

BIJLAGE 2: WIJZIGINGEN PKB-TEKSTEN “DEEL 3A”

ESSENTIËLE ONDERDELEN VAN BELEID

Wijzigingen in *cursief*

Pagina 139, eerste alinea, paragraaf ‘essentiële onderdelen van beleid’, toevoegen:

Het kabinet wil daarom de groei van mobiliteit, *binnen de wettelijke kaders van ondermeer veiligheid en leefomgeving*, geen beperkingen opleggen en de bereikbaarheid verbeteren.

Pagina 141, eerste alinea, paragraaf ‘gebiedsgerichte aanpak’, toevoegen:

De netwerkanalyses zijn in ieder geval gebaseerd op 1) een ruimtelijke visie en programma, 2) anders betalen voor mobiliteit, 3) de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement, 4) een optimalisatie van het openbaar vervoer, 5) de mogelijkheden van benutting, 6) aanpassingen van bestaande infrastructuur en (7) de onderbouwing van de noodzaak tot nieuwe infrastructuur.

In 2006 zullen in elk geval netwerkanalyses worden afgerond voor de stedelijke netwerken uit de Nota Ruimte (Noordvleugel Randstad, Zuidvleugel Randstad, Utrecht, het knooppunt Arnhem-Nijmegen, Regio Twente, Groningen-Assen, Brabantstad en Zuid-Limburg), alsmede voor Leeuwarden en omgeving (‘samenwerkende Friese steden’), de ‘Stedendriehoek’ (Deventer, Apeldoorn, Zutphen) en Zwolle en omgeving, ook wel bekend als de ‘IJsseldelta’.

In de netwerkanalyses wordt aandacht besteed aan investeringen ten behoeve van mobiliteit. Het oplossend vermogen en de maatschappelijke baten en kosten van maatregelenpakketten voor alle modaliteiten worden onderzocht. Er wordt naar gestreefd om maatregelenpakketten samen te stellen, die de hoogste maatschappelijke baten realiseren. Op basis van deze netwerkanalyses en maatregelenpakketten maken de overheden vervolgens gezamenlijk afspraken over hoe de deur-tot-deurbereikbaarheid te verbeteren en hoe de beschikbare investeringsbudgetten maatschappelijk optimaal aangewend kunnen worden.

Pagina 141, tweede alinea, paragraaf ‘gebiedsgerichte aanpak’, schrappen:

~~*Daarbinnen is in de Nota Ruimte een verbijzondering gemaakt voor de A2, A4 en A12, ook wel de triple-A genoemd. De knelpunten op de hoofdverbindingssassen weg, water en spoor, en daarbinnen met name de triple-A-verbindingen, worden in samenhang gezien en krijgen prioriteit kunnen prioriteit krijgen. Ook in geval van een enigszins gunstiger verhouding van kosten en baten bij knelpunten op andere verbindingen.*~~

Pagina 142, eerste alinea, paragraaf ‘mobiliteitsmanagement regionaal mogelijk maken’, toevoegen:

In ieder geval de gemeenten in de stedelijke netwerken maken afspraken met bedrijven over toepassing van mobiliteitsmanagement. Mobiliteitsmanagement wordt ingezet om vervoersstromen van alle betrokken modaliteiten zo maximaal mogelijk af te wikkelen. Daarbij gebruiken zij het beschikbare instrumentarium...

...

Gemeenten stemmen indien nodig deze maatregelen in provinciaal dan wel WGR-plusverband gebiedsgewijs af; het rijk ondersteunt dit door middel van fiscale instrumenten.

Pagina 143, eerste alinea, paragraaf ‘transportbesparing’, toevoegen:

In het verlengde van Europese processen start het rijk met een stimuleringsprogramma Transport Efficiënte Economie, waarin technische en logistieke innovaties, mede gericht op betere benutting van spoor, vaarwegen en short sea, een belangrijk onderdeel vormen. Dit programma richt zich op transportbesparing, het zo efficiënt, stil, schoon en zuinig mogelijk vervoeren. Hiermee wordt invulling gegeven aan modal shift nieuwe stijl. Daarbij wordt aansluiting gezocht bij EU-regelgeving, zoals Marco Polo. Dat betekent een efficiencyverbetering binnen de modaliteiten en in logistieke ketens; dit kan leiden tot een verschuiving naar spoor, binnenvaart en short sea.

Pagina 144, eerste alinea, paragraaf ‘Anders Betalen voor Mobiliteit’, wijzigen:

Het kabinet gaat voortvarend aan de slag met de kilometerprijs en volgt hierbij de aanbevelingen zoals die zijn gedaan door het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit.

Invoering van een kilometerprijs geschiedt onder het gelijktijdig naar rato afschaffen van de BPM en MRB waarbij het wegverkeer in totaliteit per autokilometer niet zwaarder zal worden belast dan nu het geval is. De opbrengsten van het in te voeren beprijzingsstelsel komen uitsluitend ten goede aan het infrafonds zonder dat dit gepaard gaat met een meer dan evenredige daling van de voeding uit de algemene middelen van dit fonds.

Voorwaarden hierbij zijn dat de invoeringskosten aanzienlijk lager uitvallen dan geraamd in het advies van het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit en dat de uitvoerings- en handhavingskosten in redelijke verhouding staan tot de opbrengsten: zo laag mogelijk met een maximum van 5 procent.

Invoering van Anders betalen voor Mobiliteit kan pas plaatsvinden op het moment dat duidelijk is op welke wijze de voorgestelde stelselwijziging gestalte kan krijgen. In de periode tot aan de invoering van het nieuwe systeem dient de uitbreiding van wegcapaciteit en de verbetering van het openbaar vervoer voortvarend te worden aangepakt. 'Anders betalen voor Mobiliteit' komt niet in plaats van bouwen en benutten, maar als aanvulling hierop.

Vooruitlopend op de invoering van de kilometerprijs neemt het kabinet de noodzakelijke stappen voor de eerste fase, zoals geschetst in het advies van het Platform. Met de opbrengsten worden de knelpunten (versneld) aangepakt.

Pagina 145, eerste alinea, paragraaf 'bereikbaarheid over de weg', toevoegen:

Het doel is de files te bekorten, de betrouwbaarheid te verhogen en de reistijd van deur tot deur te verminderen. Het rijk heeft de ambitie de filezwaarte (in voertuigverliesuren) op het hoofdwegennet in 2020 terug te brengen tot het niveau van 1992.

Pagina 146, eerste alinea paragraaf 'Benutten en uitbreiden capaciteit HWN', toevoegen:

Bouwen is voor het rijk een optie als benutten ook op lange termijn onvoldoende oplossing biedt en wanneer het economisch wenselijk is. Hierbij zal het kabinet waar mogelijk wetgeving en procedures vereenvoudigen.

...

Daarin wordt op integraal netwerkniveau gekeken naar de aard van het knelpunt en naar de meest efficiënte oplossing ervan, gerelateerd aan de effecten voor veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving. Voor de hoofdverbindingssassen, die nu nog 2x2 stroken zijn, ligt een uitbreiding naar 2x3 stroken als streefbeeld voor de hand.

Pagina 146, tweede alinea paragraaf 'Benutten en uitbreiden capaciteit HWN', toevoegen:

Bij het zoeken naar oplossingsrichtingen voor knelpunten op het hoofdwegennet wordt ook de mogelijkheid onderzocht van het verbeteren van het onderliggend wegennet en van ontvlechting van verkeersstromen naar afstand of motief. Vooral op de hoofdverbindingssassen rond stedelijke gebieden is dit een kansrijke oplossing.

Pagina 146, eerste alinea, paragraaf 'beheer en onderhoud', schrappen:

Bij het inlopen van de achterstand hebben de hoofdverbindingssassen ~~en met name de triple-A-verbindingen~~ prioriteit.

Pagina 146, eerste alinea paragraaf 'Beheer & onderhoud', toevoegen:

Bij het inlopen van de achterstand hebben de hoofdverbindingssassen prioriteit. Met uitbreiding van infrastructuur wordt maximaal rekening gehouden in de planning van het onderhoud. Het betreft hierbij uitbreidingen die in de planvorming zijn opgenomen.

Pagina 146, eerste alinea, paragraaf 'openbaar vervoer', toevoegen:

Het rijk maakt het mogelijk dat de forse groei in reizigersstromen, die de concessieverlenende overheden verwachten, door trein, bus, tram, metro en light rail kunnen worden geacommodeerd. Deze groeiverwachtingen zullen worden onderbouwd door de vervoerders. Daarbij zet het rijk in op het realiseren van een betrouwbare en vlotte reistijd in 2020 over de gehele reis. Hierbij staat een integrale netwerkbenadering centraal. Dit betekent dat niet de modaliteit, maar de reiziger centraal staat. Al met al geldt voor de OV ambitie: "Het rijk maakt het mogelijk, vervoerders, beheerders en decentrale overheden maken het waar". Het kabinet ziet erop toe dat vervoerders en decentrale overheden streven naar reizigersgroei. Het kabinet zal hiertoe prikkels blijven inbouwen, de voortgang monitoren en de partijen hierop aanspreken.

Het rijk zorgt ervoor dat het vervoer op de spoorverbindingen in de Randstad, met de grootste reizigersstromen, gedurende de spits een verwachte groei van 40 tot 50% kan verwerken met uitschieters naar boven. In de overige gebieden zal de capaciteit voldoende zijn om groei mogelijk te maken. Vervoerders maken aannemelijk dat de groei kan optreden. Het rijk handhaaft de betrouwbaarheid van het spoor op het niveau dat wordt bereikt met het huidige beleidspakket. De punctualiteit bedraagt in 2010 en in 2020 89-91%, tegenover 83,1% in 2003. Het rijk zal de achterstand in beheer, onderhoud en vervanging op het spoor wegwerken.

In samenhang met het vigerende MIT, worden op de spoorverbindingen met de grootste reizigersstromen in 2020 hoge frequenties mogelijk gemaakt; de facto heeft daar de reiziger dan geen spoorboekje meer nodig. Prioriteit geldt voor de hoofdverbindingssassen; dit zijn in ieder geval de verbindingen tussen de grote steden in de Randstad – Almere, Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Schiphol en Utrecht – maar ook verbindingen met grote reizigersstromen in andere regio's, zoals Noord-Brabant.

Het regionaal openbaar vervoer is de verantwoordelijkheid van provincies en WGR-plusregio's. De Nota Mobiliteit maakt een jaarlijkse vervoersgroei van 2,1% mogelijk; dit is ruim 30% tot 2020. Bij de aanbesteding van concessies blijkt het mogelijk te zijn om voor hetzelfde geld meer en beter OV te krijgen. Als een provincie of WGR-plusregio meerdere jaren een vervoersgroei realiseert die in redelijkheid niet meer te financieren valt uit bijvoorbeeld de BDU, efficiencyverbeteringen en reizigersopbrengsten, dan zoekt het rijk in overleg met de betreffende WGR-plusregio of provincie naar additionele financiering.

Als uit de netwerkanalyses blijkt dat verbeteringen van de OV-infrastructuur gelijkwaardig bijdragen aan het oplossen van knelpunten op het hoofdwegennet, en daarmee minder investeringen in het hoofdwegennet nodig zijn, dan is het rijk bereid aan die verbeteringen bij te dragen.

Pagina 147, derde alinea, paragraaf 'openbaar vervoer', toevoegen:

Het aangeboden vervoer op het hoofdrailnet zal bij moeten dragen aan de bereikbaarheid van met name de grote steden en economische kerngebieden (de belangrijke werkcentra en woongebieden), in het bijzonder gedurende de spits, en moeten bijdragen aan de bereikbaarheid van alle landsdelen.

Pagina 147, vierde alinea, paragraaf 'Openbaar vervoer en goederenvervoer per spoor', toevoegen:

Het rijk zet zich in om de betrouwbaarheid en capaciteit van de infrastructuur te vergroten en marktverstoringen weg te werken. Bij het inlopen van de onderhoudsachterstand, bij de vervanging van infrastructuur en bij het vergroten van de betrouwbaarheid geldt dat de hoofdverbindingssassen en daarbinnen met name de verbindingen die aansluiten bij de kerntaak van het spoor prioriteit krijgen. Als kerntaak geldt het verwerken van grote vervoersstromen, op een veilige manier en zonder een groot beslag te leggen op de schaarse ruimte.

Pagina 147, vijfde alinea, paragraaf 'openbaar vervoer', toevoegen:

Het kabinet onderzoekt de mogelijkheid tot hogere vervoersgroei waarbij alle aspecten worden meegenomen die dit beïnvloeden, zoals economische, demografische en ruimtelijke ontwikkelingen. Indien blijkt dat dit mogelijk is en maatschappelijk kosteneffectief, wordt, mede op basis van de netwerkanalyses, bezien in hoeverre extra maatregelen hiervoor nodig zijn, mede in het licht van de betrouwbaarheidsdoelstelling. In dat geval zal naar de benodigde financiële middelen worden gezocht. Het Kabinet koppelt dit – in lijn met het streven naar outputsturing – aan duidelijke afspraken met de spoorsector over betrouwbaarheid en vervoeraanbod.

Pagina 147, zesde alinea, paragraaf 'Openbaar vervoer en goederenvervoer per spoor', verwijderen:

Het goederenvervoer per spoor is van belang voor een goede bereikbaarheid van havens, greenports en industriecomplexen en is van strategisch belang voor de mainport Rotterdam als grootste haven van Europa. Het rijk zet zich in om de betrouwbaarheid en capaciteit van de infrastructuur te vergroten en marktverstoringen weg te werken. Het rijk zet hierbij in op het vervoer op lange afstanden.

Pagina 148, tweede alinea, paragraaf 'openbaar vervoer', toevoegen:

Het rijk stelt via de begrotings- en beheersplancyclus de infrastructuurbeheerder in staat de noodzakelijke maatregelen te treffen, zoals perronverlengingen, capaciteitsvergrotingen door inhaal-, opstel- en keersporen en spoorverdubbelingen, seinverplaatsingen etc. De meest kosteneffectieve

maatregelen worden genomen op basis van een samenhangende benadering van het spoornetwerk. Zo wordt voorkomen dat treinen in de file komen te staan. Via de vervoerplancycclus ziet het Rijk erop toe dat de vervoerder op het hoofdrailnet vervoeraanbod creëert dat gericht is op reizigersgroei en passende frequenties biedt gelet op de dikte van de reizigersstromen.

Pagina 148, vijfde alinea, paragraaf 'openbaar vervoer', toevoegen:

Uitgangspunt daarbij is het streven om, afhankelijk van de go-beslissing van de minister in het tweede kwartaal van 2006, uiterlijk 31 december 2007 een invoering van de chipkaart op een landelijk uniforme manier te realiseren. De uitwerking hiervan stemmen de provincies en WGR-plusregio's af met het rijk, andere provincies en WGR-plusregio's, vervoerders en consumentenorganisaties. De chipkaart vergroot – na de invoering – de mogelijkheden voor decentrale overheden en vervoerders om tarieven te differentiëren naar tijd, plaats en doelgroep.

Pagina 148, zevende alinea, paragraaf 'openbaar vervoer', toevoegen:

Rijk en regionale overheden zorgen voor monitoring van de realisatie van deze doelstellingen, alsmede van het aanbod en gebruik van het OV.

Pagina 149, tweede alinea, paragraaf 'openbaar vervoer', vervangen:

Optimale toegankelijkheid OV

OV-autoriteiten spannen zich in samenspraak met gemeenten en ondersteund door het rijk in om geleidelijk een toegankelijk OV te realiseren.

Gezien de verwachte ontwikkeling van het materieel in het stads- en streekvervoer dat eind 2010 nagenoeg voor 100% voldoet aan toegankelijkheidseisen, spitst de aanpak zich toe op de belangrijkste bushaltes. In de periode t/m 2010 worden haltes bij vitale bestemmingen zoals ziekenhuizen en verzorgingstehuizen en knooppunthaltes ('sterhaltes') toegankelijk gemaakt, zodat een zo groot mogelijk deel van de doelgroep 'mensen met een mobiliteitsbeperking' hiervan kan profiteren.

Rijk, provincies, WGR-plusregio's en gemeenten maken bestuurlijke afspraken over het aandeel toegankelijke haltes in 2010, over de financiering en over de voortgang.

Ontschotting OV en doelgroepenvervoer

De overheden streven zoveel mogelijk naar 'ontschotting' van verschillende budgetten voor collectief personenvervoer. Het rijk ondersteunt initiatieven die leiden tot een betere samenwerking tussen de verantwoordelijken voor doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. De verwachting is dat een gebundelde inzet van middelen voor collectief personenvervoer op regionaal niveau de meeste schaalvoordelen biedt, zowel vanuit het perspectief van de klant, de opdrachtgevers en de opdrachtnemers van het vervoer. Het gebruik van algemene voorzieningen als het openbaar vervoer heeft de voorkeur boven specifieke voorzieningen voor bepaalde doelgroepen.

Pagina 149, eerste alinea paragraaf 'Langzaam verkeer', toevoegen:

Alle overheden stimuleren het lopen en het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel en als schakel in de ketenverplaatsing van deur-tot-deur.

Pagina 150, tweede alinea paragraaf 'decentralisatie regionale en kleine luchthavens', verwijderen:

De provincie bepaalt de ruimte voor de regionale luchthavens. Dat doet ze door een vergunning af te geven waarin heldere milieu- en veiligheidsnormen worden gesteld en door de landzijdige ontsluiting van luchthavens van enige omvang te organiseren, waarbij met name de bereikbaarheid per OV een aandachtspunt is. Het rijk zal aangeven met welke milieu- en veiligheidsnormen alsmede de daaraan gekoppelde ruimtelijke maatregelen de provincie minimaal rekening moet houden. De provincie handhaaft de milieunormen.

Pagina 153, eerste alinea, paragraaf 'verkeersveiligheid op de weg', toevoegen:

De registratie van doden en ziekenhuisgewonden in het verkeer blijft op een voldoende niveau gehandhaafd.

NIEUWE ACTIES UITVOERINGSAGENDA

Pagina 12, tabel, paragraaf 'Vorbereiden besluit over een kilometerprijs', toevoegen:

Actie:	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Regiobetrokkenheid en bedrijfsleven		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
<i>Werkprogramma kilometerprijs</i>	<i>Nota Mobiliteit Rapport ABvM</i>	2006	<i>Financiën EZ VROM, Justitie, BZK</i>	<i>VenW</i>	<i>Decentrale overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties</i>		<i>VenW</i>
<i>Tweejaarlijkse monitor kilometerprijs</i>	<i>Nota Mobiliteit Rapport ABvM</i>	2006	<i>Financiën EZ VROM</i>	<i>VenW</i>	<i>IPO, SKVV, VNG en bedrijfsleven</i>		<i>VenW</i>

Pagina 13, tweede alinea, paragraaf 'Vorbereiden besluit over een kilometerprijs', toevoegen:
Daarbij staat het kabinet open voor verzoeken tot samenwerking, afstemming en kennisuitwisseling en zal dit coördineren en stimuleren.

Pagina 23, eerste alinea, paragraaf 'mobiliteitsmanagement, toevoegen:

Omdat de dagelijkse routine van mensen doorslaggevend is voor de mobiliteitsbehoefte, zal het Rijk de SER om een advies vragen over Mobiliteitsmanagement. Telewerken, nieuwe vormen van dagindeling en flexibele openings- en werktijden zullen onderdeel zijn van deze aanvraag. Daarnaast vraagt het rijk hoe het bedrijfsleven zelf invulling wil geven aan mobiliteitsmanagement en welke rol zij kunnen spelen op dit gebied.

Pagina 29, vierde alinea, paragraaf 'ontvlechting', toevoegen:

Het rijk zal de verschillende mogelijkheden voor ontvlechting, dus zowel personen versus goederen (bijvoorbeeld doelgroepsstroken voor doorgaand transport) als korte-afstandsverkeer versus doorgaand verkeer onderzoeken. Daarbij wordt gekeken naar de bijdrage van de maatregelen aan de doelstellingen voor bereikbaarheid, en naar de kosteneffectiviteit van de maatregel.

Pagina 37, tweede alinea, paragraaf 'openbaar vervoer', toevoegen:

Nationale OV-ambassadeur

De minister van Verkeer en Waterstaat zal in voorjaar 2006 een nationale OV-ambassadeur benoemen.

Deze OV-ambassadeur heeft als taak om – samen met vertegenwoordigers van overheden, vervoerders en reizigers – te zorgen voor voldoende afstemming tussen verschillende vervoerswijzen, teneinde de inzet van de diverse partijen beter op elkaar af te stemmen, en daarmee de reiziger optimaal te bedienen. Samen met genoemde partijen zal de OV-ambassadeur de visie van de Nota Mobiliteit en de acties uit de Uitvoeringsagenda concreet maken, belemmeringen voor de uitvoering tijdig signaleren en oplossen, of adviezen ter oplossing aanreiken. Verder fungeert de OV-ambassadeur als nationaal aanspreekpunt voor reizigersorganisaties en ziet hij toe op een goed verloop van de contacten tussen overheden, vervoerders en reizigersorganisaties. Tenslotte biedt hij de helpende hand bij onverhoopte problemen, en zorgt hij dat partijen zo snel mogelijk weer met elkaar verder gaan.

De minister van Verkeer en Waterstaat stemt de rol en werkwijze van de OV-ambassadeur af met vertegenwoordigers van overheden, vervoerders en reizigersorganisaties.

Pagina 37, tabel, paragraaf 'openbaar vervoer', toevoegen:

Actie:	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Regiobetrokkenheid en bedrijfsleven		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Benoeming OV-ambassadeur		2006		VenW	IPO, SKVV, KNV/MOBIS en reizigersorganisaties		VenW

Pagina 39, tweede alinea, paragraaf 'openbaar vervoer' onder het kopje 'Analyse vervoervraag' boven het kopje 'investeringen benutten', toevoegen:

Actie:	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Regiobetrokkenheid en bedrijfsleven		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Analyse vervoersvraag, capaciteitsontwikkeling spoorvervoer		2006	Financiën, VROM	VenW	NS, Prorail, goederenvervoerders		VenW

Capaciteitsontwikkeling spoorvervoer met verschillende groeiscenario's

Deze actie bestaat uit de volgende onderdelen:

- Nagaan welke vervoerscapaciteit op het bestaand spoor kan worden geboden.*
- Het actualiseren en analyseren van de inzichten in vervoerstromen per spoor naar tijd, plaats en op een aantal specifieke zware spoorverbindingen. Hierbij wordt een aantal uiteenlopende groeiscenario's onderscheiden.*
- Voor de verschillende groeiscenario's worden eventuele capaciteitsknelpunten op het spoornet voor de periode na uitvoering van het herstelplan spoor in kaart gebracht.*
- Voor deze groeiscenario's wordt verhoging van frequenties beoordeeld op verbindingen met de zwaarste vervoerstromen tussen de grote steden in de Randstad –Almere, Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Schiphol, Utrecht – maar ook op de zwaarste verbindingen in andere regio's zoals Noord-Brabant.*
- Voor eventuele capaciteitsknelpunten worden de meest kosteneffectieve maatregelen in kaart gebracht om te voorkomen dat treinen in de file komen te staan.*
- Tot slot wordt in gebracht of en in welke mate maatregelen scenario-afhankelijk zijn en vaststellen op welk moment in de tijd beslissingen noodzakelijk zijn.*

De resultaten van deze actie zullen tijdig beschikbaar zijn voor weging in de netwerkanalyses.

Pagina 39, tweede alinea, paragraaf 'openbaar vervoer' onder het kopje 'investeringen benutten', toevoegen:

Actie:	Kader	Jaar	Rijksbetrokkenheid		Regiobetrokkenheid en bedrijfsleven		Voortouw
			Betrokken departementen	Rijkscoördinatie	Betrokken partijen	Regio-coördinatie	
Onderzoek haalbaarheid systemsprong voor de spoorweginfrastructuur.		2006		VenW	NS, Prorail		VenW

Systemsprong voor meer en snellere treinen

Het rijk zal onderzoeken of en op welke wijze, onder de voorwaarde van een redelijke kosten-baten verhouding en met de gereserveerde middelen, gefaseerd een "systemsprong" voor de spoorweginfrastructuur kan worden gerealiseerd door invoering van ERTMS en 25 KV. Dit om te bereiken dat er meer en snellere treinen kunnen rijden. Het onderzoek zal in overleg met de

spoorsector worden uitgevoerd en de Kamer zal in 2006 over de resultaten hiervan worden geïnformeerd.

Pagina 41, eerste alinea, paragraaf 'decentraliseren contractsectordiensten', toevoegen:
Het rijk levert een bijdrage aan onderzoek naar de mogelijkheid oude spoorverbindingen te reactiveren.

Pagina 78, eerste alinea, paragraaf 'klimaat', toevoegen:
Tot slot zal het rijk onderzoek doen naar de effecten van klimaatverandering en vaker optredende extreme weersomstandigheden op infrastructuur en mobiliteit.