

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)
3 december 2007	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
FMC 2007/2672	-
Onderwerp	
Toezeggingen wetgevingsoverleg begroting Verkeer en Waterstaat	

Geachte voorzitter,

Op woensdag 28 november 2007 heeft het wetgevingsoverleg naar aanleiding van de begroting 2008 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat plaatsgevonden. In dit overleg is een aantal toezeggingen gedaan. In deze brief doe ik u, mede namens de staatssecretaris, de reactie op deze toezeggingen toekomen.

- *Verbod op roken in de auto in het bijzijn van kinderen*

U heeft mij gevraagd de vraag over het eventueel verbieden van in het bijzijn van kinderen roken in de auto voor te leggen aan mijn ambtgenoot van VWS. Zoals toegezegd zal ik dat doen.

- *Bijdrage van de Inspectie Verkeer en Waterstaat op het terrein van de verkeersveiligheid*

Vanuit het beleidsartikel 32.01.05 is voor de werkzaamheden van de Inspectie VenW een bedrag geraamd van € 13,349 mln. in 2008. Dit zijn kosten die worden gemaakt voor het bereiken van de doelstelling (in de meest ruime zin) zoals verwoord in 32.01: "Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen".

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

Toezichtsdomein Goederenvervoer over de weg: de kosten die hiermee in 2008 gemoeid zullen zijn bedragen in totaal ca. € 9,1 mln. Het gaat daarbij om de volgende zaken:

- bedrijfsonderzoeken
- weigh in motion controles
- wegcontroles overbelasting
- integrale wegcontroles
- inspecties gevaarlijke stoffen

Toezichtsdomein Busvervoer: de kosten die hiermee gemoeid zullen zijn in 2008 bedragen in totaal ca. € 2,7 mln. Het gaat daarbij om de volgende zaken:

- bedrijfsinspecties
- transportinspecties
- controles lijndienst - en pendelvervoer

Toezichtsdomein Taxivervoer: de kosten die hiermee gemoeid zullen zijn in 2008 bedragen in totaal ca. € 1,6 mln. Het gaat daarbij om de volgende zaken:

- bedrijfsinspecties
- transportinspecties
- thema inspecties

- *Stand van zaken en resultaten van het convenant snelheidsbegrenzers in bestelauto's*

Het convenant Veilig Bestelverkeer wordt gemonitord door het nakomen van de afspraken in kaart te brengen en te kijken naar de effectiviteit. Een onafhankelijk bureau zal deze evaluatie doen. De evaluatie is positief indien de ingezette maatregelen zijn uitgevoerd en de ongevalbetrokkenheid van bestelverkeer gedaald is.

Stand van zaken:

Het convenant bestaat uit een nieuwe vorm van snelheidsbeperking, veiligheidscultuur en rijstijltraining. De brancheorganisaties hebben hun inspanningen op het gebied van veiligheidscultuur en aanvullende rijstijltrainingen vergroot en op dit moment loopt een proef met de zogenaamde snelheidsmonitor. Het convenant loopt tot juli 2008 en zal dan worden geëvalueerd. Op basis daarvan zullen eventuele vervolgstappen worden bepaald.

- *Toelichting op de BDU-bedragen in tabel in de begroting*

In bijlage 1 treft u een tabel met toelichting aan, waarin de wijzigingen in de begroting 2008 ten opzichte van de begroting 2007 zijn weergegeven.

Ik kan me voorstellen dat door de reeks in de begroting het beeld ontstaat dat de BDU daalt ten opzichte van het jaar 2007. Deze daling wordt echter hoofdzakelijk veroorzaakt doordat in 2007 een aantal eenmalige bijdragen is opgenomen (chipkaart € 148 mln.) waardoor het bedrag in 2007 eenmalig hoger was. In bijgaand overzicht is zichtbaar gemaakt dat de BDU wel degelijk groeit door de reeks voor deze eenmalige bijdragen te corrigeren.

- *Spoorboekje financiering € 4,5 miljard*

Ik heb u toegezegd nader toe te lichten:

- a) welk spoorboekje ik hanteer ter financiering van de €4,5 miljard voor de ambities spoor, en
- b) hoe de aansluiting gemaakt kan worden tussen de € 4,5 miljard en de bedragen zoals opgenomen in de tabel op blz. 58 in de LMCA Spoor.

Ad a) Welk spoorboekje hanteer ik?

In de beleidsbrief Netwerkaanpak van 19 november zijn drie sporen aangegeven voor het realiseren van de spoorambities:

- korte termijn: Actieplan 5%;
- korte en middellange termijn: nog intensiever gebruik van bestaande capaciteit; initiatief van ProRail samen met NS en goederenvervoerders, waarvoor ik zonnig de randvoorwaarden zal creëren op het vlak van bijvoorbeeld regelgeving;
- middellange termijn: kandidaat-planstudies voor het realiseren van extra spoorcapaciteit.

Het indicatieve bedrag van ca. € 4,5 miljard voor het Programma Hoogfrequent Spoor is met name gekoppeld aan genoemde kandidaat-planstudies. Dit bedrag is met een behoorlijke onzekerheidsmarge omgeven gelet op de fase waarin dit proces zich nu bevindt. De komende maanden zal worden gebruikt om deze onzekerheden te verminderen door een concrete uitwerking van de kandidaat planstudies.

Om te komen tot voldoende uitzicht op financiële dekking heb ik een aantal stappen voor ogen. Voor de goede orde wijs ik erop dat in deze brief geabstraheerd is van de mogelijke uitkomsten van de discussie over de Zuiderzeelijn en de door de Kamer gevraagde aanvullende middelen voor spoorse maatregelen in het Noorden.

Stap 1: december 2007

Een deel van de in de beleidsbrief opgenomen € 4,5 miljard is bestemd voor de Planstudie OV-SAAL. Het gaat hierbij om €1,35 miljard. Dit bedrag is beschikbaar, uitgaande van het Kabinetsbesluit Zuiderzeelijn van 16 november 2007. Hiermee komt tot uitdrukking dat het project Zuiderzeelijn naast doelstellingen voor Noord-Nederland ook altijd tot doel heeft gehad om de OV bereikbaarheid van de Noordvleugel te verbeteren.

Over de resultaten van de eerste fase van de Planstudie OV SAAL zal het Kabinet naar verwachting nog dit jaar een besluit nemen.

Stap 2: verdere uitwerking maatregelen via (kandidaat)planstudies

Op basis van de LMCA-spoor heeft VenW een indicatieve raming gemaakt van de benodigde investeringen voor de ambities spoor van €4,5 mld (marge +/- 40%). Op basis van de resultaten van de planstudies (nu nog kandidaat-planstudies) en inspanningen van de spoorsector om de bestaande spoorcapaciteit nog intensiever te benutten, zal blijken welke maatregelen waar precies nodig zijn en kan het bedrag worden gehard. Ook kan dan het totaal benodigde bedrag – dat nu indicatief is aangegeven – nader worden gepreciseerd. De meest actuele stand van zaken zal ik betrekken bij de Mobiliteitsvisie (zie stap 3)

Stap 3: Mobiliteitsvisie, vóór de zomer van 2008

In de beleidsbrief is aangegeven dat besluitvorming over het totale pakket integraal onderdeel is van de integrale budgettaire afweging binnen de voor verkeer- en vervoersinfrastructuur gereserveerde middelen tot en met 2020. Deze afweging zal voor de zomer van 2008, in het kader van de duurzame mobiliteitsvisie plaatsvinden. Ik zal u hier dan over informeren.

Allereerst uw vraag naar de relatie tussen de het Coalitieakkoord opgenomen enveloppe Openbaar Vervoer en de bestaande middelen. Oorspronkelijk was het de bedoeling dat de in de begroting 2008 opgenomen € 200 miljoen voor het Actieplan 'Groeï op het spoor' (5% groeiambitie) uit het FES zou worden gefinancierd. In overleg met mijn collega's van Financiën en Economische Zaken heeft het Kabinet er voor gekozen dit niet te doen. De maatregelen zoals opgenomen in het Actieplan 'Groeï op het spoor' – uitkomst van een proces met vele partijen – hebben uiteindelijk een ander karakter gekregen dan de doelen die met het FES worden beoogd (versterking van ruimtelijk-economische structuur). De eerder genoemde € 200 miljoen kan daarom nu worden gereserveerd voor het Programma Hoogfrequent Spoor. Het Actieplan wordt gefinancierd uit middelen van de VenW begroting, die anders voor het Programma Hoogfrequent Spoor ingezet zouden kunnen worden.

Op dit moment heb ik concreet uitzicht op dekking van in totaal ca. € 1 miljard, in te zetten in de periode na 2012:

- In het Coalitieakkoord zijn ook na 2012 middelen opgenomen in de enveloppe "Openbaar vervoer". Tevens heb ik nu de beschikking over de bovengenoemde € 200 mln uit het FES. Ik heb het voornemen om hieruit in totaal een bedrag van ca. € 0,6 miljard in te zetten voor het Programma Hoogfrequent Spoor.
- In het MIRT-planstudieprogramma Spoor zijn enkele projecten opgenomen, waarvoor wel budget is gereserveerd, maar die in de periode tot 2020 in het licht van de LMCA-spoor waarschijnlijk minder urgent zijn. Op dit moment denk ik hiermee ca. € 0,4 mld kan vrijmaken voor het Programma Hoogfrequent Spoor. Op het noemen van concrete projecten kan ik nog niet vooruitlopen, omdat ik hierover eerst overleg wil voeren met betrokken partijen.

In de Voorjaarsnota en/of de ontwerpbegroting 2009 vindt de verdere begrotingstechnische verwerking plaats.

Op basis van het bovenstaande zal er naar dekking worden gezocht. Ik zal daarbij diverse mogelijkheden onderzoeken binnen het totaalbudget tot en met 2020 voor verkeer- en vervoerinfrastructuur, primair spoor/OV middelen. Mede in dat licht zal ik de komende maanden met ProRail, NS en goederenvervoerders de aanpak voor een nog intensievere benutting van spoorcapaciteit concretiseren. Met deze partijen zal ik ook spreken over een mogelijk financieel plan.

Ad b) Aansluiting € 4,5 miljard en tabel blz. 58 LMCA Spoor

In de tabel op blz. 58 zijn de investeringen voor de onderzochte productmodellen BETER en MEER weergegeven. Het productmodel BETER gaat uit van tenminste vier Intercity's en vier Sprinters per uur. In het productmodel MEER nemen de treinfrequenties toe, met een frequentieverhoging tot een zes Intercity's én zes Sprinters op de focuscorridors met de grootste vervoersomvang. Beide modellen gaan bovendien uit van het faciliteren van de groei van het spoorgoederenvervoer.

Het kabinet heeft op basis van de uitkomsten van de LMCA Spoor de ambitie voor het spoor tot 2020 concreet gemaakt:

- Zes Intercity's op de drukste trajecten in de brede Randstad
- Maatwerk voor Sprinters; dit betekent op delen van de focuscorridors minimaal 4 Sprinters
- Faciliteren van de groei van het spoorgoederenvervoer.

Voor deze ambitie, die niet letterlijk overeenkomt met één van beide onderzochte modellen is door het ministerie van VenW een indicatieve raming gemaakt. Het maakt - zo blijkt uit de resultaten van de LMCA - heel veel uit qua benodigde extra infrastructuur tussen een 6/6 model of een model van 6IC en maatwerk voor Sprinters. Deze raming is inderdaad niet te herleiden uit genoemde tabel. Ik kies er bewust voor om géén nadere uitsplitsing van deze indicatieve raming over de corridors en landsdelen te geven, omdat dit onbedoeld de flexibiliteit weg zou kunnen nemen om via de kandidaat-planstudies tot een zo effectief mogelijk inzet van de middelen te komen.

- *Overzicht stand van zaken implementatieplannen toegankelijkheid van het stads- en streekvervoer*

De implementatieplannen van de (19) OV-autoriteiten komen op dit moment binnen, in vervolg op de halteplannen en de ondertekening van bestuurlijke overeenkomsten over de bushalte-aanpak. Ik verwacht alle implementatieplannen voor het eind van het jaar ontvangen te hebben. Ik zeg toe op basis daarvan de Tweede Kamer begin 2008 een helder overzicht toe te sturen.

- *OV-chipkaart in relatie met eventuele vertragingen*

Zoals eerder gemeld zijn de inspanningen er nog steeds op gericht om de OV-Chipkaart overal in Nederland op 1 januari 2009 in te voeren. De daarvoor noodzakelijke migratiebijdragen uit de BDU zijn inmiddels grotendeels tot uitkering gekomen. In 2008 zal nog een resterend bedrag van € 24,16 miljoen (dat is € 21,21 miljoen (zie tabel in bijlage 1 plus enige kleinere begrotingstechnische correctieposten)) worden uitgekeerd. Er is op dit moment geen reden en grond om aan te nemen dat de uitkering van deze middelen zal worden vertraagd. Van een (tijdelijke) vrijval is daarom geen sprake.

- *Inzicht in de mogelijkheden van kentekenplaten*

Zoals toegezegd heb ik het verzoek voor een kostenplaatje (inclusief de voor- en nadelen) inmiddels bij de RDW neergelegd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

J.C. Huizinga-Heringa