

Vergaderjaar 2020–2021

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 748

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 16 maart 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 29 januari 2021 inzake de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV: Nu instappen naar 2040 (Kamerstuk 23 645, nr. 746). De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 11 maart 2021. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Van der Zande

Inleiding

In januari heb ik uw kamer de ontwikkelagenda aangeboden. De ontwikkelagenda bevat mogelijke maatregelen om het OV verder te verbeteren. Dat gaat zowel over de aanpassingen aan het spoor als voor de bus en de OV-knooppunten. Nadere invulling en keuzes zijn aan een volgend kabinet.

Vragen en antwoorden

Vraag 1

Wat is de reden dat de lijn Gent-Terneuzen niet staat in het Toekomstbeeld OV 2040?

Antwoord 1

Voor de toekomst van de spoorverbinding Gent-Terneuzen loopt al een specifiek grensoverschrijdend samenwerkingsproject met België en Nederland (Rail Gent Terneuzen). Hierover zijn in het BO MIRT (november 2020) en in het kader van het compensatie pakket «wind in de zeilen» afspraken gemaakt. Verder is op 24 februari jl. door alle betrokkenen een intentieverklaring getekend voor het vervolgproces. Het betreft hier met name lange afstand spoorgoederenvervoer, vandaar dat dit project (vooralsnog) niet bij kort grensoverschrijdend spoorvervoer (personen) is opgenomen.

Vraag 2

Wat is de reden dat het grensoverschrijdend intercityvervoer tussen hubs van de hogesnelheidslijn (hsl) niet expliciet genoemd staat in het Toekomstbeeld OV 2040?

Antwoord 2

De ontwikkelagenda schetst in de menukaart «internationaal verbinden» dat het waardevol is om in te zetten op een select aantal hoogwaardige verbindingen vanuit Nederland met omliggende Europese strategische knooppunten en economische kerngebieden of metropolen. Hier wordt aansluiting gezocht op de HSL-netwerken in de omliggende landen. Met het verbinden van strategische knooppunten in Nederland en het buitenland – niet al te ver van de grens en met goede verbindingen met de rest van het land – kunnen we de internationale connectiviteit zowel op lange als korte afstand verbeteren.

Vraag 3

Hoe worden de spoorambities en de financiële middelen verdeeld naar de toekomst toe? Wat wordt de rol van de provincie daarbij?

Antwoord 3

Investerings vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat worden op dit moment voornamelijk verricht vanuit het Infrastructuurfonds (straks Mobiliteitsfonds). Zo worden de spoorambities afgewogen in de bredere mobiliteitsopgave in Nederland. Samen met de provincies worden in de bestuurlijke overleggen MIRT afspraken gemaakt over de inzet van de beschikbare middelen zowel bij het Rijk als de regio.

Vraag 4

Wat zijn de mogelijkheden om de hooginnovatieve magneettrein Maglev in te voeren richting het Toekomstbeeld OV 2040?

Antwoord 4

N.a.v. de motie van de leden Amhaouch en Schonis (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 27) is een quickscan uitgevoerd naar supersnel innovatief

treinverkeer. In de MIRT Voortgangsbrief van 19 juni jl. (Kamerstuk 35 300 A, nr. 95) heb ik uw Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van de quickscan en de rapportage hiervan bijgevoegd. In de brief heb ik aangegeven dat op basis van de uitkomsten van de quickscan inzet op conventionele technieken meer voor de hand ligt om zowel het internationale als het nationale personenvervoer te verbeteren en versnellen. In het Toekomstbeeld OV, met een horizon van 20 jaar, zijn daarom traditionele systemen als uitgangspunt voor snelle verbindingen genomen, waarbij wel binnen het spoorstelsel is gekeken naar mogelijke voordelen vanuit innovatie en systeemvernieuwing.

Vraag 5

Wat zijn de aanknopingspunten van de geplande uitvoering van de motie van de leden Amhaouch en Schonis over een supersnelle trein als alternatief voor een kortere afstandvlucht (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 27) bij het Toekomstbeeld OV 2040?

Antwoord 5

Zie mijn antwoord op vraag 4. In de voortgangsbrief MIRT van 19 juni 2020 (Kamerstuk 35 300 A, nr. 95) is een reactie gegeven op deze motie. In het Toekomstbeeld OV zijn dan ook een aantal hoogwaardige en snelle nationale en internationale verbindingen onderzocht op basis van conventionele technieken.

Vraag 6

Klopt het dat er geen financiële ruimte is in het Mobiliteitsfonds om de voor het Toekomstbeeld OV noodzakelijke investeringen mogelijk te maken?

Antwoord 6

De begroting van het Infrastructuurfonds (straks: Mobiliteitsfonds) loopt op dit moment tot en met 2034. De nu beschikbare ruimte is onvoldoende om de geschetste investeringen in de ontwikkelagenda van het Toekomstbeeld OV mogelijk te maken. Bij het maken van toekomstige keuzes zal het zowel gaan over welke maatregelen nodig zijn en zeker ook over het bij elkaar brengen van voldoende financiën. Daarbij is uiteraard van groot belang welke keuzes er in de formatie op het punt van infrastructuur worden gemaakt.

Vraag 7

Klopt het dat door de stijging van afschrijvingen en beheer- en onderhoudskosten en door verminderende opbrengsten door coronamaatregelen de regio's nauwelijks meer investeringsruimte voor grote openbaarvervoerprojecten (ov-projecten) hebben?

Antwoord 7

In 2020 is uw Kamer (Kamerstuk 23 645, nr. 705) geïnformeerd over het onderzoek naar de middelen bij decentrale overheden voor OV (specifiek de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer aan de vervoerregio's). Het beeld daaruit is dat een steeds groter deel van de middelen voor verkeer en vervoer nodig zijn voor beheer en onderhoud van het metro- en tramnetwerk van de vervoerregio's Rotterdam-Den Haag en Amsterdam. Dat betekent dat er substantieel minder middelen beschikbaar zijn voor nieuwe investeringen in OV-infrastructuur, fietsnetwerken, verkeers- en veiligheidsmaatregelen in deze regio's. Ook de verminderde opbrengsten door de coronamaatregelen hebben hier invloed op. In een aantal gevallen verlenen decentrale overheden extra steun om afschaling van de dienstregeling te voorkomen. Deze problematiek geldt overigens op vergelijkbare wijze voor het Rijk zelf, en niet alleen voor spoor, maar voor alle modaliteiten.

Vraag 8

Is duidelijk welke gevolgen de coronamaatregelen hebben op het structurele reisgedrag van reizigers? Hoeveel en welke doelgroepen van reizigers zullen minder met het ov reizen omdat ze minder gaan reizen (thuiswerken) of niet meer met het ov willen reizen? Gaat u uit van een tijdelijk effect voor een paar jaar of van structurele consequenties?

Antwoord 8

Zoals in meerdere brieven aan de Tweede Kamer (Bijlage bij Handelingen II 2020/21, nr. 26, items 4 en 7, Kamerstukken 31 305 en 25 295, nr. 315 en Kamerstuk 23 645, nr. 724) is aangegeven zijn de structurele effecten van COVID-19 op de mobiliteit nog onduidelijk. De verwachting vanuit het mobiliteitsbeeld van najaar 2020¹ (KiM) is dat het aantal reizigers na de huidige tijdelijke dip weer zal herstellen en groeien. Voor de lange termijn prognoses maakt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gebruik van de WLO scenario's opgesteld door CPB en PBL. Volgens de planbureau geeft de WLO ook voldoende bandbreedte om rekening te houden met de onzekerheid van COVID-19. Naast mogelijke effecten van COVID-19 op het mobiliteitsgedrag spelen ook bevolkingsgroei, economische ontwikkeling en de woningbouwopgave namelijk een belangrijke rol bij het bepalen van de mobiliteitsopgaven. De effecten van COVID-19 zullen de komende jaren worden gevolgd via monitoring/onderzoek.

Vraag 9

In welke mate veroorzaken de coronamaatregelen een ander beeld van waar mensen willen wonen? Heeft dit invloed op de mobiliteit als deze mensen op andere plekken gaan wonen dan voor corona werd gedacht?

Antwoord 9

Zie mijn antwoord op vraag 8. Welke impact een mogelijke verschuiving naar andere gebieden heeft op de mobiliteitsstromen t.o.v. de huidige prognoses, hangt in sterke mate af van de omvang van eventuele verschuivingen. Daar is op dit moment nog geen eenduidig beeld van te geven.

Vraag 10

Zijn er al effecten bekend van afspraken met werkgevers om spits te mijden? Zo ja, welke conclusies zijn hieruit te trekken?

Antwoord 10

Op dit moment is de oproep aan werkgevers en werknemers om zoveel mogelijk thuis te werken. Het is en blijft voorlopig belangrijk om drukte in het OV te voorkomen, en dus ook als er weer meer sectoren open kunnen zoveel mogelijk buiten de spits te reizen. Maar ook vóór en ná de Corona-maatregelen is het belangrijk in te zetten op optimale spreiding. Door goed te spreiden kan materieel beter worden benut, wordt de reis comfortabeler en ontstaat er in de spits ruimte voor nieuwe reizigers. Daarom wordt binnen de werkgeversaanpak ingezet op betere spreiding van mobiliteit en ook met de onderwijsinstellingen zijn afspraken gemaakt over spreiding door bijvoorbeeld het aanpassen van colleegetijden. Bij de werkgeversaanpak zijn in 14 regionale werkgeversnetwerken meer dan 2000 werkgevers aangesloten. In november 2020 heb ik u geïnformeerd (Kamerstuk 35 300 A, nr. 57) over de MIRT afspraken die over de werkgevers- en onderwijsaanpak zijn vastgelegd. Daarmee worden de bedrijven en onderwijsinstellingen gestimuleerd om zoveel mogelijk te reizen buiten de spits en het gebruik van verschillende modaliteiten. Daarnaast faciliteer en stimuleer ik het delen van goede voorbeelden op

¹ <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2020/10/28/kerncijfers-mobiliteit-2020>.

het gebied van spreiden van reizen en thuiswerken. Vooral na opheffen van de maatregelen kan een oordeel worden gegeven over de effecten.

Vraag 11

Klopt het dat de realisatie van nieuwe woningen stopt als niet tijdig de bereikbaarheid wordt geborgd met nieuwe investeringen in (weg,) ov en fiets?

Antwoord 11

In het kader van de regionale verstedelijkingsstrategieën en de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's werken we op dit moment de randvoorwaardelijkheid van infrastructuurinvesteringen voor (groot-schalige) woningbouw uit. Hieruit blijkt inderdaad dat bij grootschalige woningbouw ook een significante investering in mobiliteit nodig is. Voor het openbaar vervoer geldt dit vooral voor uitbreiding van woningen in de stedelijke gebieden.

Vraag 12

Wat is bij de gebiedsgerichte aanpak de rol en de (financiële) bijdrage van de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties bij het opstellen van gebiedsagenda's voor bijvoorbeeld de Oude Lijn, waar woningbouw, ruimtelijke ontwikkeling en ov-ontsluiting met elkaar hand in hand moeten gaan?

Antwoord 12

Het Ministerie van BZK is actief betrokken bij de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's voor bijvoorbeeld de Zuidelijke Randstad, de Metropoolregio Amsterdam en de Metropoolregio Utrecht en de MIRT onderzoeken voor o.a. Zwolle en Eindhoven.

In deze gebieden zijn de grote verstedelijkingsopgaven en mobiliteit onlosmakelijk met elkaar verbonden. Hier ligt een directe koppeling met de regionale verstedelijkingsstrategieën (wonen, werken, voorzieningen) zoals opgenomen in de NOVI. Hierin worden besluiten genomen over verstedelijkingsrichtingen, grootschalige ontwikkellocaties (de 14 grootschalige woningbouwlocaties) en wat er nodig is om die tot uitvoering te krijgen, waaronder bereikbaarheidsinvesteringen. In de bestuurlijke overleggen Leefomgeving (voorjaar) en MIRT (najaar) tussen Rijk en regio worden de besluiten over verstedelijking i.r.t. bereikbaarheid in deze trajecten gezamenlijk genomen.

Het Ministerie van BZK is vertegenwoordigd in de Programmaraden van de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's en MIRT onderzoeken en het Ministerie van IenW is vertegenwoordigd in de governance van de Verstedelijkingsstrategieën. Op deze manier borgen we gezamenlijk de samenhangende besluitvorming over investeringen in infrastructuur in relatie tot ontwikkeling van de verstedelijking.

Middels de Woningbouwimpuls (WBI, 1e en 2e tranche) zijn in deze regio's meerdere projecten financieel ondersteund door BZK die passen bij de gezamenlijke strategie, waaronder voor versnelling woningbouw in gemeenten langs de Oude Lijn en voor de locatie CID-Binckhorst waar in BO MIRT 2020 is besloten tot start MIRT-verkenning ten behoeve van ontsluiting van deze locatie.

Voor de MIRT-verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht is in het BO MIRT najaar 2019 door BZK 60 miljoen euro toegezegd waardoor een besluit tot de start van de verkenning kon worden genomen. Dit is gekoppeld aan het mogelijk maken van de bouw van 9150 extra woningen.

In de Zuidelijke Randstad is het Ministerie van BZK nauw betrokken geweest bij het opstellen van de Adaptieve Ontwikkelstrategie Metropoolaan OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad (2019) en het daaropvolgende Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad waar op bestuurlijk niveau (Rijk en regio) wederkerige afspraken zijn gemaakt tussen de grote verstedelijkingsopgave in deze regio en de bereikbaarheidsopgave. Dit heeft onder andere betrekking op de Oude Lijn tussen Den Haag-Rotterdam-Dordrecht die ook specifiek is benoemd in de ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV.

Vraag 13

Wat is het financiële gat tussen de noodzakelijke «robuuste basisinfrastructuur» als voorwaarde voor de schaalprong en de beschikbare middelen in het Infrafonds? Hoe verhoudt zich dit tot de genoemde budgetspanning en de steeds grotere vraag naar onderhoud en vervanging?

Antwoord 13

Ten behoeve van de ontwikkelagenda heeft ProRail een inschatting gemaakt van de kosten per maatregel (excl. BTW). Deze kent in veel gevallen nog een ruime bandbreedte en een aantal onzekerheden. Dat is gebruikelijk in de deze fase. Voor het beheer, onderhoud en vervanging is vanaf 2025 zo'n € 1,6 miljard per jaar nodig. Naast de spanning tussen raming en budget voor het beheer en onderhoud op lange termijn, is voor de robuuste basis een bedrag nodig van zo'n € 3,5 miljard (met o.a. doortrekken Noordzuidlijn naar Schiphol, doorgroei hoogfrequent spoorvervoer en aanpak knooppunten) tot maximaal zo'n € 5 tot 7 miljard (met aanpassing van de infrastructuur voor de goederenroutering Oost-NL en extra investeringen in bus, tram en metro). Een grote onzekerheid bij de raming zijn de aanvullende maatregelen vanwege zaken als extra elektriciteitsvoorziening, baanstabieleit en veiligheid van overwegen. De genoemde bedragen zijn op dit moment niet beschikbaar in het Infrastructuurfonds.

Vraag 14

Hoe voorkomen we dat noodzakelijke verbeteringen en het oplossen van bestaande knelpunten niet door kunnen gaan door achterstallig beheer, onderhoud en vervanging of een tekort aan financiële middelen?

Antwoord 14

Voldoende middelen voor instandhouding zijn van belang om de huidige functie en het verwerken van de dagelijkse reizigers en goederenstromen te waarborgen. Het is van belang dat in het Mobiliteitsfonds (of elders) voldoende ruimte is om ook besluiten te kunnen nemen voor investeringen in uitbreiding en/of verbetering van het netwerk om verdere groei en kwaliteitsverbetering stap voor stap mogelijk te maken. In de afgelopen jaren was er naast de toenemende instandhoudingsopgave ruimte om dit te doen, ook vanuit de eenmalige impuls voor verbetering van de infrastructuur van het huidige demissionaire kabinet.

Vraag 15

Klopt het dat er, zolang die robuuste basis er niet is, deze nieuwe en/of snellere verbindingen (Randstad – Aken en hogere frequenties Randstad – Noord-Nederland) niet van de grond komen?

Antwoord 15

De ontwikkelagenda brengt de mogelijkheden en afhankelijkheden in beeld. Gezien de samenhang en verwevenheid van het treinennetwerk in de brede Randstad en het doorrijden van treinen naar Noord- en Zuid-Nederland, zijn specifieke bouwstenen afhankelijk van de landelijke

samenhang en/of een doorgroei van het Intercitynetwerk. De keuzes over het vervolg en uit te werken maatregelen uit de verschillende menukaarten is aan een volgend kabinet.

Vraag 16

Wat zijn de vervolgstappen om deze corridor te benutten en te verbeteren? Is Nederland al in gesprek met Duitsland over de as Amsterdam – Arnhem – Duisburg – Keulen – Frankfurt en verder, die ook gebruikt kan worden om het Duitse hsl-netwerk naar het oosten op te laten komen?

Antwoord 16

In de uitwerking van het Toekomstbeeld OV heeft afstemming plaatsgevonden voor internationale verbindingen met Duitsland, tussen de Ministeries en de infrabeheerders DB Netz en ProRail. Daarbij is uitgegaan van de toekomstvisie aan Duitse kant voor de periode 2030 en verder in Deutschland-Takt. De verbinding Amsterdam-Arnhem-Duisburg-Keulen-Frankfurt en verder is een belangrijke verbinding op het hogesnelheidsnet in Duitsland, waarbij de verbinding kan worden versterkt met meer treinen tot elk uur een internationale trein Amsterdam-Keulen en verder. Nadere uitwerking van de benodigde maatregelen zal nodig zijn. Dit is beschreven in de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV. Daarnaast ondersteunt het EU-platform International Rail Passenger transport met 25 EU lidstaten een Europese agenda voor internationale treindiensten. Ook daarover zijn we in gesprek met de Duitse partijen.

Vraag 17

Kunt u een indicatieve onderbouwing geven voor de onderhouds- en vervangingsbehoefte, de robuuste basis en de verschillende ontwikkelingsrichtingen? Kunt u deze tijdig beschikbaar maken voor de formatie?

Antwoord 17

In de ontwikkelagenda is voor zover beschikbaar een indicatief bedrag opgenomen voor de onderzocht maatregelen. Onderstaande tabel geeft een inzicht in de indicatieve bedragen (excl. BTW):

Onderdeel	Indicatief
Beheer, onderhoud, vervanging (BOV)	€ 0,25 miljard extra p.j. (na 2025)
Een robuuste basis (excl. BOV) ¹	€ 3,5 – 7 miljard
Hoogfrequente stedenring	Keuze (zie menukaart pag. 31)
Versnellen naar de landsdelen	Keuze (zie menukaart pag. 33)
Internationaal verbinden	Keuze (zie menukaart pag. 35)
Kort grensoverschrijdend verbinden	Keuze (zie menukaart pag. 37)
OV in hoogstedelijke gebieden	Keuze (zie menukaart pag. 39)
Hoogwaardig OV in en tussen de regio's	Keuze (zie menukaart pag. 43 en 44)
Knooppunten van de Toekomst	Keuze (zie menukaart pag. 48 en 49)
Innovatief en duurzaam	Keuze (zie menukaart pag. 53)

¹ Kent nog aantal onzekerheden die niet in de kosteninschatting zijn meegenomen.

Vraag 18

Hoe is het brede welvaartsbegrip verwerkt in de verschillende ontwikkelingsrichtingen? En hoe zijn nieuwe inzichten en de nieuwe opzet van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) betrokken?

Antwoord 18

De ontwikkelrichtingen zijn in de Contourennota van 2019 beschreven. Bij het opstellen van deze ontwikkelrichtingen is breed naar de rol van het OV gekeken. Het OV vervoert op veilige, gelijkwaardige, duurzame, kosteneffectieve en ruimte-effectieve wijze grote stromen reizigers. Het OV kan daarmee een bijdrage leveren aan urgente maatschappelijke opgaven.

Voor de zomer van 2021 komt de nieuwe NMCA uit. De nieuwe NMCA signaleert in breder perspectief de opgaven. De oplossingsrichtingen kunnen, bijvoorbeeld met het intensiveren van OV, onder ander komen vanuit de ontwikkelagenda van het Toekomstbeeld OV.

Vraag 19

In hoeverre worden trends en ontwikkelingen die zich tijdens en na de coronacrisis voordoen – denk aan de succesvolle spreidingsafspraken tussen Rijk, vervoerders en onderwijsinstellingen – meegenomen in de uitwerking van het Toekomstbeeld OV?

Antwoord 19

Het is belangrijk om de lessen van de coronatijd te betrekken bij de verdere uitwerking van het Toekomstbeeld OV. Zo is bij mijn beantwoording van vraag 10 reeds het belang van spreiding voor, tijdens en na de coronamaatregelen benoemd. Voor de langere termijn is het de verwachting dat het gebruik van OV zich herstelt en verder zal groeien.

Vraag 20

In hoeverre houdt de NMCA in de scenario's rekening met het Toekomstbeeld OV?

Antwoord 20

De NMCA houdt alleen rekening met vaststaande investeringen uit het MIRT en dient als analysehulpmiddel om nieuwe OV opgaven in kaart te brengen. Daarom wordt er in de NMCA niet gerekend met aanvullende maatregelen of ambities. Het Toekomstbeeld OV laat de mogelijke oplossingsrichtingen zien voor de opgaven uit de NMCA.

Vraag 21

Hoe krijgen ov-verbindingen, hubs en de ontwikkeling van stationsgebieden een plek in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI), nu de NOVI straks concreter wordt uitgewerkt en gebruikt?

Antwoord 21

In de NOVI is het concept van het Stedelijk Netwerk Nederland uitgewerkt. Kern hiervan is de samenhangende ontwikkeling van verstedelijking met bereikbaarheid; een netwerk van onderling goed met elkaar verbonden steden en regio's, gedragen door een snel, duurzaam en comfortabel mobiliteits- en transportsysteem met hubs en goede overstappunten. In zeven regionale verstedelijkingsstrategieën wordt hier nu verder uitwerking aan gegeven. Hierin worden samenhangende besluiten genomen over verstedelijking en bereikbaarheid.

Vraag 22

Klopt het dat er geen financiële ruimte is in het Mobiliteitsfonds om de voor het Toekomstbeeld OV noodzakelijke investeringen mogelijk te maken?

Antwoord 22

Zie mijn antwoord op vraag 6.

Vraag 23

Klopt het dat door de stijging van afschrijvingen en beheer- en onderhoudskosten en door verminderde opbrengsten door coronamaatregelen de regio's nauwelijks meer investeringsruimte voor grote ov-projecten hebben?

Antwoord 23

Zie mijn antwoord op vraag 7.

Vraag 24

Klopt het dat door de inzet op mobiliteitstransitie in stedelijke gebieden de voorziene groei van ov en fiets weleens groter kan uitpakken dan waar in de huidige prognoses van uit wordt gegaan?

Antwoord 24

De nieuwe NMCA zal voor de zomer van 2021 nieuwe prognoses presenteren ook voor de stedelijke gebieden. In deze analyse worden nu ook de woondeals meegenomen. In de prognoses voor de toekomst wordt op basis van actueel en vaststaand beleid de opgaven geschetst. Wanneer steden met maatregelen nog sterker inzetten op het stimuleren van de fiets of het OV is het aannemelijk dat het gebruik van deze modaliteiten harder toeneemt.

Vraag 25

Wat is de rol van de belbus en de regiotaxi in de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV? Waarom worden deze twee vervoersmiddelen niet genoemd?

Antwoord 25

In de contouren van het Toekomstbeeld OV is de rol van deur-tot-deurreis en andere vormen van OV (inclusief MaaS) nadrukkelijk benoemd. In de ontwikkelagenda lag de focus vooral op mogelijke maatregelen om geschetste ontwikkelrichtingen uit de contouren verder uit te werken. Andere modaliteiten en vormen van OV moeten hier naadloos op kunnen aansluiten. Dit is in de werkstroom «ketens en knooppunten» ook onderzocht. Daarin wordt gekeken hoe verschillende soorten vervoer op OV-knooppunten zo goed mogelijk kunnen worden verbonden. Zodat de reiziger een zo drempelloos mogelijke reis ervaart. In de Actie-agenda OV-knooppunten die in 2021 verschijnt, zal hier ook aandacht aan worden besteed.

Vraag 26

Wat is de rol van Mobility as a Service (MaaS) in de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV? Waarom wordt hier beperkt op ingegaan in de Ontwikkelagenda?

Antwoord 26

Zie ook mijn antwoord op vraag 25. MaaS is een belangrijk onderdeel van het programma Toekomstbeeld OV. Voor het drempelloos reizen van deur tot deur zien wij MaaS als een veelbelovende ontwikkeling waarbij deelmobiliteit de first en last mile van verschillende vormen van openbaar vervoer goed aan kan vullen. Bij knooppunten, zowel op treinstations als op andere mobiliteitshubs, wordt gekeken hoe verschillende soorten vervoer (waaronder deelmobiliteit) zo goed mogelijk kunnen worden verbonden.

Vraag 27

Wat wordt bedoeld met netwerkinterventies?

Antwoord 27

Dit betreffen ingrepen aan het spoornetwerk met een effect op hoe de treinen, ook op andere locaties, rijden.

Vraag 28

Welk voorwerk moet gedaan worden om in de komende jaren tot de juiste keuzes te komen?

Antwoord 28

Een volgend kabinet zal keuzes moeten maken over de verdere ontwikkeling van het OV-netwerk. Door dit jaar op onderdelen van de ontwikkelagenda een verdiepingsslag te maken zoals bijvoorbeeld de gewenste ontwikkelrichting op de lijn Utrecht-Arnhem, kunnen deze keuzes eerder worden gemaakt. Voor een groot aantal maatregelen zal een MIRT-stap nodig zijn. Dit vraagt ook een gedegen voorbereiding. Om voor stations en andere soorten OV-knooppunten keuzes te maken, werken de partners van het programma Toekomstbeeld OV2040 momenteel aan een Actie-agenda OV-knooppunten. Deze bevat afspraken en beslisinformatie om voor OV-knooppunten tot keuzes te komen.

Vraag 29

Wanneer wordt de benodigde beslisinformatie aan de Kamer toegestuurd?

Antwoord 29

De in mijn antwoord op vraag 28 aangegeven nadere studies zullen via het reguliere MIRT proces worden uitgewerkt en ter besluitvorming worden voorgelegd op de MIRT-overleggen. Zoals gebruikelijk wordt de Kamer elk jaar over de afspraken in het MIRT geïnformeerd.

Vraag 30

Wat is de reden dat de breed aangenomen motie van de leden Amhaouch en Laçin over een keuzebesluit over de verbinding Heerlen-Aken vóór 1 april 2021 (Kamerstuk 35 570-A, nr. 26) niet wordt betrokken in het Toekomstbeeld OV 2040?

Antwoord 30

Dit betreft een vraagstuk dat zich voor de korte termijn aandient en dat in een separaat traject worden onderzocht. In het eerste halfjaar 2021 zal de beslisinformatie gereed zijn en kunnen besluiten worden genomen. De informatie was nog niet tijdig beschikbaar om nog te betrekken in de ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV. Om die reden is in de ontwikkelagenda ook opgenomen dat de benodigde investeringen nog niet bekend zijn.

Vraag 31

Hoe is de aangenomen motie van het lid Amhaouch c.s. over een Deltaplan van/voor het Noorden (Kamerstuk 35 570 A, nr. 27) meegenomen in het Toekomstbeeld OV 2040?

Antwoord 31

In het Toekomstbeeld OV zijn voor het verbeteren van de verbinding vanuit Noord-Nederland naar de Randstad een aantal opties in kaart gebracht. De bij het AO MIRT aangenomen motie van dhr. Amhaouch c.s. is in de tijd gezien ingediend, nadat deze verschillende opties in het Toekomstbeeld OV al waren uitgewerkt. De informatie uit het Toekomstbeeld OV kan nu bij de uitvoering van de genoemde motie meegenomen worden.

Vraag 32

Hoe worden de uitkomsten van de motie van het lid Postma over een pilot met het breed beschikbaar maken van mobiliteitshubs in Gelderland (Kamerstuk 35 570 A, nr. 25) meegenomen in het Toekomstbeeld OV 2040.

Antwoord 32

Momenteel lopen gesprekken tussen het Rijk en de provincie Gelderland over mogelijke locaties voor gezamenlijke pilots met mobiliteitshubs in de provincie.

Hiernaast werken we in het programma Toekomstbeeld OV 2040 vanuit breder perspectief samen met alle partijen die betrokken zijn bij beleid en uitvoering rondom hubs, dus ook met de provincie Gelderland. Zo werken we aan een Actie-agenda OV-knooppunten, waarin we ook met provincie Gelderland spreken over de regionale beleidsprioriteiten voor knooppunten en hubs en hoe deze matchen met de landelijke prioriteiten.

Hiernaast kijken we in het programma Toekomstbeeld OV 2040 welke hobbels er eventueel weggenomen kunnen worden om samenwerking, besluitvorming en financiering hubs/knooppunten te vergemakkelijken. De provincie Gelderland neemt ook deel aan deze werkgroep.

Vraag 33

Waarom komt het uitgangspunt van de schaalniveaus in de Contourennota, te beginnen met 1 internationaal en 2 verbinding landsdelen, niet terug in de prioritering in de Ontwikkelagenda? Waarom is het uitgangspunt om het ov te vormen vanuit internationale verbindingen naar lokale verbindingen niet terug te vinden in de prioritering in de Ontwikkelagenda?

Antwoord 33

De ontwikkelagenda van het Toekomstbeeld OV kent geen prioritering behalve dat de gezamenlijke partijen hebben aangegeven dat, om de doelen van het Toekomstbeeld OV te behalen, uitvoering van menukaart 0 «Een robuuste basis» een randvoorwaarde is.

Vraag 34

Hoeveel megaton CO₂-winst is te behalen wanneer wordt geïnvesteerd in het ov zoals voorgesteld in de Ontwikkelagenda?

Antwoord 34

Het OV is na lopen en fietsen de schoonste manier om van A naar B te reizen. Met verdere verduurzaming van regionaal spoor en bussen is nog winst te behalen binnen het OV. In het kader van het Toekomstbeeld OV is geen onderzoek gedaan hoeveel CO₂-winst is te behalen vanuit een verandering van de modal split. Het CE Delft heeft in 2018 in opdracht van NS wel onderzoek gedaan naar de CO₂-effecten van anders reizen en best practices onder 40 grote bedrijven. In totaal is door CE Delft voorgerekend dat de uitstoot van zakelijk gerelateerd verkeer in 2016 (referentiejaar) bijna 13,2 megaton bedraagt. De impact van alle best practice-maatregelen van Anders Reizen tezamen leidt bij de onderzochte 40 grote bedrijven tot 45% CO₂-reductie van werkgerelateerd personenvervoer in 2030 ten opzichte van het huidige niveau². Per werknemer komt dit neer op 1,7 ton. Dit zijn deels autonome effecten doordat de mobiliteit over de gehele linie schoner wordt. De nabijheid van OV speelt wel een rol. De effecten zijn namelijk het grootst voor locaties die goed zijn ontsloten met OV.

Vraag 35

Op welke manier komt de veiligheid, gezondheid en leefbaarheid onder druk te staan, zoals wordt benoemd in dit stuk?

Antwoord 35

De ontwikkelagenda beschrijft in hoofdstuk 2 de opgaven in Nederland. Door de groei van de economie en ontwikkeling demografie is het de verwachting dat de mobiliteit op langere termijn zal toenemen. Dit heeft zonder aanvullende mobiliteitsmaatregelen een groot effect op de

² Bron: CE Delft (2018) CO₂-effect van Anders Reizen.

veiligheid, gezondheid en leefbaarheid. De opgave is het meest manifest in stedelijke gebieden.

Vraag 36

Welke onderbouwing en cijfers kunnen worden gegeven om de uitspraak dat het ov de meest verkeersveilige vorm van vervoer is en een gezonde vervoersvorm is?

Antwoord 36

In het kader van het programma Toekomstbeeld OV wordt gewerkt aan een monitor waarbij ook indicatoren worden weergegeven ten aanzien van veiligheid. Daarbij wordt uw Kamer over de veiligheid op het spoor (o.a. naar aanleiding van de jaarverslagen van ILT) reeds geïnformeerd. Vanwege het veelvuldig gebruik van lopen of fietsen bij het voor- en natransport is het OV ook een gezonde wijze van transport. Dit naast de lage CO₂-footprint van het OV.

Vraag 37

Waarom wordt het autoluw maken van steden betrokken in de Ontwikkelagenda van het Toekomstbeeld OV? Wat heeft dit te maken met het ov? Staan deze onderwerpen niet los van elkaar? Is het autoluw maken van steden randvoorwaardelijk voor goed ov in de stad? Moet het ov in steden niet altijd van goede kwaliteit zijn, ongeacht de vraag of de stad autoluw is of niet?

Antwoord 37

Het is aan regionale overheden om keuzes te maken in het lokale en regionale mobiliteitsbeleid. Indien er sterk sturend beleid wordt gevoerd, dan betekent dat dat meer mensen gestimuleerd worden om het OV of de fiets te gebruiken om op hun bestemming te kunnen komen. Bij scores zijn de mogelijke effecten hiervan nog niet (volledig) meegenomen.

Vraag 38

Klopt het dat stap 1 eerst uitgevoerd moet worden alvorens stap 2 uitgevoerd kan worden? Zo ja, waarom is het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en de keuze in goederenrouting afhankelijk van de doorgroei hoogfrequent spoorvervoer?

Antwoord 38

De ontwikkelagenda brengt de mogelijkheden en afhankelijkheden in beeld. Bouwstenen in menukaart 0 leggen allemaal een basis voor de toekomstige groei van het OV-systeem. De fasering en prioriteitstelling is nader te bepalen door een volgend kabinet afhankelijk van de beschikbare middelen en prioriteiten. Stap 1 en 2 kunnen los van elkaar uitgevoerd worden aangezien het losse projecten/keuzes zijn die ook een eigen doel kunnen dienen zoals het verbeteren van de verbinding tussen Amsterdam en Schiphol. Echter, deze maatregelen dragen ook in bredere zin bij aan het verruimen van de capaciteit op het spoornetwerk.

Vraag 39

Kunt u een opsomming geven van alle projecten die niet afhankelijk zijn van Menukaart 0 «Robuuste basis»?

Antwoord 39

Voor het spoornetwerk is per maatregel in de menukaart aangegeven of projecten afhankelijk zijn van stappen in de robuuste basis. Bouwstenen waarbij met een specifiek icoon geen aandachtspunt van de robuuste basis is genoemd, zijn bouwstenen die niet afhankelijk zijn van de robuuste basis. Dat betreft alle zogeheten trajecten en ambities die benoemd zijn als «Los te beschouwen bouwstenen» van het schema op

pagina 18 van de ontwikkelagenda. Bij elk van deze mogelijke kwaliteitsverbeteringen in het spoornetwerk kan meer autonoom gekeken worden wat passend en kosteneffectieve maatregelen en exploitatiemodellen zijn, omdat de samenhang met andere delen van het netwerk beperkt is. Of en zo welke opgaven moeten worden aangepakt zal aan de orde komen in de MIRT-gesprekken, waarbij urgentie, de beschikbare middelen en studiec capaciteit mede bepalend zijn.

Vraag 40

Welke projecten zijn afhankelijk van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn? En welke zijn afhankelijk van de keuze in goederenrouting? Kunt u deze categorieën apart opsommen?

Antwoord 40

Voor het spoornetwerk is per maatregel aangegeven of projecten afhankelijk zijn van stappen in de robuuste basis. Hieronder is per maatregel aangegeven welke afhankelijkheid er is.

Afhankelijk van doortrekken NZ-lijn	Afhankelijk van keuze goederenrouting Oost-Nederland	Afhankelijke van NZ-lijn en keuze goederenrouting Oost-Nederland
Utrecht – Arnhem (incl. IC Koningsweg)	Sprinter Amersfoort – Apeldoorn	Amsterdam – Almere / Amersfoort <i>IC's en Sprinters naar Zuid en CS</i>
ICE Amsterdam – Frankfurt e.v. IC+ & IC Alkmaar – Amsterdam / Schiphol Den Haag – Schiphol – Amsterdam (Introductie IC+)	Nieuwe verbinding Arnhem – Enschede Utrecht – Almere Woerden – Amsterdam Den Haag – Utrecht (i.c.m. lightrail Koningscorridor) <i>Introductie IC+</i> Meer IC+ Rotterdam – Utrecht S-Baanmodel Den Haag – Dordrecht Gorinchem – Dordrecht – Rotterdam	Amsterdam – Utrecht <i>+8 Intercity's</i> ICE naar centraal (bij hoogfrequente IC 20x Ams – Ut) Amsterdam – Utrecht <i>+12 Intercity's</i> HSL Zuid: Brussel / Parijs / London <i>Verhogen frequentie</i> Utrecht – Den Bosch – Tilburg / Eindhoven <i>+4 Intercity's Tilburg / Breda; +2 Intercity's Eindhoven</i> Utrecht – Den Bosch – Tilburg / Eindhoven (incl. IC stop Lunetten) <i>+4 Intercity's Tilburg / Breda; +2 Intercity's Eindhoven</i>

Vraag 41

Op welke manier vormen ov-concessiegrenzen of traditionele afbakeningen van modaliteiten op dit moment een belemmering voor Bus Rapid Transit (BRT)?

Antwoord 41

In de ontwikkelagenda is veel aandacht voor verbetering van het stad- en streekvervoer met Bus Rapid Transit. Ov-concessiegrenzen worden op dit moment vaak bepaald door gemeente- of provinciegrenzen. Reispatronen echter niet. Korte of lange ritten over grenzen heen zijn daarom vaak niet aantrekkelijk om met regionaal ov af te leggen omdat overstappen noodzakelijk is en daarmee de reistijd sterk toeneemt. Door over de grenzen heen te werken kan de daadwerkelijk gewenste reis beter gefaciliteerd worden.

De belemmering in de traditionele afbakening van modaliteiten is vooral een kwestie van perceptie. De traditionele bus heeft niet altijd een positief imago terwijl het qua systeem de functie van tram of zelfs metro kan evenaren en qua flexibiliteit in de buurt van de auto kan komen. Ook wordt in de publieke perceptie openbaar vervoer vaak afgezet tegen de auto, terwijl in het geval van BRT juist ook de combinatie van auto en bus een interessante is.

Vraag 42

Welke bestaande BRT-lijnen zijn op dit moment aanwezig?

Antwoord 42

Er zijn nog geen lijnen in Nederland die expliciet de naam BRT hebben gekregen maar er zijn wel voorbeelden van HOV-verbindingen die veel kenmerken van een BRT-systeem bevatten. Hieronder zijn een aantal trajecten benoemd:

- Q-link Groningen Stad en Groningen/Drenthe.
- Q-liner verbindingen in het Noorden. O.a. Groningen – Drachten – Heerenveen – Emmeloord.
- De Zuidtangent Haarlem – Schophol – Amsterdam Zuid.
- RNet geïntegreerd net metro, sneltram, tram en bus in de Randstad met een aantal buslijnen.
- Almere. Stadsnet met veel vrije busbanen.
- U-net in Utrecht heeft grote stukken vrije busbanen.
- Bravo Direct netwerk in Brabant.
- Brabantliners Breda – Gorinchem – Utrecht en Bergen op Zoom – Steenbergen – Rotterdam.
- Stadsnet Bravo in Eindhoven met veel vrije busbanen.

Vraag 43

Waarom is de Lelylijn niet opgenomen in menukaart 0 «Robuuste basis»?

Vraag 44

Welke criteria liggen ten grondslag aan menukaart 0?

Vraag 45

Welke criteria liggen ten grondslag aan het bepalen of een project behoort tot menukaart 0 «Robuuste basis» en dus wordt bestempeld als randvoorwaardelijk?

Antwoord 43, 44 en 45

De gezamenlijke partijen van het Toekomstbeeld OV hebben in menukaart 0 de maatregelen opgenomen die randvoorwaardelijk zijn om de doelen van het Toekomstbeeld OV te behalen (o.a. opvangen groei en 8 van de reiziger). Menukaart 0 bevat maatregelen die een basis leggen voor het OV-systeem van de toekomst. Dat is een eerste stap op weg naar verdere verbetering van het OV. Dit gaat bijvoorbeeld over beheer en onderhoud van infrastructuur, het oplossen van knelpunten in het OV-systeem en op de knooppunten. Daarnaast bevat het investeringen die een basis leggen voor de doorgroei van het spoornetwerk op de lange termijn.

Vraag 46

Welke urgente vervoersknelpunten – die zich naar verwachting ruim voor 2040 voordoen – worden geïdentificeerd?

Antwoord 46

In de NMCA van 2017 zijn vervoersknelpunten geïdentificeerd die richting 2030 en 2040 optreden. Op het spoor zijn er in 2030 opgaven tussen de steden in de Randstad en op de verbindingen naar de landsdelen. In de grote steden bevinden zich, met name op tram- en metrolijnen, opgaven

in het bus-, tram- en metrovervoer. De NMCA 2021 zal voor de zomer een beeld schetsen van het meest actuele inzicht in deze knelpunten.

Vraag 47

Welke routeringen van goederentreinen tussen met name de Rotterdamse haven en Duitsland (en verder naar Noordoost-Europa) zijn op dit moment voorhanden en waar dienen de nodige aanpassingen te worden gemaakt volgens de Ontwikkelagenda?

Antwoord 47

In deze fase zijn er een aantal opties vergeleken: de bestaande route van Rotterdam via Weesp, Deventer, Hengelo naar Bad Bentheim; een route Rotterdam-Betuweroute-Arnhem-Zutphen-Deventer-Hengelo-Bad Bentheim en een route Rotterdam-Betuweroute-Arnhem-Zutphen-Hengelo-Bad Bentheim en een Rotterdam-Betuweroute-N18 tracé naar Oldenzaal-Bad Bentheim. Op al deze routes zijn aanpassingen (meer sporen, aanpassen knooppunten, soms elektrificaties en/of nieuwe spoortrajecten) benodigd. Bij de bestuurlijke duiding is overeengekomen dat in een vervolgonderzoek alle vijf de varianten (inclusief een variant in Duitsland) zullen worden bekeken.

Vraag 48

Wordt met het aanwijzen van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn als randvoorwaardelijk, voordat daar nog over moet worden beslist, nu al prioriteit gegeven aan projecten in de Randstad? Is dat niet aan een nieuw kabinet?

Antwoord 48

De studie geeft vooral aan waar de netwerksamenhang groot is en waar dat minder groot is. De fasering en prioriteitstelling is nader te bepalen, waarbij de studie inzicht geeft welke samenhang van groot belang is bij het nemen van vervolgstappen op de ontwikkelagenda.

Vraag 49

Staan de bouwstenen, genoemd in menukaart 0 «Robuuste basis» op volgorde van belangrijk naar minder belangrijk? In hoeverre kan er prioritering in deze projecten worden aangebracht?

Antwoord 49

Nee. Bouwstenen in menukaart 0 leggen allemaal een basis voor de toekomstige groei van het OV-systeem. De fasering en prioriteitstelling is nader te bepalen door een volgend kabinet afhankelijk van de beschikbare middelen en prioriteiten.

Vraag 50

Klopt het dat het in de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040 bij menukaart 0 «Robuuste basis» gaat over zogenoemde randvoorwaardelijke activiteiten om tot een robuust ov-netwerk te komen? Ziet de Minister geen projecten buiten de Randstad, zoals bijvoorbeeld de Lelylijn, die deel uit zouden moeten maken van de «Robuuste basis» van ons ov?

Antwoord 50

Zie mijn antwoord op vraag 43, 44 en 45.

Vraag 51

Hoeveel is er vanaf 2025 structureel nodig voor beheer en onderhoud van ov-infrastructuur? Wat betekenen de tekorten voor beheer en onderhoud concreet voor de investeringscapaciteit in ov?

Antwoord 51

Voor het hoofdspoorwegennet is vanaf 2025 gemiddeld € 1,6 miljard per jaar benodigd voor beheer, onderhoud en vervanging. In algemene zin betekenen tekorten voor beheer, onderhoud en vervanging dat het initiëren van nieuwe aanlegprojecten steeds moeilijker wordt omdat een steeds groter deel van het totaalbudget op het Mobiliteitsfonds op gaat aan beheer, onderhoud en vervanging en er dus steeds minder overblijft voor investeringen in nieuwe infra.

Vraag 52

Hoe verhouden de kosten vanaf 2025 voor beheer en onderhoud van infrastructuur zich tot voorgaande jaren (vanaf 2010)?

Antwoord 52

Voor het hoofdspoorwegennet is vanaf 2025 gemiddeld € 1,6 miljard per jaar benodigd voor beheer, onderhoud en vervanging. Voor de periode 2010–2020 was dat gemiddeld € 1,4 miljard per jaar.

Vraag 53

Welke criteria liggen ten grondslag aan de genoemde randvoorwaardelijkheid in menukaart 0 «Robuuste basis», wetende dat bijvoorbeeld de Lelylijn hoger scoort op de bijdrage aan de inhoudelijke doelstellingen van het Toekomstbeeld OV 2040 dan bijvoorbeeld het «doortrekken van de Noord/Zuidlijn» maar deze laatste wel als randvoorwaardelijk wordt bestempeld en de Lelylijn niet? Bent u het ermee eens dat de Lelylijn ook als randvoorwaardelijk zou moeten worden benoemd voor het behalen van de doelstellingen en dat daarmee de Lelylijn ook in menukaart 0 «Robuuste basis» moet worden opgenomen?

Antwoord 53

Zie ook het antwoord op vraag 43 en 45. De bouwstenen in menukaart 0 «Een robuuste basis» leggen allemaal een basis voor de toekomstige groei van het OV-systeem. De maatregelen zijn ook nodig om een aantal vervolgstappen op het netwerk mogelijk te maken ten aanzien van bijvoorbeeld verbinding met de landsdelen, OV in hoogstedelijk gebied of internationaal. Het voorstel over een nieuwe snelle spoorverbinding Randstad-Noord-Nederland, waaronder de mogelijkheid van de aanleg van een Lelylijn, is eerder ingediend voor het Nationaal Groeifonds. De fondsbeheerders hebben geconstateerd dat er nog informatie ontbrak om tot een goede beoordeling te komen. Desgewenst kan dit voorstel na verdere uitwerking en aanvulling in een volgende ronde van het Groeifonds opnieuw voor toetsing worden ingediend.

Vraag 54

Waarom is menukaart 1 «Hoogfrequente stedenring» in eerste instantie niet gericht op het ov in Noord-Nederland?

Antwoord 54

De menukaarten zijn opgesteld in lijn met de ontwikkelrichtingen zoals opgenomen in de Contouren van Toekomstbeeld OV uit 2019. De Hoogfrequente stedenring is hierbij gedefinieerd als een gebied tussen de steden Amsterdam, Zwolle, Arnhem-Nijmegen, Eindhoven, Breda, Den Haag-Rotterdam, en Utrecht waarbij verder wordt ingezet op intensief aanbod van het openbaar vervoer.

Bij de menukaart versnellen naar de landsdelen is in kaart gebracht welke mogelijkheden er zijn om de verbinding van, naar en tussen de landsdelen te verbeteren. Het gaat daarbij met name om de verbindingen vanuit de Randstad naar Groningen, Leeuwarden, Hengelo, Enschede, Maastricht en Vlissingen.

Vraag 55

Wat is de reden dat de aandachtspunten bij de Lelylijn niet zijn ingevuld?

Antwoord 55

Per bouwsteen is opgenomen of er aandachtspunten zijn, bijvoorbeeld afhankelijkheid van de menukaart een robuuste basis of wanneer bijgedragen wordt aan het oplossen van een vervoersknelpunt. De Lelylijn kent geen van deze aandachtspunten.

Vraag 56

Wat zijn de aandachtspunten voor het realiseren van de Lelylijn?

Antwoord 56

Zie mijn antwoord op vraag 55, de Lelylijn kent geen van de aandachtspunten zoals genoemd in de legenda van de menukaarten. Zo is de aanleg van de Lelylijn bijvoorbeeld niet afhankelijk van de maatregelen in de menukaart 0 «een robuuste basis». Uit onderzoek naar de Lelylijn (of voorheen Zuiderzeelijn) is wel gebleken dat deze verbinding aandacht vraagt. Het potentieonderzoek heeft hierop ook gewezen. Het advies daaruit is om in een vervolgfase scenario's voor verstedelijkingsstrategieën uit te werken waarin naast de vervoerskundige kant ook aandacht is voor de mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling. In het BO MIRT van najaar 2020 is dan ook afgesproken dat in een verdiepend vervolgonderzoek vanuit de brede opgave de potentie van deze verbinding in samenhang met de haalbaarheid van een bijpassende ruimtelijke ontwikkeling ten aanzien van wonen, werken, recreëren en bereikbaarheid verder in kaart wordt gebracht.

Vraag 57

Waarom wordt de verbetering van de Sallandlijn pas na 2035 opgepakt? Waarom niet eerder? Wordt hierbij ook het aspect van de grensoverschrijdende verbindingen meegenomen (doortrekken van de lijn Zwolle-Twente naar Münster en andere bestemmingen in Duitsland)?

Antwoord 57

De ontwikkelagenda doet geen uitspraak over het al dan niet oppakken van verbeteringen op de Sallandlijn. Of en wanneer de ambities op deze corridor worden aangepakt hangt af van de stappen die gezet worden voor de menukaart een robuuste basis. In de ontwikkelagenda is opgenomen dat deze stappen naar verwachting tussen 2030 en 2035 kunnen worden gezet. Bij een vervolgstudie kunnen ook de internationale verbindingen met Duitsland worden betrokken.

Vraag 58

Hoe worden bij Bouwsteen «Versnellen naar landsdelen» de verschillende ambities in de landsdelen met betrekking tot betere spoorverbindingen tegen elkaar afgewogen? Welke rol spelen criteria als inwonertal en kosten-batenanalyse?

Antwoord 58

Die afweging is in deze fase nog niet gedaan; de ontwikkelagenda brengt de diverse aspecten als vervoerwaarde, kosten en exploitatieaspecten in kaart. Zoals gebruikelijk wordt in de bestuurlijke gesprekken over het MIRT bezien welke opgaven als eerste worden opgepakt.

Vraag 59

Welk deel van de tijdswinst van circa 15–20 minuten voor de intercity (IC) Enschede – Zwolle – Amsterdam bevindt zich tussen Zwolle en Amsterdam?

Antwoord 59

Dit betreft ca. 5–10 minuten ten opzichte van de huidige reistijden.

Vraag 60

Erkent u dat, nu uit de Ontwikkelagenda blijkt dat deze versnelling mogelijk is met de aanleg van de Lelylijn, deze versnelling ook in de verdere uitwerking prioriteit heeft?

Antwoord 60

De ontwikkelagenda brengt de mogelijkheden in beeld, onder andere om te versnellen naar de landsdelen. Het voorstel over een nieuwe snelle spoorverbinding Randstad-Noord-Nederland, waaronder de mogelijkheid van de aanleg van een Lelylijn, is eerder ingediend voor het Nationaal Groeifonds. De fondsbeheerders hebben geconstateerd dat er nog informatie ontbrak om tot een goede beoordeling te komen. Desgewenst kan dit voorstel na verdere uitwerking en aanvulling in een volgende ronde van het Groeifonds opnieuw voor toetsing worden ingediend.

Vraag 61

Wat zijn de benodigde infra-investeringen voor de rechtstreekse intercityverbinding Eindhoven-Düsseldorf?

Antwoord 61

Op basis van onderzoek door ProRail is een toekomstvast maatregelenpakket voor de verbinding Eindhoven-Düsseldorf uitgewerkt. In het BO MIRT Zuid-Nederland van najaar 2020 zijn daarbij ook aanvullende afspraken gemaakt voor de benodigde infrastructuurmaatregelen voor zowel emplacement Eindhoven als emplacement Venlo.

Vraag 62

Hoe verhoudt het feit dat nog onbekend is wat de investeringen gaan zijn op de verbinding Den Haag – Eindhoven zich met de infra-investeringen op Eindhoven CS die nodig zijn om de verbindingen naar Düsseldorf en naar Aken mogelijk te maken?

Antwoord 62

In de bestuurlijke overleggen MIRT van najaar 2020 is een afspraak gemaakt voor een toekomstvast ontwerp van het spoor rondom Eindhoven. In deze verkenning worden de infrastructuraanpassingen nader uitgewerkt. In Eindhoven komen de diverse stromen samen.

Vraag 63

Wat is de reden dat de benodigde infra-investeringen voor de verbinding Randstad-Aken nog niet bekend is?

Antwoord 63

Zie mijn antwoord op vraag 30.

Vraag 64

Is de verbinding Amsterdam-Luik een intercityverbinding via Eindhoven-Maastricht?

Antwoord 64

Ja, dit is een van de opties om de verbinding Maastricht-Luik te verbeteren. Een andere optie om de verbinding met Luik te verbeteren is een frequentieverhoging van de bestaande internationale stoptrein Maastricht-Luik.

Vraag 65

Hoe zijn de kosten ingeschat van de infra-investering voor de IJmeerverbinding?

Antwoord 65

In de ontwikkelagenda is gebruik gemaakt van een kosteninschatting vanuit een regionale studie.

Vraag 66

Hoe passen de geschatte infra-investeringskosten van 2,5 miljard euro tot 5 miljard euro in de eerdere berekeningen van de IJmeerverbinding, waarbij de maximale kosten werden geschat op 2,9 miljard euro?

Antwoord 66

In de ontwikkelagenda is gebruik gemaakt van bandbreedte rondom de investeringskosten. Dit om de onzekerheid in deze fase weer te geven. Vanuit eerdere ervaringen over kostenramingen bij grote projecten is in de ontwikkelagenda niet een te optimistisch beeld geschetst van de verwachte investeringskosten. Een eventuele IJmeerlijn wordt in het kader van het brede MIRT onderzoek Amsterdam-Almere (Bay-area) onderzocht.

Vraag 67

Wat is de reden dat onbekend is wat de passagierswinst is met de komst van een intercity op Barneveld-Noord?

Antwoord 67

In het onderzoek is per abuis dit station niet opgenomen in de vervoeranalyse. Bij vervolgstudies zal nader vervoerwaardeonderzoek plaatsvinden naar de reizigerswinst op het station en de reizigers die nadeel ondervinden van een extra stop.