemt niet weg dat in het OV duurzame technieken ook aandacht verdienen. In de praktijk gebeurt dat al.

In het Platform Duurzame Mobiliteit wordt door bedrijfsleven en overheden gewerkt aan het versneld op grote schaal introduceren van schone brandstoffen (bijv. rijden op aardgas) en schone voertuigen (bijv. de Whisper bus). Ik stimuleer dat decentrale overheden in hun concessies voor het stads- en streekvervoer innovaties bevorderen. Het rijk heeft onlangs een subsidieregeling ingesteld voor bussen die een bijdrage leveren aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Een mooi voorbeeld van aandacht voor luchtkwaliteit is een onlangs door provincie Noord-Holland aanbestede concessie; aandacht voor luchtkwaliteit heeft ertoe geleid dat Connexxion begin 2006 met aardgasbussen gaat rijden. De milieuprestatie van de trein is bij hoge bezetting relatief gunstig in verband met groot-schalig gebruik van elektrische tractie. De NS heeft nu een nieuwe serie stoptreinen aangeschaft die zuiniger omgaan met energie.

Mijn beleid is er op gericht de bestaande vervoerscapaciteit beter te benutten. Meer mensen met dezelfde bus, trein of tram draagt ertoe bij dat het personenvervoer minder beslag legt op het milieu.

Op de dag van Maarssen van 1 november jl. heb ik aangekondigd dat ik in het voorjaar van 2006 met een innovatieagenda zal komen voor ondermeer de sector verkeer. Deze agenda stel ik op samen met het bedrijfsleven en andere overheden. Het OV zal een onderdeel van de agenda uitmaken.

De uitrolstrategie voor het eigen wagenpark van de overheden ziet er als volgt uit. Bij de inkoop van het wagenpark hanteert het rijk een speciaal segment voor nieuwe technologie. De strategie is er op gericht dit segment in de komende jaren (sterk) te laten groeien. Dit door middel van pilots en door het toewerken naar samenwerking bij de inkoop tussen verschillende overheden. Daardoor kan schaalgrootte worden verkregen. Op dit terrein worden thans gerichte pilots voorbereid voor auto's op aardgas, auto's op aardgas en waterstof en auto's die op ethanol en benzine kunnen rijden zogeheten flexifuel voertuigen.

Partij: CDA
Vragensteller: Van Hijum

Vraag 31

Duurzaamheid in concessies: Uitgangspunt moet zijn dat alle landsdelen met de trein bereikt kunnen worden.

Antwoord 31

Dit is een onderwerp waar we bij de behandeling van de concessies uitgebreid bij hebben stilgestaan. Op wens van de Kamer is hierover in de concessie opgenomen (art. 6): "NS draagt zorg dat met het aangeboden vervoer het publiek belang van het personenvervoer per trein is gewaarborgd en het aangeboden vervoer dienovereenkomstig bijdraagt aan de bereikbaarheid van met name de grote steden en economische kerngebieden, in het bijzonder gedurende de spits, en bijdraagt aan de bereikbaarheid van alle landsdelen." Ik zal dit opnemen in de essentiële onderdelen van de PKB.

Tot 2015 is de ontsluiting van de landsdelen per trein in de concessies geborgd. In 2008 kijken we in de evaluatie naar de huidige concessies en heb ik ook meer inzicht in de ontwikkeling van de vervoervraag op deze trajecten. We kunnen dan bezien of de concessie aanpassing op dit punt behoeft.

Partij: CDA
Vragensteller: Van Hijum

Vraag 32

Ontwikkeling landelijk informatie systeem op basis van PPS-constructie, vergelijkbaar met de aanpak in Berlijn?

Antwoord 32

Het Berlijnse systeem is een sympathiek systeem, dat mogelijk ook in Nederland zou kunnen worden gebruikt. Dat hangt af van de vraag of het vertaalbaar is naar de Nederlandse situatie, bijvoorbeeld als het gaat om schaalgrootte en betrokken partners. Dit wordt onderzocht in de opzet voor een geordende informatie-huishouding voor verkeersinformatie en verkeersmanagement, die ik samen met de commissie Laan aan het ontwikkelen ben. In de loop van 2006 weet ik meer over de toepasbaarheid van het Berlijnse systeem in Nederland.

Partij: SP
Vragensteller: Gerkens

Vraag 33

Is de minister het er mee eens dat vervoermanagement onderbelicht is?

Antwoord 33

Nee, ik ben het hier niet mee eens. Op diverse plaatsen in de Nota Mobiliteit komt dit onderwerp aan de orde, ook in het bredere kader van mobiliteitsmanagement. Het onder-

werp komt ook expliciet aan de orde in de netwerkanalyses en mobiliteitsmanagement is onderdeel van het MIT-proces. Daarnaast is bij V&W vervoermanagement een van de maatregelen die worden toegepast bij grotere wegwerkzaamheden.

In het algemeen ligt ten aanzien van vervoermanagement met name ook een belangrijke taak voor het bedrijfsleven en lokale overheden. Op dit punt dienen op het lokale niveau zakelijke afspraken gemaakt te worden om de locatiebereikbaarheid te verbeteren.

Partij: SP
Vragensteller: Gerkens

Vraag 34

Transportbesparing: Hoe serieus gaat u dit handen en voeten geven? Want Nederland distributieland is nog realiteit. U schrijft dat "overal in Nederland aan Transport besparing wordt gewerkt". Dit impliceert dat alleen het bedrijfsleven aan de slag gaat, maar er blijkt geen concrete rijksambitie uit uw reactie?

Antwoord 34

Wij zijn al een aantal jaren bezig met het programma transportbesparing. Ik acht het programma succesvol, vooral omdat het het bedrijfsleven aanspreekt om na te denken over een vervoerefficiënte wijze van produceren. Ik ben van plan dit programma uit te breiden waardoor ook de vervoerders erbij betrokken worden. Kern van het nieuwe programma is dat het goederenvervoer zo efficiënt mogelijk afgewikkeld wordt, zonder de economische ontwikkeling te schaden, door:

- zoveel mogelijk te voorkomen dat er vervoerd moet worden (door aanpassing van het product);
- als er toch vervoerd moet worden, dit zo km-efficiënt mogelijk te doen (logistieke efficiëntie);
- als er toch vervoerd moet worden, dit zo energie-efficiënt mogelijk te doen (energiebesparing).

Het programma sluit zoveel mogelijk aan bij Europese initiatieven. Ik zal de TK in de loop van volgend jaar over dit programma informeren.

Partij: SP
Vragensteller: Gerkens

Vraag 35

Waarom zijn OV-projecten als BB21 opeens in de ijskast gezet? Hoe denkt de minister over de vele onderzoeken die zeggen dat groei mogelijk is?

Antwoord 35

BB21

Het project BB21 is niet in de ijskast gezet. Binnen het totale budget voor BB21 van € 271 mln is een aanzienlijk deel bestemd voor (en reeds uitgegeven) aan de ontwikkeling van ERTMS-systemen. Voor de langere termijn zijn middelen beschikbaar voor de vervanging en modernisering van het beveiligingssysteem. Mogelijk dat hierbij het Europese ERTMS-systeem, zoals dat straks in gebruik zal zijn op de HSL-Zuid, de Betuweroute en tussen Amsterdam en Utrecht, toegepast kan worden. ProRail heeft mij in haar meerjarige financiële planning aangegeven dat voor de periode 2006 tot en met 2020 € 1,8 mld nodig is voor vervanging van het beveiligingssysteem. Deze middelen zijn opgenomen in de NoMo-ramingen spoor. Het huidige beveiligingssysteem wordt dus gemoderniseerd en vervangen.

Onderzoeken groei

Ook ik ga in de Nota Mobiliteit uit van groei. De groei is geanalyseerd in de probleemverkenning van AVV voor de Nota Mobiliteit PKB I. De groei is naar tijd en plaats verschillend. Het gaat vooral om groei van ruwweg 50% in de spitsuren in de Randstad (2020 t.o.v. 2000). De groei die tot 2020 wordt verwacht betreft vooral trajecten van, naar en tussen de grote steden; dit zijn trajecten waar in het MIT maatregelen worden genomen. Voor wat de exacte groeicijfers tot 2020 betreft ben ik ambitieus, maar realistisch tegelijkertijd en reken ik mij niet rijk. De in de Nota verwachte groei van de vraag is kleiner dan de capaciteitstoename. De netwerkanalyses, de gevraagde nadere vervoerstudie van de NS en de midtermreview zullen de groei tot 2020 scherper moeten maken. Indien de groei hoger is dan nu gedacht, zullen NS en ProRail via de jaarlijkse vervoer- en beheerplannen tijdig maatregelen nemen (materieel, dienstregeling, logistiek en infrastructuur).

Partij: SP
Vragensteller: Gerkens

Vraag 36

Zojuist is de Nederlandse vereniging van reizigers opgericht. Hoe denkt de minister over de bijdrage van reizigers in de concessie systematiek?

Antwoord 36

De bijdrage van de reizigers in de concessiesystematiek vind ik van groot belang. Daarom is de positie van de reiziger zorgvuldig geborgd in de Wp2000. Concessieverleners en concessiehouders zijn wettelijk verplicht over diverse onderwerpen advies te vragen aan en overleg te plegen met consumentenorganisaties. Met de Concessiewet is de Wp2000 recentelijk aangepast om de inspraak van de reiziger nog verder te verbeteren. Rijk, decentrale overheden en vervoerbedrijven dienen elk, vanuit een verschillende invalshoek, het belang van de reiziger.

In de praktijk van de concessieverlening, zowel bij het regionaal OV als bij het spoor, wordt met verschillende bestaande consumentenpartijen samengewerkt. Als de nieuwe vereniging van Reizigers de belangen van de reiziger in het OV serieus gaat behartigen, dan is deze partij wat mij betreft ook welkom aan tafel, voor het spoorvervoer in het Locov. Voor het regionaal OV is het al dan niet betrekken van consumentenpartijen primair de verantwoordelijkheid van de decentrale overheden, uiteraard binnen genoemde wettelijke kaders.

Partij: SP
Vragensteller: Gerkens

Vraag 37

Feitelijk: Hoeveel geld is uitgegeven aan (de facilitering) van het Platform Nouwen? Want er is geen draagvlak voor de uitkomsten en daarmee is aan de opdracht niet (volledig) voldaan.

Antwoord 37

Aan het Platform is in het totaal zo'n € 350.000 uitgegeven voor personeelskosten, huisvesting, communicatie en draagvlakonderzoek. Het Platform heeft aan een cruciale voorwaarde voldaan om echt Anders te gaan Betalen voor Mobiliteit. Zij hebben draag-

vlak opgeleverd en zijn met een unaniem advies gekomen. Dat advies is, zoals u heeft kunnen lezen, het uitgangspunt van Anders Betalen in de Nota Mobiliteit. En daarmee heeft het Platform aan haar opdracht voldaan.

Partij: SP

Vragensteller: Gerkens

Vraag 38

Hoeveel overhead acht de minister acceptabel voor het inningsysteem (ABvM)?

Antwoord 38

Zie het antwoord op vraag 3. Daarvoor is wat mij betreft het moment van de kostenmonitor het moment.

Partij: SP

Vragensteller: Gerkens

Vraag 39

Wil de minister de A4 midden Delftland wegstrepen? En de tweede Coentunnel? Beide projecten verplaatsen alleen files en zijn slecht voor het milieu.

Antwoord 39

De projecten die u noemt zijn verkeerskundig belangrijke schakels in het wegennet en helpen de filedruk te verminderen. Ik wil ze dus niet wegstrepen. In de planvorming neem ik natuurlijk dié maatregelen mee, die ervoor zorgen dat er aan de wettelijke normen voor geluid en lucht wordt voldaan.

Overigens zorgt de Nota Mobiliteit voor zowel een verbetering van de bereikbaarheid, alsmede voor de leefbaarheid én veiligheid. De suggestie dat er projecten moeten worden geschrapt ten behoeve van het milieu deel ik dus niet.

Partij: VVD

Vragensteller: Hofstra

Vraag 44

Betrouwbaarheid, berekend via modellen, stelt me niet gerust. De praktijk wijst anders uit, kan iedereen constateren. Wat vindt u hiervan?

Antwoord 44

De betrouwbaarheid wordt berekend ten opzichte van de gemiddelde reistijd op een bepaald tijdstip. Deze gemiddelde reistijd is de tijd die mensen bij vertrek ingeboekt hebben als te verwachten reistijd. In de spits wordt derhalve met een langere reistijd rekening gehouden dan buiten de spits. Daarnaast gaat het om een landelijk gemiddelde. Voor sommige trajecten valt de betrouwbaarheid dus lager uit, voor andere hoger. Voor gebruikers die op de meer onbetrouwbare trajecten zitten, kan de ervaring dus anders zijn. De berekeningen zijn uitgevoerd door het Ruimtelijk Planbureau, in samenwerking met TNO, en daar heb ik het grootste vertrouwen in.

Met de Nota Mobiliteit wordt overigens de betrouwbaarheid, ook op de slechte trajecten, beter.

Partij: VVD
Vragensteller: Hofstra

Vraag 45

Klopt het knelpuntenkaartje? Waarom zijn bijvoorbeeld A1 tussen Apeldoorn en Twente en de ringweg om Groningen geen knelpunt?

Antwoord 45

Ja, het knelpuntenkaartje klopt. Ik heb geen reden om te twijfelen aan de uitkomst van de knelpuntenanalyse, waarin landelijk op een uniforme wijze wordt gerekend. In heel Nederland is sprake van dezelfde knelpuntdefinitie. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen regio's.

In het voorjaar is - op verzoek van de Kamer – een herijking van de knelpuntenanalyse uitgevoerd. Hierover is overeenstemming met de regio's. Resultaat is dat er overeenstemming bestaat over de cijfers die zijn gebruikt voor de vulling van de modellen. De A1 tussen Apeldoorn en Twente en de ringweg om Groningen zijn inderdaad geen knelpunten, en ook niet 'net-niet' knelpunten. Voor de A1 geldt overigens dat hier nog benuttingsmaatregelen als onderdeel van ZSM worden gerealiseerd.

In de netwerkanalyses kijk ik meer diepgravend naar de belangrijkste stedelijke netwerken, waaronder Groningen-Assen. De knelpuntenanalyse wordt tweejaarlijks herijkt. Mochten de ontwikkelingen dus anders gaan, dan zal dit zeker naar voren komen.

Partij: VVD
Vragensteller: Hofstra

Vraag 47

Is er een kabinetsstandpunt over het IBO gebruiksvergoedingen goederenvervoer? Houdt het kabinet vast aan het idee dat elke modaliteit zijn kosten moet betalen? Dan trekt de vrachtwagen de Betuweroute toch nog verder leeg? Moeten we hier niet nader over doorpraten ook gezien de influx van 0 Europese chauffeurs?

Antwoord 47

De heer Hofstra wil de discussie over het beprijzen van goederenvervoer breed voeren. Ik wijs hem er op dat het kabinetsstandpunt over het beprijzen van WEGvervoer is neergelegd in de Nota Mobiliteit. Ik zou de discussie met de Kamer over deze vorm van beprijzen dan ook in dit kader nu te voeren. Er komt nog wel een kabinetsstandpunt over het beprijzen van spoor en binnenvaart. Ik verwacht dat de eerste helft van 2006.

Partij: Groen Links
Vragensteller: Duyvendak

Vraag 52

Beprijzen snel invoeren, via stappenplan:

- 1) maak regionale beprijzing wettelijk mogelijk
- 2) bepaal een proefregio
- 3) gebruik bestaande techniek
- 4) breid langzaam uit, hetzij sectoraal (vrachtverkeer), hetzij regionaal.

Wat is uw reactie?

Antwoord 52

Met de versnellingsprijs maak ik al de eerste stap. Daarmee is een extra instrument voor beprijzen in de regio, naast parkeerbeleid en andere regionale prijsinstrumenten, aanwezig. Ik gebruik daarvoor bestaande techniek. Voor de overige acties verwijs ik u naar de uitvoeringsagenda, zowel voor de versnellingsprijs als voor de kilometerprijs. Daarbij wordt gekeken naar de juridische en technische inpasbaarheid.

Partij: Groen Links
Vragensteller: Duyvendak

Vraag 54

Uit onderzoek blijkt dat de A4 Middendelfland niet tot minder, maar tot meer verkeer op de A13 leidt. Wat betekent dat voor dit project? Moeten deze, en de A4 Hoekse waard, niet als reservering uit de plankaarten.

Antwoord 54

Het aantal voertuigen op de A13 neemt af met de aanleg van de A4 Delft-Schiedam t.o.v. de referentiesituatie en daarmee verbetert de bereikbaarheid via de A13.

Wel is het zo dat het aantal voertuigen op de A13 en de A4 DS tezamen toeneemt t.o.v. de referentiesituatie. Dit is logisch aangezien er een extra capaciteit van 2x2 rijstroken wordt toegevoegd.

Ik zie dus geen aanleiding de plankaart te wijzigen.

Partij: D66
Vragensteller: Van de Ham

Vraag 61

Waarom zijn OV-alternatieven niet meegenomen in de studies voor de A6/A9? Gebeurt dit nog?

Antwoord 61

In de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere, waarvan de A6/A9 één van de hoofdalternatieven vormt, wordt onderzoek gedaan naar het hoofdwegennet in de corridor tussen Schiphol en Almere. Op basis van de verkenning Haarlemmermeer-Almere, die aan de planstudie vooraf is gegaan, is geconcludeerd, dat tot 2020 in het OV, behalve op de

Zuidas, geen verdere capaciteitsproblemen te verwachten zijn. Daarom is in het kader van de planstudie besloten het OV niet verder te onderzoeken.

wel wordt in het kader van de Structuurvisie Zuiderzeelijn een ZZL-variant via het IJmeer onderzocht. Daarnaast voert de regio zelf ook een verkenning uit naar een regionale OV-verbinding (sneltram of metro) via het IJmeer

Bovendien wordt het OV onderzocht in het kader van de netwerkanalyse Noordvleugel.

Het is de bedoeling dat in het voorjaar van 2006 geïntegreerde besluitvorming over alle betrokken dossiers plaats vindt.

Partij: LPF
Vragensteller:Hermans

Vraag 67

Onderhoud: Ik zie verschillende data: IBO 2007, review in 2006, optimaal beheer 2005, Wat gaat we nu precies doen, ook in reactie tot mijn eerdere moties?

Antwoord 67

In 2003 heb ik besloten op de achterstanden in het onderhoud in te gaan halen. In het IBO Beleid en Onderhoud worden de mogelijkheden onderzocht om onderhoud te optimaliseren en te differentiëren in de basiskwaliteitsnormen. De resultaten van het IBO verwacht ik in de loop van 2006. In de Midterm-review wordt geëvalueerd hoever het staat met het wegwerken van de achterstanden, of daarmee de beoogde doelen worden gehaald en of er reden is tot bijstelling te komen van de geplande onderhoudsprogramma's. De uitkomst van de Midterm-review wordt verwerkt in de begroting van 2007 en verder.

Partij: LPF
Vragensteller:Hermans

Vraag 68

Hoe krijgen we de NS aan tafel om meer met de decentrale overheden af te stemmen? Graag uw reactie.

Antwoord 68

Na een uitvoerig debat in de Tweede Kamer over de vervoerconcessie is de rol van de regio versterkt. NS heeft de verplichtingen met de decentrale te overleggen. In het jaarlijkse vervoerplan maakt NS uitvoerig zichtbaar hoe zij is omgegaan met de wensen van decentrale overheden. Ik zie hierop toe. Deze afspraken bieden voldoende aanknopingspunten om NS aan tafel te krijgen. Tevens zal een conflictbeslechtingkader worden uitgewerkt en komt er een OV-ambassadeur. Als het overleg niet goed verloopt is het in eerste instantie aan de betrokken partijen om elkaar hierop aan te spreken. In tweede instantie kan men bij mij aan kloppen als NS haar verplichting in de concessie niet nakomt.

Partij: LPF
Vragensteller:Hermans

Vraag 69

Waarom bevat de Nota Mobiliteit geen streven voor de kostendekkingsgraad in het stads- en streekvervoer, bijvoorbeeld 50 procent?

Antwoord 69

Met de invoering van de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU), aanbesteding en tariefvrijheid is er voor het rijk geen reden om te sturen op de verhouding tussen subsidies en reizigersopbrengsten.

Binnen de BDU is het onderscheid tussen het OV-deel en andere bestedingsdoeleinden (infrastructuur, veiligheid etc.) vervallen. Aanbesteding is een middel om efficiëntie te bereiken. Tenslotte wil ik de tariefvrijheid van decentrale overheden niet inperken door doelstellingen voor de kostendekkingsgraad op te nemen: decentrale overheden kunnen goede redenen hebben om bijvoorbeeld op bepaalde tijden en/of trajecten te differentiëren.

Partij: Christen Unie
Vragensteller:Slob

Vraag 73

Hoe rijmt u het dat u de financiële slagkracht van Schiphol wilt verhogen, met het feit dat u geld onttrekt bij het afstoten van het minderheidsbelang?

Antwoord 73

Bij een vervreemding van een minderheidsaandeel van de NV luchthaven Schiphol wordt geen geld onttrokken aan het kapitaal van de NV Luchthaven Schiphol. Een minderheidsdeel van de aandelen van de Staat zullen worden verkocht.

De financiële slagkracht van Schiphol wordt mede verhoogd (na vervreemding) aangezien andere financieringsconstructies mogelijk zijn bij een beursgenoteerde onderneming of bij een onderneming deels in eigendom van een private aandeelhouder (onderhandse verkoop).

Partij: Christen Unie
Vragensteller:Slob

Vraag 75

Wilt u Prorail de opdracht geven te onderzoeken welke investeringen in infrastructuur kunnen leiden tot 40% reizigersgroei. (N.B. schriftelijke toelichting uitgereikt).

Antwoord 75

- Gezamenlijk met de vervoerder NS wordt jaarlijks via de systematiek van de vervoeren beheerplannen gezien hoe het aanbod zo goed mogelijk aansluit op de vraag.

- Indien een dergelijke vraag al gesteld zou moeten worden, zou de vraag aan de vervoerder moeten worden gesteld.
- In de brief van de sector n.a.v. de Nota Mobiliteit geeft de sector echter zelf aan nog geen onderbouwing te hebben voor een groei na 2012.
- Met de NS en Prorail zal ik een aantal scenario's verkennen.