

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

## 846

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Spoor in plaats van vliegen kansloze missie»* (ingezonden 24 oktober 2018).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) en van Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 4 december 2018)

Vraag 1

Kent u het bericht «Spoor in plaats van vliegen kansloze missie»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kent u de studies van CE Delft («Committed tot the Environment») en Vrije Universiteit (VU) 2010/2014 over de externe kosten voor infrastructuur van verkeer, overheidskosten van mobiliteit, waarbij de kosten van infrastructuur, externe kosten, externe voordelen en subsidies/belastingen per modaliteit op een rij zijn gezet?

Antwoord 2

Ja, deze studies kennen we.

Vraag 3

Hoeveel geld geeft de Nederlandse overheid jaarlijks uit aan:

- a) spoor, investeringen, onderhoud en andere aan spoor gerelateerde zaken (inclusief en gespecificeerd naar investeringen in harde infrastructuur, beheer en onderhoud, subsidies, steun aan de vervoersbedrijven en railbeheer, ontwikkeling van treinen, stations en andere relevante subsidies, etc.);
- b) investeringen in wegen en zaken gerelateerd aan automobilititeit (inclusief en gespecificeerd naar investeringen in harde infrastructuur, beheer en onderhoud, subsidies, steun aan de auto-industrie, rustplaatsen, faciliteiten, verkeersveiligheid en alle andere relevante zaken);

<sup>1</sup> De Telegraaf, 18 oktober 2018, «Spoor in plaats van vliegen kansloze missie» (<https://www.telegraaf.nl/telegraaf-i/7gG/8xhAY/original>)

- c) investeringen in de luchtvaart (inclusief en gespecificeerd naar investeringen in harde infrastructuur, beheer en onderhoud, subsidies, steun aan de luchtvaartindustrie, luchthavens, faciliteiten en alle andere relevante zaken)?

#### Antwoord 3

Het Rijk en decentrale overheden investeren in het bereikbaar houden van Nederland. Dit doen we door instandhouding en uitbreiding van de infrastructuur. Zowel het KiM als de prognoses vanuit de NMCA laten zien dat op alle netwerken sprake is van drukte en investeringen zijn gewenst. Investeren vanuit het Rijk doen we met name vanuit het Infrastructuurfonds. In de begroting van het Infrastructuurfonds zijn de volledige uitgaven weergegeven per modaliteit (Wegen, OV en Spoor, Vaarwegen). Naast middelen voor aanleg zijn hier ook de middelen voor instandhouding opgenomen. De gemiddelde jaarlijkse uitgaven vanuit het fonds bedragen zo'n € 6 miljard tot 2030. De standaardverdeling tussen de modaliteiten op het Infrastructuurfonds gebaseerd op aanlegbudgetten bedraagt 53,5% Wegen, 39,5% OV en Spoor en 7% Vaarwegen. Decentrale overheden beschikken over eigen middelen om te investeren in OV en wegen. Daarbij worden ze ondersteund door het Rijk vanuit de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (vervoersregio's) en het Provinciefonds.

In de Wet Infrastructuurfonds is opgenomen dat de middelen in het Infrastructuurfonds niet gebruikt mogen worden voor investeringen in luchthavens. De investeringen in de weg en het spoor dragen wel bij aan de landzijdige bereikbaarheid van de luchthavens. Denk in dit geval bijvoorbeeld aan de lopende verkenning multimodale knoop Schiphol.

#### Vraag 4

Hoeveel inkomsten (waaronder heffingen, accijnzen, belastingen, tol, aankoopbelasting, vergoedingen, uitkeringen etc.) gerelateerd aan de infrastructuur voor als het gaat om investeringen en/of gebruik/eigendom voor verplaatsingen per trein, auto (inclusief inkomsten over busvervoer en logistiek) en vliegtuig heeft de overheid jaarlijks?

#### Antwoord 4

Op de Rijksbegroting zijn diverse ontvangsten opgenomen gerelateerd aan het gebruik van de infrastructuur. Dit bedrag bestaat uit onder andere concessievergoedingen, belastingen, heffingen en dividend. Ontvangsten vanuit de concessies en gebruiksvergoedingen zijn onderdeel van het Infrastructuurfonds of worden direct betaald aan een uitvoeringsorganisatie zoals ProRail. Dit gaat in totaal om ca. € 0,5 mld. per jaar (zie begroting Infrastructuurfonds).

Belastingen en heffingen worden geïnd door het Ministerie van Financiën. Voor autobelastingen gaat het om ca. € 15 mld. per jaar. Daarnaast ontvangt het Rijk dividend als aandeelhouder van Schiphol Group en NS. Deze zijn niet gekoppeld aan de uitgaven (zie begroting Ministerie van Financiën).

#### Vraag 5

Hoeveel mensen verplaatsen zich dagelijks per spoor, auto of vliegtuig?

#### Antwoord 5

Het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) heeft recentelijk het rapport «Kerncijfers mobiliteit 2018» gepubliceerd. Daarin is te zien dat de ontwikkelingen van de afgelopen jaren zich in 2017 hebben doorgezet. De gebruikelijke manier om de hoeveelheid personenmobiliteit uit te drukken, is in het aantal reizigerskilometers. De voorlopige cijfers voor 2017 zijn dat het voor de trein om 19,1 miljard reizigerskilometers gaat. Voor het OV als geheel betreft het 25,0 miljard reizigerskilometers. Op de fiets worden 15,5 miljard reizigerskilometers afgelegd. Voor autobestuurders- en passagiers samen gaat het om 138,0 miljard reizigerskilometers. Voor de luchtvaart betreft het 87,1 miljard reizigerskilometers. Dit laatste cijfer betreft het aantal kilometers van de gehele vliegreis tot aan de eindbestemming (inclusief eventuele overstap elders).

#### Vraag 6

Zijn de kosten per modaliteit per reizigerskilometer inzichtelijk te maken, bijvoorbeeld als het gaat om verplaatsingen per trein, bus, tram, metro, auto, fiets, motor, brommer etc? Is dat te berekenen? Kunt u de kosten en opbrengsten per modaliteit meenemen in de uitwerking van het Infrastructuurfonds/Mobiliteitsfonds?

#### Antwoord 6

In het kader van de Luchtvaartnota werken we met verschillende onderzoeksinstituten, waaronder het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) aan een onafhankelijke feitenbasis op dit thema. Als onderdeel hiervan hebben we specifiek aan het KiM gevraagd om komend half jaar een onderzoek uit te voeren naar de externe kosten, infrastructuurkosten, belastingen, heffingen en subsidies voor zover toe te delen aan een aantal voorbeeldreizen voor het vliegtuig, de trein, de auto of de bus. Vervolgens zal het KiM in 2019 ook de generieke kosten op een rij zetten en de cijfers uit de CE studie actualiseren.

Het inzichtelijk maken van de kosten per modaliteit per kilometer is complex. Dat heeft onder andere te maken met de diverse soorten kosten (gerelateerd aan aanleg en onderhoud van infrastructuur, gebruikskosten van voertuigen, exploitatielasten, externe en maatschappelijke kosten) en de wijze waarop de verdeling van kosten en baten over publieke en private partijen plaatsvindt. We zullen de uitkomsten van deze studies ook benutten bij de uitwerking van het Mobiliteitsfonds. De Tweede Kamer ontvangt in het eerste kwartaal van 2019 een hoofdlijnenbrief met contouren voor de ontwikkeling naar het Mobiliteitsfonds. Hierbij zal ook nader ingegaan worden op de opgavegerichte wijze van afwegen en de hierbij te hanteren en nader te ontwikkelen spelregels.

#### Vraag 7

Deelt u de mening dat er gekeken moet worden naar alle kosten en opbrengsten als het gaat om keuzes in modaliteiten? Kunt u verklaren waarom dat in de huidige systematiek niet zo is?

#### Antwoord 7

Ja, die mening delen wij. Zie ook het antwoord op vraag 6.

In het regeerakkoord is afgesproken dat tot 2030 de financiële middelen zoals tot heden gebruikelijk worden verdeeld tussen de modaliteiten «wegen», «spoorwegen» en «water». Vanaf 2030 zal het Mobiliteitsfonds zijn intrede doen waarbij deze verdeling wordt losgelaten en niet de modaliteit maar de mobiliteit centraal komt te staan. In aanloop hiernaartoe worden reeds grote stappen gemaakt om meer integraal naar de oplossingen van mobiliteitsvraagstukken te kijken. Het werken volgens de nieuwe MIRT-spelregels, en het integraal afwegen en adaptief werken zoals we dat in de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's doen, gaat nadrukkelijk verder dan de kosten per modaliteit per kilometer.

#### Vraag 8

Is het waar dat de luchtvaart grotendeels haar eigen infrastructuur financiert? In hoeverre financieren de spoorwegen hun eigen infrastructuur?

#### Antwoord 8

Ja, dat klopt. Luchtvaartmaatschappijen betalen voor de luchthaveninfrastructuur, -dienstverlening en -beveiliging via luchthavengelden en separaat voor het gebruik van het luchtruim en de kosten van de luchtverkeersleiding. Daarbij is de luchtvaart afhankelijk van de weg en het openbaar vervoer en spoor om de reizigers van en naar de luchthaven te vervoeren. Decentrale overheden hebben de mogelijkheid om binnen de Europese kaders voor staatssteun te investeren in regionale luchthavens. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om (een deel van) de kosten voor security, brandweer en infrastructuur. Hiervan is recent sprake geweest in het geval van Groningen Airport Eelde en Maastricht Aken Airport.

De spoorvervoerders betalen voor een beperkt deel hun eigen infrastructuur. ProRail ontvangt vanuit het Rijk en decentrale overheden subsidie om het spoor te onderhouden en uit te breiden. Daarnaast ontvangt ProRail vanuit de spoorsector een vergoeding voor het gebruik van het spoor. In de begroting

van het Infrastructuurfonds zijn de uitgaven en ontvangsten van ProRail inzichtelijk gemaakt (bijlage 5).