

# 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)
21 maart 2007	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/WV/u.07.00247	2060708710
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u de antwoorden toekomen op de vragen gesteld door het lid De Krom over de fileproblematiek.

1. Heeft u kennisgenomen van het artikel 'Drie keer zoveel files in februari?'

1. Ja.

2. Is het waar, dat het aantal files dat in februari op de Nederlandse wegen stond in vergelijking met dezelfde maand vorig jaar is verdrievoudigd? Zo neen, wat zijn dan de correcte cijfers?

2. Volgens cijfers van Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer is het aantal files in februari 2007 gestegen met 89% ten opzichte van februari 2006. Dat is dus minder dan de factor 3 waaraan in het artikel wordt gerefereerd, maar het is wel bijna een verdubbeling. Sinds de invoering van een nieuw registratiesysteem bij Rijkswaterstaat op 1 juli 2005 is het aantal geregistreerde files met een duur van slechts enkele minuten sterk toegenomen. Een betere maat voor de filedruk is filezwaarte, dat is de gemiddelde lengte keer de tijdsduur van een file. De filezwaarte in februari 2007 is 18% méér dan de filezwaarte in februari 2006, in februari 2006 17% meer dan in februari 2005, maar in februari 2005 20% minder dan in februari 2004.

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

3. Hoe beoordeelt u deze ontwikkeling? Kunt u aangeven wat de economische en milieugevolgen zijn ten opzichte van een scenario waarbij er geen files zouden zijn geweest in de maand februari 2007?

3. Natuurlijk constateer ik – in navolging van mijn ambtsvoorganger in de Nota Mobiliteit – dat het wegverkeer toeneemt, dat de wegcapaciteit haar grenzen bereikt en dat de vertraging door files sterk toeneemt, niet alleen in de spits, maar ook steeds meer in de rustige uren. Zoals de ANWB al had gemeld, hebben er in februari 2007 extra files gestaan op enkele dagen met slecht weer en door ongevallen

Precieze berekening van de milieugevolgen van de filesituatie in februari 2007 vergeleken met een filevrij scenario in diezelfde maand is niet te geven. Eén van de redenen hiervoor is dat de effecten op luchtkwaliteit in een bepaalde periode in grote mate afhankelijk zijn van een complex aan veranderlijke factoren, waaronder meteorologische omstandigheden. Duidelijk is wel dat files in het algemeen een negatief effect hebben op luchtkwaliteit; en dat omgekeerd, verbetering van de doorstroming een positief effect op de luchtkwaliteit kan hebben. Hoe groot dit effect is, hangt af van de situatie ter plaatse.

Voor de berekening van de economische gevolgen van de files in februari 2007 heb ik de voertuigverliesuren gewaardeerd op basis van een gemiddeld tarief van ongeveer € 16,- per uur. Dit bedrag is een gewogen gemiddelde over de verschillende reismotieven (vrachtvervoer, woon-werkverkeer, zakelijk en overig verkeer), waarbij rekening is gehouden met het gemiddelde aandeel in de voertuigverliesuren en de bezettingsgraad. De in geld gewaardeerde verliestijd bedraagt in februari 2007 € 68 mln en in februari 2006 € 57 mln. Hierbij is uitgegaan van alle verliesuren ten opzichte van een referentiesnelheid van 100 km/uur.

4. Bent u van oordeel dat het probleem primair wordt veroorzaakt door een gebrek aan capaciteit op de Nederlandse wegen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe denkt u dit probleem op te lossen in het licht van de autonome groei van het wegverkeer met 40% tot 2020, terwijl het saldo van investeringen en ombuigingen in de infrastructuur volgend uit het regeerakkoord nul is, zoals berekend door het CPB?

4. Files ontstaan doordat het aanbod van vervoer groter is dan de capaciteit van de weg op dat moment. Het verkeersaanbod groeit jaarlijks. Verklarende factoren hiervoor zijn de economische groei en de toename van het autobezit. De capaciteit van de weg kan tijdelijk beperkt zijn door bijvoorbeeld weersomstandigheden, incidenten en wegwerkzaamheden. Maar er zijn ook knelpunten waar de capaciteit structureel tekort schiet. Daarom is met de Nota Mobiliteit - die als uitgangspunt heeft dat het wegverkeer met ruim 40% toeneemt in 2020 - vastgesteld dat de betrouwbaarheid van de reistijd en de bereikbaar moet verbeteren door een maatregelenpakket van bouwen, benutten en beprijzen. Met dit volledige pakket kan

de filezwaarte worden teruggebracht. Om de ambities uit de Nota Mobiliteit te realiseren, bestaat het bouw pakket uit capaciteitsuitbreidingen op de zwaarste knelpunten, met een totale investering van € 14,5 miljard in aanvulling op het MIT t/m 2010. Dit kabinet trekt bovendien nog extra financiële middelen uit voor de verbetering van de weginfrastructuur. In het onderstaande antwoord ga ik daar nader op in.

5. Kunt u de uitspraak van de fractievoorzitter van het CDA bevestigen dat bovenop de al gereserveerde 80 miljard t/m 2020 'er de komende jaren sprake is van miljarden euro's extra voor openbaar vervoer en wegen' en dat 'er ruim drie miljard meer voor infrastructuur en openbaar vervoer is'? Kunt u dat toelichten? Hoe verhoudt die uitspraak zich tot de berekening van het CPB en tot de gegevens uit het regeerakkoord, waaruit blijkt dat jaarlijks slechts 100 miljoen structureel extra beschikbaar komt voor investeringen in infrastructuur?

5. In het Coalitieakkoord is aangegeven dat er voor infrastructuur en (vaar)wegen in de kabinetsperiode 2007 – 2011 in totaal € 250 miljoen beschikbaar is en daarna structureel € 100 miljoen per jaar. In de periode 2007 tot en met 2020 gaat dat dus in totaal om € 1.150 miljoen (= € 250 mln plus € 900 mln) extra ten opzichte van de op dit moment in dezelfde periode gereserveerde middelen.

Voor Openbaar vervoer is in het coalitieakkoord eenzelfde bedrag als hierboven beschikbaar (€ 250 miljoen in de periode 2007 – 2011 en daarna € 100 miljoen structureel per jaar in totaal dus ook € 1.150 mln extra). Daarnaast wordt bekeken in hoeverre investeringen in infrastructuur een plek kunnen krijgen in andere enveloppen uit het Coalitieakkoord, zoals Regionaal economisch beleid (waaronder bereikbaarheid). In deze specifiek voor regio's bedoelde enveloppe gaat het tot en met 2020 evenals bij de vorige twee enveloppes ook om een bedrag van € 1.150 miljoen. Een deel daarvan gaat naar bereikbaarheid.

In totaal gaat het bij deze drie enveloppes dus om een bedrag van ruim drie miljard extra ten opzichte van de reservering zonder coalitieakkoord.

In het CPB-rapport waarnaar in de vraag wordt verwezen, worden alleen de cijfers gepresenteerd van het jaar 2011. Voor V&W betekent dat een intensivering van 300 miljoen in 2011 (waarvan 100 mln voor infrastructuur en vaarwegen). Structureel (periode 2007 - 2020) gaat het echter om de hiervoor genoemde circa 3 miljard.

Tegenover de hierboven genoemde intensiveringen worden in het CPB rapport ombuigingen gepresenteerd met een waarde van ook € 300 miljoen per jaar. Dit cijfer betekent echter niet automatisch een korting op de budgetten die we beschikbaar hebben voor de realisatie van infrastructurele werken. De ombuiging van € 300 miljoen per jaar is opgebouwd uit drie onderdelen:

- de taakstelling op bestuur- en uitvoeringskosten van structureel € 50 miljoen, worden zodanig ingevuld dat dit geen vermindering van beschikbare budgetten voor infrastructurele werken betekent;
- over de door het CPB gemelde tegenvallers van € 0,8 miljard uit de Voorjaarsnota, vertaald naar een ombuiging van € 150 miljoen voor infrastructuur, is nog geen besluit genomen;
- de precieze invulling van de jaarlijkse korting op de groei van de BDU met € 80 miljoen (0,1 miljard) moet nog plaatsvinden.

6. Hoeveel daarvan gaat naar extra investeringen in uitbreiding van de wegcapaciteit? Welke knelpunten bent u voornemens daarmee op te lossen?

6. De departementen zijn nu bezig met invulling van de enveloppen. Omdat nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden is een verdeling nu niet te geven. Deze resultaten (en daarmee de verdeling) worden gepresenteerd in de begroting 2008. Welke knelpunten met de beschikbare middelen worden opgelost is nog niet bepaald. Dit jaar wordt de tweejaarlijkse herijking van de knelpuntenanalyse - de Landelijke Mark- en Capaciteitsanalyse Weg - uitgevoerd, die was aangekondigd in de Uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit. Deze analyse maakt onderdeel uit van de Netwerkaanpak. Doel is om bouwstenen te leveren voor de nadere invulling van het MIT voor de periode 2014-2020.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings