

Vergaderjaar 2010–2011

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 192

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 24 januari 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Infrastructuur en Milieu naar aanleiding van de brief van 29 november 2010 inzake de concept-deelrapporten voor wegen, vaarwegen en regionaal openbaar vervoer, op basis waarvan de hoofdlijnen van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) zijn geformuleerd (Kamerstuk 31 305, nr. 190)

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 21 januari 2011.

Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

De adjunct-griffier van de commissie,
Israel

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzema, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), voorzitter, Slob, A. (CU), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Koppejan, A.J. (CDA), Graus, D.J.G. (PVV), Ouwehand, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Veldhoven, S. van (D66), Koolmees, W. (D66), ondervoorzitter, Jong, L.W.E. de (PVV), Huizing, M.E. (VVD), Leegte, R.W. (VVD) en Werf, M.C.I. van der (CDA).

Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Lucas, A.W. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Haverkamp, M.C. (CDA), Bontes, L. (PVV), Thieme, M.L. (PvdD), Bochove, B.J. van (CDA), Vacature SP, Agema, M. (PVV), Grashoff, H.J. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staaïj, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Bommel, J.J.G. van (PVV), Boer, B.G. de (VVD), Lodders, W.J.H. (VVD) en Koopmans, G.P.J. (CDA).

1

Welk effect zou de invoering van de kilometerheffing, zoals voorgesteld door uw ambtsvoorganger, hebben op de problemen zoals aangegeven in de conceptrapporten? Zouden die problemen verminderen als de kilometerheffing zou worden ingevoerd?

Het destijds op basis van modelberekeningen verwachte effect is vermeld in de stukken bij het Wetsvoorstel kilometerprijs (TK 2009–2010, 32 216, nr. 3 d.d. 13 november 2009). Het aantal en de omvang van de knelpunten zou hierdoor verminderen.

2

Wanneer zijn de uitkomsten van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyses (hierna: NMCA) definitief?

De uitkomsten zijn definitief als de berekeningen met het volledig geactualiseerde Landelijk Modelsysteem (LMS) zijn uitgevoerd en de afstemming met regionale overheden is afgerond. De MIRT-overleggen met de regio's in mei 2011 vormen een belangrijk moment in de afronding van de afstemming met de regionale overheden.

3

Zult u de Kamer de definitieve NMCA's doen toekomen?

De Kamer ontvangt één integraal rapport waarin op nationaal niveau en per gebied de knelpuntenvoor alle modaliteiten in kaart wordt gebracht. Er komt dus één definitief NMCA-rapport waarin wegen, vaarwegen, spoor en regionaal OV zijn opgenomen. De concept deelrapporten worden waar nodig aangepast aan nieuwe modeluitkomsten en nieuwe inzichten, en vervolgens als technische bijlagen toegevoegd aan het integrale NMCA-rapport.

4

In hoeverre kan er sprake zijn van een integrale analyse, gelet op het feit dat er per modaliteit deelrapporten zijn? In welk opzicht is de NMCA daarmee «integraler» dan de Landelijke Markt- en Capaciteits Analyses (hierna: LMCA)?

De Kamer ontvangt één integraal rapport waarin op nationaal niveau en per gebied de knelpunten voor alle modaliteiten in kaart wordt gebracht. Daarin worden de uitkomsten over de verschillende modaliteiten verbonden, waardoor knelpunten multimodaal inzichtelijk gemaakt worden. Per gebied wordt zichtbaar waar sprake is van «stapeling» van knelpunten van meerdere modaliteiten. Deze stapeling – van belang voor de zoekrichtingen naar oplossingen – ontbrak in de LMCA's.

5

Waaruit blijkt de integraliteit in deze NMCA?

Zie het antwoord op vraag 4.

6

Is onderzocht op welke wijze verschillende netwerken elkaar kunnen versterken dan wel elkaars knelpunten kunnen verlichten of zelfs op te lossen door knooppuntontwikkeling (transferia) en gerichte koppeling met ruimtelijke ordening? Kunt u dit onderbouwen met concrete voorbeelden?

Het doel van de NMCA is voor alle modaliteiten in beeld te brengen waar mobiliteitsknelpunten zich met name concentreren. De NMCA doet geen uitspraak over oplossingen c.q. projecten. In algemene zin is het zo dat de

mobiliteitsproblematiek kan worden verlicht of (deels) voorkómen door knooppuntontwikkeling respectievelijk koppeling met ruimtelijke ordening. Het oplossend vermogen hiervan is afhankelijk van regionale en lokale omstandigheden. Uitspraken over het oplossend vermogen in concrete gevallen passen niet in een nationale analyse zoals de NMCA, maar in verkenningen.

7

Op welke wijze is, gelet op het feit dat de analyse bestaat uit vier deelrapporten, rekening gehouden met een modal shift?

De deelrapporten zijn gebaseerd op WLO-scenario's en staand beleid (met name uitvoering MIRT projectenboek 2010). Daarop zijn de verwachtingen van de marktontwikkelingen en de capaciteit gebaseerd. Daar horen ook autonome verschuivingen tussen modaliteiten bij. Er is geen rekening gehouden met modal shift als mogelijkheid om mobiliteitsknelpunten te verminderen. Ten eerste omdat de NMCA alleen knelpunten in beeld brengt. Ten tweede omdat het staand beleid niet gericht is op het bevoordelen van één of enkele modaliteiten, maar op het scheppen van randvoorwaarden voor alle modaliteiten (uiteindelijk kiezen burgers en bedrijven zelf).

8

Op welke wijze betreft u de aanzienlijke capaciteitstekorten, die worden verwacht op het onderliggende wegennet en het binnenstedelijk openbaar vervoer in steden als Utrecht, in uw beleid en welke effecten heeft de decentralisatie van de Brede Doeluitkering (hierna: BDU) hierop?

De NMCA brengt knelpunten in kaart. In de gebiedsuitwerking zal op hoofdlijnen ook naar het onderliggende wegennet worden gekeken. Gevolgen voor het beleid komen aan de orde in de beleidsactualisatie.

9

Om welke reden wordt in de NMCA-deelrapportage Regionaal OV uitgegaan van de 6/maatwerk variant en niet van de voorkeursvariant 6/6 van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (hierna: PHS)?

In de NMCA-deelrapportage Regionaal OV zijn alleen projecten meegenomen als gerealiseerd in 2020/2028 waarvan de besluitvorming en financiering al zeker was ten tijde van het onderzoek. Voor PHS was dat bij de start van de NMCA (voorjaar 2010) nog de variant 6/maatwerk. In de ambitievariant (hoofdstuk 5) is wel uitgegaan van de 6/6 variant.

10

Kan, gelet op het feit dat in NMCA-deelrapportage Regionaal OV wordt uitgegaan van de 6/maatwerk variant, de conclusie worden getrokken dat de voorkeursvariant 6/6 van het PHS onrealistisch is op basis van alle in de NMCA meegenomen groeiscenario's?

Nee, zie het antwoord op vraag 9. In het concept deelrapport Regionaal OV is zowel met de 6/maatwerk variant als met de 6/6 variant van PHS gerekend. In de definitieve NMCA zal voor het regionaal OV alleen worden uitgegaan van de 6/6 variant.

11

Is het in dat kader nog wel wenselijk om te investeren in de drukste corridors met als doel daar zes sprinters per uur te laten rijden?

Ja. Er is sinds de voorkeursbeslissing PHS van 4 juni 2010 geen reden om hieraan te twijfelen. Zoals uit de antwoorden op de vragen 9 en 10 blijkt,

kunnen op basis van het concept deelrapport Regionaal OV geen conclusies worden getrokken over de PHS voorkeursbeslissing.

12

Welke maximumsnelheden zijn bij het opstellen van de NMCA Regionaal OV gehanteerd voor het treinverkeer per corridor?

De uitgangspunten die in het PHS-traject zijn gehanteerd (zowel bij de variant 6/maatwerk als bij de variant 6/6) zijn ook voor het concept deelrapport over regionaal OV gehanteerd. Dit houdt in dat uitgegaan is van 160 km/u op de corridors die daarvoor al geschikt zijn (Den Haag–Schiphol, Amsterdam–Utrecht, Flevolijn en Bostel–Eindhoven) of voor hogere snelheden in aanbouw zijn (Hanzelijn). Op de overige corridors is uitgegaan van de huidige maximum baanvak-snelheden (met inbegrip van bestaande afspraken en lopende projecten).

13

Zijn de snelheidsverhogingen op het spoor meegenomen in de NMCA en zo ja, wat is het effect van deze snelheidsverhogingen en reistijdverkortingen op het gebruik van de trein?

Snelheidsverhoging op daarvoor geschikte baanvakken is inderdaad meegenomen. Het effect daarvan op het gebruik van de trein is – gezien het globale karakter van de NMCA – niet aan te geven.

14

Hoe wordt binnen de NMCA's en het daarin gebruikte Landelijk Model Systeem (hierna: LMS) omgegaan met de invoering van kilometerheffing of de nieuwe voornemens van het kabinet voor tol op wegen die met behulp van publiek-private samenwerking worden aangelegd of verbreed?

De NMCA inventariseert knelpunten, geen oplossingen. Om die reden is de kilometerheffing niet in de berekeningen opgenomen. Tol is een manier om oplossingen te financieren; daarmee is tol geen onderdeel van de probleemanalyse.

15

Is in de NMCA-scenario's ook rekening gehouden met veranderende omstandigheden ten faveure van het auto-gebruik, zoals de snelheidsverhoging op het hoofdwegennet, de aanleg van nieuwe wegen, het omzetten van spitsstroken naar extra rijstroken, de afschaffing van 80-kilometerzones en dergelijke?

In de voorliggende NMCA op hoofdlijnen is rekening gehouden met het beleid uit voorjaar 2010 (MIRT projectenboek 2010) rekening gehouden. In de gebiedsuitwerking van de NMCA zal ik eveneens uitgaan van bestaand beleid en de inrichting van het wegennet zoals dat er naar verwachting na uitvoering van het MIRT projectenboek 2011 in 2020 zal uitzien. In de beleidsactualisatie zal ik aangeven wat (indicatief) de verwachte effecten zijn van nieuwe beleidsvoornemens zoals de beoogde snelheidsverhoging op het hoofdwegennet.

16

Wordt in de NMCA-scenario's ook rekening gehouden met negatieve veranderingen ten aanzien van het openbaar vervoer, zoals prijsstijgingen, onveiligheid in het openbaar vervoer, onbetrouwbaarheid van het openbaar vervoer en dergelijke?

Voor het berekenen van de te verwachten ontwikkeling van de vraag naar openbaar vervoer is gebruik gemaakt van het Landelijk OV model in

combinatie met het Landelijk Modelsysteem (LMS). Deze modellen zijn mede gebaseerd op vastgestelde vervoersontwikkelingen in het verleden. Alle factoren die van invloed zijn op de keuze voor het maken van een reis per auto, fiets of openbaar vervoer zijn daardoor meegenomen.

17

Wat wordt precies bedoeld met een gebiedsuitwerking?

Met de gebiedsuitwerking bedoel ik één multimodaal rapport waarin de uitkomsten voor de verschillende modaliteiten (wegen, vaarwegen, spoor en regionaal OV) samenkomen en aan de hand van kaartbeelden worden gepresenteerd. De jaren 2020 en 2028 staan daarbij centraal. In de rapportage staat enerzijds een overzicht in welke gebieden van Nederland de mobiliteitsknelpunten zich de komende jaren opeenstapelen. Daarnaast wordt per gebied de problematiek in kaart gebracht.

18

Kan een gebiedsuitwerking tot andere conclusies leiden of betreft het bij een gebiedsuitwerking alleen een prioriteitstelling in de aanpak van in de deelrapporten gesignaleerde knelpunten?

Ja, het is mogelijk dat de gebiedsuitwerking leidt tot andere conclusies. De uitkomsten van de concept deelrapporten moeten, zoals in de aanbestedingsbrieven gemeld, als voorlopig worden beschouwd omdat een groot deel van de resultaten is gebaseerd op berekeningen met een versie van het Landelijk Modelsysteem (LMS) dat momenteel wordt geactualiseerd. De NMCA doet geen uitspraak over de prioriteitstelling.

19

Op welke manier worden de gegevens uit de deelrapporten verder verwerkt?

In de gebiedsuitwerking zal worden getoetst in hoeverre de resultaten uit de nieuwe LMS-berekeningen afwijken van de oude resultaten waarop de hoofdlijnenbrief van 29 juni 2010 (TK 2009–2010, 31 305, nr. 180) is gebaseerd. Zie verder het antwoord op vraag 17.

20

Hoe verhouden de gebiedsagenda's zich tot de NMCA's en de nieuwe gebiedsuitwerking?

In de concept deelrapporten is geen relatie gelegd met de gebiedsagenda's.

De brief van 3 december 2010 (TK2010–2011, 32 500 A, nr. 15) schetst het volgende proces voor het maken van beleidsmatige keuzes over de prioritering in het verlengde MIRT:

- De gebiedsagenda's bevatten de projecten die horen bij de integrale gebiedsopgaven; dit betreft mobiliteit, water, wonen, bedrijfsterreinen en natuur;
- In de gebiedsuitwerking van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse en in de actualisatie wordt in beeld gebracht waar de mobiliteitsknelpunten zich met name concentreren;
- Op basis van de uitkomsten van deze analyse wordt een integrale afweging gemaakt waarbij projecten worden gescoord op zowel de bijdrage aan het oplossen van bereikbaarheidsproblemen, als ook op de bijdrage aan economisch herstel en daarmee samenhangende ruimtelijke ontwikkeling. Op basis van de «score» van alle projecten wordt vervolgens een lijst opgesteld, waarop de meest prominente projecten bovenaan staan;

- Deze lijst wordt vervolgens afgezet tegen de beschikbare financiële middelen. Dat leidt tot een lijst met prioritaire projecten, die in de verlenging van het MIRT kunnen worden opgenomen. Voor besluitvorming over opname gelden de MIRT spelregels.

Deze uitkomsten van dit proces worden opgenomen in de beleidsactualisatie die voor de zomer van 2011 beschikbaar komt.

21

Is de gebiedsuitwerking een update van de gebiedsagenda?

Nee. De gebiedsuitwerking van de NMCA gaat over mobiliteitsknelpunten. De gebiedsagenda's bevatten opgaven (programma's en projecten) op het volledige ruimtelijke domein: niet alleen mobiliteit, maar ook woningbouw en water bijvoorbeeld. Zie ook het antwoord op vraag 20.

22

Wat is de rol van regionale overheden bij het opstellen van de gebiedsuitwerking?

Ik voer de gebiedsuitwerking van de NMCA uit in goed overleg met de regionale overheden. De penvoering ligt bij het rijk. De regio's worden waar nodig nauw bij het (schrijf)proces betrokken. Verder worden per gebied concept uitkomsten besproken. Rijk, provincies en stadsregio's werken samen aan de analyse met oog voor het nationale belang en voor de kenmerken per gebied.

23

Kunt u toelichten wat de actualisatie van het LMS inhoudt?

Het geactualiseerde LMS is gebaseerd op de nieuwste inzichten in het huidige gedrag van (auto)mobilisten. De effecten op onder meer de ontwikkeling van congestie op het hoofdwegennet kunnen op basis van het nieuwe LMS beter worden ingeschat. Ook is de modellering van het vrachtverkeer en het openbaar vervoer verbeterd.

24

Kunt u een overzicht geven van de inputfactoren en kengetallen van zowel het oude als het nieuwe LMS?

Ik maak bij de invoer van het model een onderscheid tussen de beleidsuitgangspunten (domein Infrastructuur & Milieu) en omgevingsuitgangspunten (extern I&M). Het nieuwe LMS wordt gevoed met grotendeels dezelfde beleidsuitgangspunten als het oude LMS, maar deze zijn wel geactualiseerd. De belangrijkste wijzigingen zijn:

Er wordt in het nieuwe LMS gerekend op basis van het laatste MIRT projectenboek (2011), met de meest recente inzichten in de planning en vormgeving van de projecten.

In het nieuwe LMS zal worden uitgegaan van het voorkeursbeslissing PHS van 4 juni 2010 (TK 2009–2010, 32 404, nr. 1).

Bij de tarieven van het regionaal openbaar vervoer ga ik in het nieuwe LMS uit van een stijging van 25% in de periode 1997–2020; in het oude LMS werd nog gerekend met een inschatting van 15%. Tevens zal er een actualisatie worden uitgevoerd van de uitgangspositie van het regionaal OV in 2020. Regionale overheden worden gevraagd om effecten van het Regeerakkoord aan te geven op de lijst van regionale OV-projecten die naar verwachting in 2020 zijn gerealiseerd. Aanpassingen op deze lijst worden in een gevoeligheidsanalyse beoordeeld op hun mogelijke effecten op de uitkomsten van de NMCA.

Daarnaast vormen uitgangspunten in de omgeving (extern I&M) belangrijke invoer voor het LMS. Deze worden gevormd door de Welvaart en

Leefomgeving (WLO) scenario's uit 2006 van het Centraal Planbureau (CPB) en de voorgangers van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). Deze WLO-scenario's met de zichtjaren 2020–2040 zijn volgens het CPB en PBL nog steeds actueel. Toch veranderen er in het nieuwe LMS een paar zaken:

De laatste inzichten uit de regio's over (toekomstig) aantal inwoners en arbeidsplaatsen, binnen de randvoorwaarden van de WLO-scenario's, worden gehanteerd.

De variabele autokosten in het oude LMS waren ontleend aan een olieprijs van circa 25 dollar per vat. In overleg met het Centraal Planbureau hanteer ik in het nieuwe LMS een olieprijs van circa 70 dollar per vat.

Bovendien is het nieuwe LMS gebaseerd op recentere gedragspatronen van reizigers bij het kiezen van vervoervormen.

25

Bent u bereid om in de definitieve rapporten alle resultaten te presenteren in een scenario waarin sprake is van invoering van kilometerheffing én een scenario waarin geen sprake is van de invoering van kilometerheffing?

Bent u voorts bereid om beide scenario's te presenteren in een variant waarin sprake is van een gelijk investeringsniveau als in een variant waarin sprake is van een gelijk bereikbaarheidsniveau? Zo nee, om welke reden niet?

Deelt u de mening dat de Kamer recht heeft op deze informatie om inzicht te verkrijgen in de gevolgen van het voornemen van het kabinet om het project Anders Betalen voor Mobiliteit te beëindigen?

De NMCA inventariseert knelpunten, geen oplossingen. Oplossingen, zoals de kilometerheffing, worden dus niet in de berekeningen opgenomen. In het Regeerakkoord is overigens gekozen voor andere oplossingen dan de kilometerprijs. Daarmee vormt de kilometerprijs geen onderdeel meer van het beleid. Daarom is het niet opportuun om bij de berekeningen voor de NMCA van de kilometerprijs uit te gaan. Over de effecten van de kilometerprijs en de invloed ervan op het beleid bent u in het verleden veelvuldig geïnformeerd. Ik noem de Nota Mobiliteit, de Landelijke Markt en Capaciteitsanalyse, de Joint FactFinding en het Wetsvoorstel kilometerprijs van mijn voorganger.

26

Bent u bereid in de definitieve analyses gevoeligheidsanalyses op te nemen zodat duidelijk wordt welke knelpunten er niet zouden zijn als ambities, zoals de streefwaarde voor snelheid op de hoofdverbindingen in de spits, naar beneden worden bijgesteld?

In de gebiedsuitwerking van de NMCA hanteer ik het staande beleid. Ik ga hierbij uit van de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit en de Mobiliteits-Aanpak.

27

Bent u, gezien de grote verschillen in voertuigverliesuren tussen het groeiscenario Regional Communities en Global Economies voor de NMCA wegen, bereid om ook aan te geven wat de resultaten zijn voor de scenario's Strong Europe en Transatlantic Market?

Met het laagste groeiscenario Regional Communities en het hoogste groeiscenario Global Economy geven we inzicht in de totale bandbreedte aan onzekerheid. Strong Europe en Transatlantic Market liggen daar binnen en geven derhalve geen extra beleidsinformatie. Daarmee komen de uitersten in beeld.

28

Kunt u aangeven wat gezien de huidige inzichten de uitkomsten zijn bij een probabilistisch scenario voor de NMCA wegen?

Ik neem aan dat u met een probabilistisch scenario een puntschatting in de toekomst bedoelt, waarbij met de kennis van nu uitgegaan wordt van de meest waarschijnlijke uitgangspunten voor de toekomst. Binnen de NMCA volg ik het Kabinetstandpunt uit 2007 over de WLO-scenario's van het CPB. Ik ga hierbij uit van de maximale bandbreedte, namelijk berekeningen met het laagste groeiscenario (Regional Communities) en het hoogste groeiscenario (Global Economy) voor de jaren 2020–2040. Volgens de planbureaus vallen de huidige toekomstverwachtingen nog steeds binnen de bandbreedte van de WLO-scenario's uit 2006. De toekomst is en blijft onzeker. Om die reden blijf ik in de beleidsontwikkeling gebruik maken van een bandbreedte.

29

In hoeverre zit in de definitieve wegenanalyse en de gebiedsuitwerkingen ook een analyse van de daadwerkelijke knelpunten?

Ik ga er vanuit dat u met het begrip «daadwerkelijke knelpunten» de File Top 50 bedoelt zoals opgenomen in het MIRT projectenboek 2011. Alle knelpunten uit de File Top 50 worden gedekt door projecten in de fase van realisatie, planstudie of verkenning. Daarom is de huidige situatie niet vergelijkbaar met de situatie in 2020.

Ik maak in de NMCA een analyse van de knelpunten in de jaren 2020 en 2030, ervan uitgaande dat de in het MIRT projectenboek 2011 geplande investeringen zijn uitgevoerd. Dat betekent dat projecten die momenteel in realisatie zijn (categorie 0) of in planstudie (categorie 1) gereed zijn verondersteld. Voor deze projecten geldt dat het in voldoende mate zeker is (tijd en geld) dat ze in 2020 gerealiseerd zijn. Projecten in de verkenningfase (3 knelpunten van de File Top 50) worden niet gereed verondersteld omdat er nog geen oplossing is gekozen en de financiering nog niet is geregeld. Dat gebeurt pas bij het voorkeursbesluit.

30

Deelt u de mening dat een te hoog reistijdverlies in de spits op een traject nog niet hoeft te betekenen dat dit hele traject een knelpunt is, maar dat de oorzaak ook gezocht kan worden in de afwikkeling op de knooppunten en het aantal aansluitingen op het onderliggend wegennet?

Ja, in sommige gevallen kan dat inderdaad het geval zijn. Uit de analyses met het LMS in de gebiedsuitwerking van de NMCA is dat indicatief vast te stellen. Ook wordt, in vervolg op de NMCA, bezien in hoeverre benuttingsmaatregelen een oplossing kunnen bieden.

31

Worden er met betrekking tot de vaarwegen nog knelpunten verwacht in de terminal capaciteit?

Uit de Landelijke Capaciteitsanalyse Binnenhavens die Ecorys begin 2010 heeft uitgevoerd in opdracht van het (voormalige) Ministerie van Verkeer en Waterstaat is de capaciteit van binnenhavens en terminals reeds uitgebreid geanalyseerd. De samenvatting van dit rapport is ook naar de Kamer gestuurd op 16 maart 2010.

Conclusie van de analyse is dat er na uitvoering van de toegezegde quick wins tot 2020 geen capaciteitsknelpunten voor de binnenhavens te verwachten zijn. Bij verdere groei ontstaan mogelijk na 2020 capaciteitsknelpunten rond containeroverslag.

32

Bent u bereid om in de definitieve NMCA ook voor de binnenhavens een capaciteitsanalyse op te stellen met zichtjaar 2030?

Op basis van de Landelijke Capaciteitsanalyse zoals genoemd in het antwoord op vraag 31 is al een doorkijk gemaakt naar 2030. Conclusie is dat er na 2020 landelijk mogelijk capaciteitsknelpunten ontstaan rond containeroverslag. Waar die knelpunten zich gaan voordoen, hangt sterk af van strategische keuzes van verladers en terminal-eigenaren in de afwikkeling van de goederenstromen. In het vervolg van de quick win regeling binnenhavens wordt in overleg met de regio's nader bezien waar de knelpunten zich zullen gaan voordoen.

33

Deelt u de mening dat het wenselijk is, met het oog op vergelijking van deze NMCA met toekomstige NMCA's, om ook de capaciteit van vaarwegen, bruggen en ligplaatsen mee te nemen in de NMCA?

In de Nota Mobiliteit en de Mobiliteitsaanpak is reeds bepaald welke streefbeelden worden nagestreefd voor de verschillende vaarwegen. Op basis daarvan is bepaald voor welke vaarwegen, bruggen, sluizen en ligplaatsen knelpunten zijn te verwachten. Vervolgens zijn daarvoor verschillende projecten gestart die op dit moment via het MIRT in studie of uitvoering zijn. Voor sluizen geldt dat er bij toenemende groei nieuwe knelpunten te verwachten zijn, vandaar dat in de NMCA is besloten om deze verder te analyseren. Voor vaarwegen, bruggen en ligplaatsen geldt dat in de lopende MIRT-studies voor de verschillende corridors reeds lange termijn analyses worden gemaakt van de knelpunten die optreden bij verschillende WLO-scenario's. Een extra modelmatige analyse in het kader van deze NMCA voor die onderdelen zal geen nieuwe inzichten opleveren en is daarom niet zinvol.

34

Bent u bereid voor de NMCA Sluizen ook de resultaten te geven voor de andere twee scenario's zodat deze ook gelijkwaardig vergelijkbaar worden met de andere NMCA's ?

Bij de andere modaliteiten wordt een analyse gemaakt met de WLO-scenario's Global Economy (GE) en Regional Communities (RC) omdat deze twee scenario's de uitersten van de bandbreedte aangeven; zie ook het antwoord op vraag 28. Voor de sluizenanalyse zijn de WLO-scenario's Global Economy (GE) en Strong Europe (SE) gehanteerd als meest representatieve bandbreedte. Voor een volledige vergelijkbaarheid met de andere modaliteiten zal ik voor de sluizenanalyse ook het RC-scenario laten doorrekenen.

35

Herinnert u zich de toezegging dat in de NMCA voor het spoor niet alleen de hoofdcorridors uit PHS en de LMCA zouden worden betrokken, maar ook naar de overige niet-gedecentraliseerde verbindingen zoals Zwolle–Arnhem en Nijmegen–Tilburg? Wat zijn hiervan de resultaten?

Ja. De resultaten voor het gehele hoofdrailnet zijn in de concept deelrapportage Spoor beschreven. Ook de spoorlijnen buiten de hoofdcorridors uit PHS en de LMCA komen daarbij aan de orde.

36

Om welke reden wordt in de Welvaart en Leefomgevingsscenario's uitgegaan van een daling van de variabele autokosten en veel lagere olieprijsen dan op dit moment gelden?

De WLO-scenario's zijn opgesteld door het CPB op basis van toen geldende olieprijsen. Bij de NMCA ga ik, in overleg met het CPB, uit van een hogere olieprijs van circa 70 dollar per vat en de daaraan gekoppelde variabele autokosten (brandstofprijs). Daarom wordt de olieprijs in de WLO-scenario's aangepast bij het gebruik ten behoeve van de gebiedsuitwerking van de NMCA. Overigens wordt de brandstofprijs slechts voor een derde deel bepaald wordt door de olieprijs; de accijns is een vaste toeslag per liter. Daarnaast wordt dat derde deel, de olieprijs, in dollars uitgedrukt en is sterk afhankelijk van de waarde van de dollar. In de Eurozone wordt een hoge olieprijs gedempt door de gelijktijdige waardedaling van de dollar. Deze twee factoren leiden er toe dat veranderingen in de olieprijs slechts beperkt doorwerken in de brandstofprijzen aan de pomp, en daarmee in de variabele autokosten.

37

Bent u bereid een gevoeligheidsanalyse op te stellen voor de resultaten van de NMCA bij afwijkende waarden voor de variabele autokosten en olieprijsen? Kunt u daarbij in ieder geval een resultaat presenteren waarbij wordt uitgegaan van de huidige olieprijsen en gelijk blijvende variabele autokosten?

Ik ga uit van de hogere olieprijsen van 70 dollar per vat en de daarbij behorende variabele autokosten. Ik pas dus de olieprijs in de WLO-scenario's aan ten behoeve van de gebiedsuitwerking van de NMCA.

38

Bent u bereid om net als in de Ambitievariant NMCA Regionaal OV de NMCA wegen door te rekenen met een olieprijs van honderd dollar per vat in 2028?

Zie de antwoorden op de vragen 36 en 37. De ambitievariant uit het concept deelrapport regionaal OV heeft als doel aan te geven wat de knelpunten zouden zijn in een scenario dat voor het regionaal OV uitermate gunstig is. Daar behoort een veronderstelde hoge olieprijs ook bij.

39

In hoeverre is bij de modelberekeningen voor regionaal openbaar vervoer rekening gehouden met het feit dat nieuwe of sterk verbeterde verbindingen in het verleden vaak veel hoger scoorden dan alle modellen voorspelden?

Er is gebruik gemaakt van de meest actuele versies van de modellen. Ervaringen uit recente jaren zijn daarin verwerkt.

40

Herinnert u zich de toezegging, die is gedaan tijdens de bespreking van de quick-scan gedecentraliseerd spoor, dat deze quick-scan in de nieuwe NMCA zou worden geactualiseerd zodat ook zicht zou ontstaan op de knelpunten na 2012?

Bent u bereid in de definitieve NMCA deze actualisatie op te nemen zodat niet alleen zicht is op de lijnen waar een knelpunt wordt verwacht, zoals in het huidige concept NMCA, maar ook concreet wat die knelpunten zijn, wat de mogelijke oplossingen zijn en wat hiervan indicatief de kosten zijn (op een vergelijkbare wijze als is gebeurd in de eerste quick-scan gedecentraliseerd spoor)?

Uit de analyse van de NMCA volgen een aantal potentiële knelpunten in 2020 en 2028. Met deze inventarisatie is de eerste stap gezet. Ten behoeve van de beleidsactualisatie zal op basis van de NMCA de vervolgvraag

worden beantwoord welke maatregelen eventueel moeten worden genomen.

41

Kunt u in de definitieve NMCA voor de geïnventariseerde knelpunten voor wegen en regionaal openbaar vervoer indicatief aangeven welke maatregelen nodig zijn en wat hier indicatief de kosten van zijn?

Het doel van de NMCA is voor alle modaliteiten in beeld te brengen waar mobiliteitsknelpunten zich concentreren. De NMCA doet geen uitspraak over oplossingen c.q. maatregelen.

42

Wat zijn in de NMCA de uitgangspunten voor de capaciteit op het regionale spoor? Wordt bij het toedelen van de treinen aan de infrastructuur uitgegaan van een gelijke spreiding over het uur? Wat zijn de uitgangspunten voor de snelheid van de treinen?

In de NMCA is uitgegaan van de maximale mogelijke frequentie en materieelinzet op een bepaalde corridor tijdens de drukste spits in de maatgevende richting.

43

Zijn de regionale spoorlijnen die rood kleuren in de NMCA inmiddels overbelast verklaard conform de Europese richtlijnen? Bent u bereid ProRail daar opdracht toe te geven? Zo nee, waarom niet?

De kleur rood in de tabellen van het concept deelrapport Regionaal OV duidt op een verwachting ten aanzien van de toekomstige situatie op die lijnen (voor 2020 en/of 2028). Die lijnen zijn nu dus nog niet overbelast (verklaard). Om een lijn overbelast te verklaren, is het nodig dat een concrete uitbreiding van de treindienst door vervoerders en/of decentrale overheden daadwerkelijk wordt aangevraagd bij ProRail.

44

Welk investeringsniveau is indicatief nodig voor de verschillende openbaar vervoermarkten in de ambitievariant van de NMCA Regionaal OV?

Zie het antwoord op vraag 41.

45

Betreffen de knelpunten in ambitievariant problemen die ontstaan nadat de investeringen die zijn geraamd in de ambitievariant reeds zijn gedaan of betreft het een totaaloverzicht van alle knelpunten ten opzichte van de huidige situatie?

In de ambitievariant is uitgegaan van een kwaliteitssprong in het regionaal OV. Hierdoor neemt het gebruik toe en kunnen er op sommige verbindingen knelpunten ontstaan bovenop de knelpunten uit de capaciteitsvariant. Op basis van de NMCA kan op regionaal niveau worden gezocht naar een evenwicht tussen ambitie en daarvoor benodigde investeringen. De te kiezen oplossingen kunnen per regio heel verschillend zijn.

46

Kunt u een overzicht geven van de stand van zaken van de uitvoering van het Actieplan Regionaal Openbaar Vervoer?

Het programma omvat in totaal 47 projecten. Met de betreffende decentrale overheden is afgesproken dat de uitvoering van de projecten vóór 1 januari 2013 start, en dat ze uiterlijk 31 december 2020 gereed zullen zijn. Iets meer dan de helft van de projecten is inmiddels gestart.

47

Bent u bereid in de definitieve NMCA Spoor een variant op te nemen waarbij de elf stations waarvoor een gevoeligheidsanalyse is uitgevoerd reeds worden gerealiseerd voor 2020?

Dat vind ik niet zinvol omdat het waarschijnlijk nauwelijks aanvullend inzicht oplevert. In het reeds onderzochte ambitie-scenario is aangenomen dat de elf stations tussen 2020 en 2028 worden gerealiseerd.

48

Bent u bereid in de definitieve NMCA Spoor een variant op te nemen waarbij er meer nieuwe stations worden gerealiseerd tot 2028 dan de 53 genoemde stations?

Conform de motie Cramer wordt reeds in overleg met de provincies een inventarisatie gemaakt van mogelijke nieuwe stations. Als hieruit reële mogelijkheden naar voren komen buiten de 53 genoemde stations, kunnen deze in de definitieve NMCA worden meegenomen.

49

Bent u bereid in de definitieve NMCA Spoor het doortrekken van het Intercitynet tot Antwerpen, Luik, Aken, Düsseldorf en Rheine op te nemen?

Gezien de inzet in het regeerakkoord op een grensoverschrijdende ontwikkeling van het treinverkeer, wordt in de definitieve NMCA inderdaad nader ingegaan op grensoverschrijdend treinverkeer. Ook de kansen en mogelijkheden om te komen tot doortrekken van Intercityverbindingen zal aan de orde komen.

50

Zijn de mogelijkheden van European Rail Traffic Management System (ERTMS) in de NMCA Spoor onderzocht? Zo nee, waarom niet?

Nee. De mogelijkheden van ERTMS zijn al eerder uitgebreid onderzocht in de maatschappelijke kosten-batenanalyse die uw Kamer op 14 juli 2010 heeft ontvangen.

51

Welke uitgangspunten zijn gebruikt in de NMCA spoor ten aanzien van de toedeling van de treinen op de infrastructuur voordat er sprake is van een «knelpunt», bijvoorbeeld ten aanzien van rijnsnelheden van intercity's, gelijkmatige verdeling van treinen over het uur en het uitbuigen van treinen?

Gezien het globale karakter van de NMCA zijn er op dit vlak geen specifieke uitgangspunten gehanteerd. In het concept deelrapport spoor is als definitie voor een knelpunt gehanteerd dat een uitbreiding van het aantal treinen niet zonder meer past op de in 2020 beschikbare spoorcapaciteit.

52

Bent u bereid in de definitieve NMCA Spoor knelpunten te benoemen zodra er sprake is van rijnsnelheden van intercity's beneden een bepaalde norm (vergelijkbaar met de norm voor auto's in de NMCA Wegen), zodra

er sprake is van een niet gelijkmatige verdeling over het uur en/of zodra er sprake is van het uitbuigen van treinen?

Dit vraagt voor de NMCA een te gedetailleerd analyiseniveau. Daarnaast wordt in reguliere verkenningen en planstudies voor spoorprojecten reeds uitgegaan van een zo goed mogelijke kwaliteit van de dienstregeling in termen van verdeling van treinen over het uur.

53

Bent u bereid in de definitieve NMCA spoor in de ambitievariant ook de volgende ambities mee te nemen:

2 IC + 2 Sprinter Leeuwarden–Zwolle

2 IC + 2 Sprinter Zwolle–Arnhem

2–6 IC Den Haag–Breda via HSL

6 in plaats van 4 IC op de Oude lijn (Amsterdam–Haarlem–Dordrecht–Roosendaal)

En aangevuld met andere bekende wensen uit de regio's?

Enkele van de bovengenoemde ambities zijn of worden reeds onderzocht in lopende projecten. Zo maakt Leeuwarden–Zwolle onderdeel uit van onderzoek in het kader van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn. Voor de definitieve NMCA zal in overleg met decentrale overheden worden bekeken of en zo ja welke frequenties passen bij de vervoervraag en in het beschikbare tijdsbestek kunnen worden meegenomen.

54

Om welke reden is bij de deelrapportage over vaarwegen gekozen voor de grens van 10 000 passerende schepen? Is hierbij ook gekeken naar vaarroutes die in de toekomst eventueel intensiever gebruikt kunnen worden? (vaarwegen)

Volgens onze Richtlijnen Vaarwegen biedt de kleinste sluis (met één kolk), die bij een bepaalde klasse vaarweg hoort, voldoende capaciteit voor een vlotte verkeersafwikkeling als het aantal scheepspassages per jaar niet groter is dan 10 000. Uitgangspunt bij de selectie is geweest dat sluizen waar minder dan 10 000 schepen per jaar passeren geen capaciteitsknelpunt hebben en dus niet verder hoefden te worden geanalyseerd. Hierbij is nadrukkelijk wel rekening gehouden met de groeipotentie van het aantal passages. Sluizen waarbij het aantal passages de 10 000 naderde of waarbij dat in de toekomst het geval zou kunnen zijn, zijn in de analyse wel meegenomen.

55

Als de ambitie van het Rijk is om de filezwaarte in voertuigverliesuren op het hoofdwegennet in 2020 terug te brengen tot het niveau van 1992, hoeveel is dan de geschatte filezwaarte in 2014? (wegen)

Het niveau van de filezwaarte in voertuigverliesuren in 1992 is 18,5 miljoen uren. In het ijkjaar van de Nota Mobiliteit, het jaar 2000, zijn er 30,8 miljoen voertuigverliesuren gemeten, zie onderstaande tabel. In 2010 zijn de voertuigverliesuren 45,9 miljoen uren. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) schat dat de voertuigverliesuren in de periode 2011–2015 nog met 16% toenemen ten opzichte van het niveau van 2010. Dit betekent een omvang van 53,2 miljoen voertuigverliesuren (in files) in 2015. Het KiM houdt voor de periode 2011–2015 rekening met de realisatie van (hoofd)wegen. Zonder de bouw van nieuwe wegen zouden er 60,6 miljoen voertuigverliesuren in files in 2015 zijn.

jaar	Voertuigverliesuren (miljoen uren)	Index 2000=100
1992	18,5	60
2000	30,8	100
2010	45,9	149
2015	53,2 (met bouwen)	173
	60,6 (zonder bouwen)	197

56

Hoe denkt u het gebruik van het openbaar vervoer in Noord-Nederland en Limburg te kunnen stimuleren nu de scenario's laten zien dat de groei van het openbaar vervoer in deze regio's na 2020 stagneert en eventueel zelfs krimpt (openbaar vervoer)?

Voor mijn visie op openbaar vervoer verwijs ik u naar de beleidsactualisatie.

57

Hoe denkt de minister ook na 2020 de algehele groei van het openbaar vervoer te kunnen stimuleren nu de groei van het openbaar vervoer na 2020 lijkt te stagneren (openbaar vervoer)?

De decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor het regionaal openbaar vervoer. Uit de ambitievariant blijkt dat er mogelijkheden zijn via een kwaliteitsimpuls het OV zoveel aantrekkelijker te maken dat er meer gebruik van zal worden gemaakt. De uitdaging bestaat er uit deze kwaliteitsspong te bereiken door het efficiënt inzetten van de beschikbare middelen.

58

Betekent de lichte afname van het sprintervervoer voor de regio Noord-Holland/Stadsregio Amsterdam/Flevoland dat een verdubbeling van het spoor op de corridor Openbaar Vervoer Schiphol Amsterdam Almere Lelystad overbodig is, doordat het onnodig is om 6x per uur een sprinter te laten rijden?

Nee. De planstudie OV SAAL voor de middellange termijn (2020) zal hier inzicht in geven. Ik verwacht de Kamer dit voorjaar te kunnen informeren over de resultaten van deze planstudie.

59

Is in de NMCA-scenario's voor de regio Utrecht/BRU ook rekening gehouden met de bouwplannen van het gemeentebestuur om tekort aan kamers drastisch te verminderen, waardoor het stadsvervoer grotendeels wordt ontzien?

Er is in de modellen gewerkt met de groeiscenario's Regional Communities en Global Economy voor de jaren 2020 en 2028. Deze delen wel groei toe naar deelregio's, maar zeer specifieke plannen van gemeenten zoals het in de vraag genoemde verminderen van het kamertekort in Utrecht zijn daarin niet opgenomen. De uitkomsten van de NMCA zijn niet bedoeld om tot op detailniveau in iedere regio plannen te kunnen maken. Daarvoor zijn regiospecifieke analyses nodig met daarbij scenario's ten aanzien van mogelijke oplossingen.

60

Is, gelet op de relatief forse congestieontwikkeling in het NMCA-scenario voor de regio Zuid-Holland/Stadsgewest Haaglanden/Stadsregio Rotterdam, rekening gehouden met infrastructurele maatregelen, zoals de aanleg van de westelijke oeververbinding en A4-Zuid en non-infrastruc-

turele maatregelen, zoals de verplichte modal shift voor het goederenvervoer vanuit de Rotterdamse haven?

Zie het antwoord op vraag 29 voor de algemene werkwijze. Dit betekent dat ik in de NMCA geen rekening houd met de realisatie van de genoemde twee infrastructurele maatregelen. Zie voor modal shift het antwoord op vraag 7.

61

Betekent de beëindiging van het sprinteraanbod in de regio Zeeland in 2020 dat bepaalde stations komen te vervallen. Zo ja, welke stations?

Nee. In de NMCA studies is een aanname gedaan over het treinaanbod in 2020. Daarbij is aangesloten bij aannames in andere spoorprojecten zoals PHS. Aanname voor Zeeland is dat de huidige stoptrein in 2020 is vervangen door een Intercity die op alle stations zal stoppen.

62

In hoeverre is de onlangs aangekondigde tramlijn Utrecht Centraal–De Uithof in staat om de verwachte overbezetting op buslijn 12 te vervangen of is het de bedoeling dat deze lijn ook nog blijft bestaan?

De NMCA signaleert potentiële knelpunten in 2020 en 2028 op bepaalde corridors, maar geeft geen oplossingen aan. Daarvoor is nadere analyse op regionaal niveau nodig. Daarbij kunnen dan ook varianten van verschillende oplossingen voor de gesignaleerde problematiek tegen elkaar worden afgewogen.

63

Welke mogelijkheden zijn er om de forse knelpunten, die zullen optreden in Rotterdam als het gaat om de Maasoverschrijdende tram en metroverbindingen, aan te pakken?

Zie het antwoord op vraag 62.

64

Wat is precies de ambitie achter de ambitievariant? Is dat het creëren van nog meer onzekerheden en het houden van een verkapte openbaar vervoer lobby?

De ambitievariant is onder andere gebaseerd op een aantal tentatieve kwaliteitsverbeteringen, die kunnen leiden tot meer gebruik van het openbaar vervoer. Er wordt geen uitspraak gedaan over de wenselijkheid of (financiële) haalbaarheid van deze verbeteringen. Er is slechts gekeken wat het effect van een meer ambitieuze benadering zou kunnen zijn op stijging van het OV-gebruik. De afweging tussen de meerkosten van maatregelen en de extra reizigers die daarmee worden bediend, wordt in de NMCA niet gemaakt.

65

Impliceert de ambitievariant een beleidskeuze ten faveure van investeringen in het openbaar vervoer in plaats van het hoofdwegennet, aangezien er een onrealistische openbaar vervoervraag wordt verwacht tegenover een doemscenario voor de automobilist?

Nee. In de NMCA worden geen investeringskeuzes gemaakt. De vervoervraag is afgeleid uit de scenario's voor de ruimtelijke ontwikkeling die aan de gehele NMCA ten grondslag liggen en ten aanzien van de ontwikkelingen in het beleid voor de auto is uitgegaan van voortzetting van het bestaande beleid.

Hoe verklaart u het grote verschil in de groei van het openbaar vervoer tussen de Ambitievariant en de scenario's Global Economies en Regional Communities?

De grotere groei wordt voornamelijk veroorzaakt door de kwaliteitsverbeteringen in het OV die in de ambitievariant worden verondersteld. Zie ook het antwoord op vraag 64.