

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

364

Vragen van de leden **Remco Dijkstra** (VVD), **Postma** (CDA) en **Stoffer** (SGP) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Zonder meer asfalt staan we straks stil»* (ingezonden 15 september 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 8 oktober 2020).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Zonder meer asfalt staan we straks stil»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt inzicht geven in de bevolkingsgroei van ons land en geplande woningbouw die met name in de Randstad nodig is? Deelt u de mening dat bereikbaarheid van woonwijken en bedrijfsterreinen essentieel is en dat er grote opgaven wachten? En zijn ook voor het goederenvervoer goede verbindingen over de weg van essentieel belang?

Antwoord 2

Wonen, werken en mobiliteit gaan hand in hand. Om de bereikbaarheid op peil te houden, blijven we investeren in infrastructuur. Alle vervoermodaliteiten zijn daarbij nodig.

Het CBS publiceert periodiek bevolkingsprognoses van Nederland. Het CBS verwacht dat de bevolking groeit tot 19,6 miljoen inwoners in 2060. In mobiliteitsanalyses wordt rekening gehouden met de (regionale) bevolkingsontwikkelingen door het gebruik van de scenario's uit de Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving (WLO) van het CPB en PBL. Deze scenario's dienen als basis voor de studies naar de toekomstige ontwikkeling van mobiliteit en de doorrekening van de effecten van projecten.

De ambitie van het kabinet is om jaarlijks 75.000 woningen bij te bouwen. Hiervoor zijn onder andere in 2019 de woondeals getekend door de Minister van BZK. Voor de Randstad zetten Rijk en regio zich hiermee in voor de bouw van 31.000 woningen in de regio Utrecht, 100.000 woningen in de zuidelijk randstad (MRDH), en 100.000 woningen in de Metropoolregio Amsterdam in

¹ De Telegraaf, 14 september 2020, «Zonder meer asfalt staan we straks stil»

de periode tot 2025. Nieuwe woningen en extra inwoners gaan uiteraard gepaard met een groei van mobiliteit. Om de bereikbaarheid in deze regio's op peil te houden, zijn daarom ook investeringen in infrastructuur nodig.

Vraag 3

Klopt het dat sinds de uitbraak van corona individueel vervoer is toegenomen, terwijl personenvervoer nog steeds achter blijft? Kunt u de ontwikkeling sinds de start van de crisis toelichten ten aanzien van voetgangers, fietsers, het autoverkeer en het openbaar vervoer, uitgesplitst naar trein en ander stedelijk dan wel regionaal vervoer? Hoe is de ontwikkeling van het goederenvervoer verlopen in deze periode? Kunt u tegen deze achtergrond reflecteren op de eenzijdige politieke blik op investeringen in nieuw spoor, die in het artikel benoemd wordt? Deelt u de mening dat investeringen in asfalt nodig zijn en blijven?

Antwoord 3

Infrastructuurinvesteringen zijn gericht op de lange termijn. De huidige mobiliteitsontwikkelingen als gevolg van de coronacrisis en de contactbeperkende maatregelen zijn niet noodzakelijkerwijs maatgevend voor de situatie na de crisis. Het is nu nog te vroeg om de structurele effecten van corona op mobiliteit in te kunnen schatten. Onzekerheden in mobiliteitsontwikkelingen zijn echter niet nieuw. In mobiliteitsanalyses en bij investeringsbeslissingen wordt daarom rekening gehouden met onzekerheden in de ontwikkeling van mobiliteit.

Aan het begin van de crisis was er maximaal 47% minder autoverkeer, 12% minder vrachtverkeer en 87% minder OV-gebruik. Sindsdien is het verkeer weer langzaam toegenomen. Op dit moment is er 6% minder autoverkeer en ligt het OV-gebruik nog 41% lager, terwijl het vrachtverkeer 9% hoger is in vergelijking tot dezelfde periode in 2019. De vertraging op het hoofwegennet is nog steeds lager dan in 2019 (-70% in week 36). Er worden wel meer lopen- en fietsverplaatsingen gemaakt, vooral voor recreatieve doeleinden, maar ook in het woon-werkverkeer zien we een stijging in het aandeel van de fiets. In de steden blijft de hoeveelheid verkeer nog iets meer achter: ongeveer 18% minder dan in maart. Behalve de binnenvaart, zitten de vervoersmodaliteiten voor wat betreft het aantal vervoersbewegingen onder het niveau van 2019, bij spoor (-7%) en zeevaart (-6%) is dat ruim onder.²

Ik deel de mening dat investeringen in asfalt nodig zijn en blijven om de bereikbaarheid op peil te houden, evenals investeringen in de overige vervoersmodaliteiten. Het Kabinet blijft daarom in alle vervoersmodaliteiten investeren.

Van de middelen die vanuit het regeerakkoord voor een inhaalslag voor infrastructuur beschikbaar zijn gesteld, is € 1,5 miljard bestemd voor investeringen in het hoofwegennet. Hiermee is de aanpak van diverse knelpunten op de weg mogelijk gemaakt, zoals de MIRT-verkenning A15 Papendrecht – Gorinchem.

Deze investeringen zijn echter naar verwachting niet voldoende. De mobiliteit blijft toenemen, onder meer doordat de bevolking fors groeit. De bevolkingsgroei valt in de meest recente prognose van het CBS hoger uit dan in eerdere ramingen. Daarnaast laat de coronacrisis zien dat het gebruik en de populariteit van de auto onverminderd is. Het verkeer over de weg is na een korte daling weer bijna terug op het niveau van voor de crisis. Ook in de toekomst blijft het daarom noodzakelijk om – naast de reeds geplande investeringen – nieuwe wegprojecten op te starten. Het huidige investeringsbudget is echter ontoereikend voor dergelijke nieuwe projecten. Er resteert dus een grote opgave.

Vraag 4

Klopt het dat er verschillende terugverdieneffecten worden gebruikt voor spoor en investeringen in asfalt? Kloppen de genoemde 30 cent voor spoor en 1 euro voor asfalt uit het artikel? Kunt u aangeven op basis waarvan deze bedragen zijn vastgesteld?

² De binnenvaart ondervond in 2019 hinder van langdurige droogte.

Antwoord 4

Ik herken deze cijfers niet. Het is moeilijk om generieke uitspraken te doen over de maatschappelijke effecten van investeringen in de verschillende vervoermodaliteiten. Dit verschilt sterk per project en hangt af van diverse factoren. Elke vervoermodaliteit heeft zijn eigen sterktes en alle modaliteiten zijn nodig om de verwachte groei van mobiliteit op te vangen. Zo is openbaar vervoer vaak geschikt voor de mobiliteit tussen en binnen dichtbevolkte kernen.

Investeringsbeslissingen vinden plaats conform de spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). De MIRT-spelregels schrijven voor dat in de verkenningsfase van ieder project een maatschappelijke kosten-batenanalyse wordt uitgevoerd. Zo worden bij ieder project de effecten daarvan op de maatschappelijke welvaart in kaart gebracht.

Vraag 5

Is het correct dat buiten het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) om, er geen grootschalige wegentrajecten in de planning staan? Is het correct dat de gelden in het MIRT tot 2030 gealloceerd zijn en het dus lastig is om zonder extra middelen nieuwe projecten toe te voegen?

Antwoord 5

Ja, dat is correct. Tot 2030 is het aanlegbudget op het Infrastructuurfonds (straks: Mobiliteitsfonds) grotendeels belegd aan concrete projecten. Het gaat om projecten die zich in de verkennings-, planuitwerkings- en realisatiefase bevinden. Het is dus lastig om in deze periode nieuwe projecten op te starten zonder extra middelen.

De budgetten na 2030 zijn nog niet volledig belegd aan concrete projecten. Investeringsbeslissingen worden samen met de regio genomen via de Bestuurlijke Overleggen MIRT. Uw Kamer wordt hierbij betrokken in de Algemene Overleggen MIRT en Nota Overleggen MIRT.

Vraag 6

Klopt het dat er een noodzaak is om de goederencorridors zoals de A12, A15 en A67 richting Duitsland nu en in de toekomst verder te verbreden? Is het huidige aantal rijstroken afdoende gezien de vervoersvraag? Kunt u voorzien in een top tien van knelpunten waar Nederland vanuit het oogpunt van het goederenvervoer momenteel geld verliest?

Antwoord 6

Een goede doorstroming op de goederencorridors is essentieel voor een open economie als Nederland met een groot Europees achterland. De A15 vervult een cruciale rol in de doorstroming op de as Rotterdam – Duitsland. Het tracé is een belangrijk knelpunt met hoge economische verlieskosten. Daarom ben ik deze kabinetsperiode gestart met de verkenning van de A15 Papendrecht – Gorinchem. Daarnaast is ook een korte termijn aanpak van de huidige knelpunten op de A15 opgezet om zo snel mogelijk al een verbetering in de doorstroming van de A15 te kunnen realiseren.

Ten aanzien van de A12/A15 realiseren we een nieuwe verbinding welke in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is aangemerkt als ontbrekende schakel in het wegennet op de (internationale) corridor Rotterdam-Duitsland. Voor de A67 wordt in nauwe samenwerking met regio in het programma SmartwayZ gewerkt aan verbetering van de doorstroming. In 2020 wordt er gestart met een planstudie naar de verbreding van de A67 Leenderheide – Geldrop.

Periodiek brengt het Ministerie van IenW een analyse uit die de toekomstige bereikbaarheidsopgaven in beeld brengt, zoals in 2017 de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA). Deze analyse bevat naast andere indicatoren een lijst van verbindingen op het hoofdwegennet waar de meeste economische verlieskosten optreden als gevolg van filevorming. Rond de zomer 2021 wordt een opvolger van de NMCA-2017 uitgebracht.

Vraag 7

Hoe beoordeelt u de opvatting in het artikel dat ook in het Groeifonds van 20 miljard de blik op spoor is gericht? Deelt u de mening dat het snel verplaatsen van goederen en mensen bij uitstek een voorwaarde is voor een

structurele groei van ons verdienvermogen? Is er binnen de commissie genoeg aandacht voor de grote economische belangen, nu en in de toekomst, van de goedereninfrastructuur in Nederland en worden deze zwaar genoeg meegewogen?

Antwoord 7

Het doel van het Nationaal Groeifonds is om het verdienvermogen van Nederland te vergroten. Een goede bereikbaarheid is voorwaardelijk voor een goed functionerende samenleving en economie. Het Kabinet wil via het Nationaal Groeifonds onder andere investeren in infrastructuur, waarbij oog is voor alle vervoermodaliteiten.

Voor een nadere toelichting op het proces rondom het Nationaal Groeifonds, verwijs ik u naar de Kamerbrief van 7 september jl. van mijn collega's Hoekstra en Wiebes (Kamerstuk 35 300, nr. 83).