

Vergaderjaar 2018–2019

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 689

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 29 maart 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 6 februari 2019 inzake het toekomstbeeld openbaar vervoer (Kamerstuk 23 645, nr. 685).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 27 maart 2019. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Rijkers

Vraag 1

Is aan de actieagenda voor noodzakelijke knooppunten, genoemd in het document «Contouren Toekomstbeeld OV 2040» (hierna: de Contouren), ook een investeringsagenda gekoppeld? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 1

De contouren schetsen een beeld van het Openbaar Vervoer (OV) richting 2040 (bijlage bij Kamerstuk 23 645, nr. 685). Met de partijen binnen het Toekomstbeeld is ook specifiek gekeken naar een handelingsperspectief voor knooppunten. Het vervolg op de afgelopen fase van het Toekomstbeeld OV zal onder andere in het teken staan van het concretiseren en in de tijd plaatsen van de ontwikkelrichtingen met betrekking tot het netwerk. Bij de concretisering voor knooppunten, zoals stations, zal onder andere een beeld worden geschetst van gewenste investeringen. Op dit moment is er derhalve nog geen concrete investeringsagenda voor stations. Op het moment dat er sprake is van substantiële rijksbijdragen zal dit via het MIRT worden besloten.

Vraag 2

Kunt u toelichten welke richtingen in de Contouren gekozen worden voor andere delen en regio's dan de daarin genoemde «ring» van negen grote steden in Nederland? Hoe verhoudt zich dit tot deze ring?

Antwoord 2

Het openbaar vervoer is richting 2040 ook belangrijk voor de bereikbaarheid in de regio. Dit gaat enerzijds om goede regionale verbindingen met bijvoorbeeld bussen, maar ook om nieuwe OV-concepten en goede aantakking op een hoogfrequent netwerk van treinen. In de contouren is dan ook per schaalniveau gezamenlijk de ontwikkelstrategie geschetst. Dit geldt voor internationaal, nationaal, regionaal en lokaal. Voor de landdelen is de ambitie geformuleerd om deze met sterke assen te verbinden met de Randstad. Binnen de stedelijke «ring» is de ambitie neergelegd voor vaak en snel OV, met maatwerk in termen van frequentie, stops en snelheid. Uiteraard moet er te allen tijde een goede verknoping van de mobiliteit zijn, zodat de regio's buiten de stedelijke ring hiervan profiteren.

Vraag 3

Welke relatie ziet u tussen de flinke ambities ten aanzien van het openbaar vervoer (hierna: OV) en de «modal shift» die beide kunnen bijdragen aan het Klimaat- en Energieakkoord?

Antwoord 3

Door te investeren in het OV en een aantrekkelijke en duurzame reisoptie aan te bieden aan de reiziger kan OV zowel een deel van de reizigersgroei faciliteren als een bijdrage leveren aan het bereiken van de doelen uit het Klimaatakkoord. Met de contouren van het Toekomstbeeld OV schets ik samen met partijen welke rol het OV in het totale mobiliteitssysteem kan spelen en welke gezamenlijke doelen, principes en vervolgstappen ik nodig acht om ook in de toekomst een aantrekkelijk OV systeem te hebben. We zetten daarbij in op de kracht van het openbaar vervoer om grote stromen reizigers op een kosten- en ruimte-efficiënte manier te vervoeren. Een belangrijke ontwikkelrichting is dan ook de inzet op een frequent aanbod van het openbaar vervoer tussen steden. Naast het investeren in extra capaciteit van de infrastructuur, en door vervoerders in extra materieel, zet ik ook in op een betere benutting van de bestaande capaciteit. Door met een breed pakket aan maatregelen reizigers beter over de dag te spreiden, kunnen meer mensen op een efficiënte en comfortabele wijze met het OV van A naar B reizen.

Vraag 4

Hoe zorgt u ervoor dat de OV-opgave van de Netwerkuitwerking Lange Termijn Toekomstbeeld OV (hierna: het Toekomstbeeld OV) een plek krijgt binnen de aangekondigde Mobiliteitsagenda van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de spelregels voor het nieuwe Mobiliteitsfonds?

Antwoord 4

Het Toekomstbeeld OV heeft een belangrijke link met de uitwerking van beleid en financiering gericht op mobiliteit in plaats van modaliteit waar ik samen met de Minister aan werk. De kracht van het OV moet hier in samenhang met andere modaliteiten een duidelijke plek krijgen. Vanuit de gezamenlijke mobiliteitsopgaven bezien we in het mobiliteitsfonds hoe tot een goede selectie en weging van projecten en programma's kan worden gekomen. Uw Kamer ontvangt binnenkort een hoofdlijnenbrief waarin wij de voorgenomen aanpak en de contouren van het Mobiliteitsfonds met u delen. Op basis van deze contouren, die richtinggevend zijn voor de wijze waarop we willen investeren vanuit het Mobiliteitsfonds, werken wij verder aan verdere ontwikkeling van de bijpassende afweegmethodiek en instrumentarium.

Vraag 5

Hoe hangen de Contouren samen met de Nationale Omgevingsvisie (hierna: NOVI), die in ontwikkeling is? Hoe zorgt u voor de noodzakelijke integraliteit van ruimtelijke opgaven zoals woningbouw en de tijdige aanleg van OV-infrastructuur? Hoe voorkomt u dat investeringen en besluitvorming voor woningbouw en OV-infrastructuur niet synchroon lopen, zoals in het verleden vaker gezien?

Antwoord 5

De NOVI is de visie van het kabinet op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving, en bevat hoofdlijnen van het samenhangend beleid op het gebied van onder andere de ruimtelijke ordening, mobiliteit, water, milieu en duurzaamheid. In het Toekomstbeeld OV is het beleid met betrekking tot openbaar vervoer verder uitgewerkt (Kamerstuk 23 645, nr. 685). Zowel de NOVI als het Toekomstbeeld OV onderschrijven de noodzaak van het integraal benaderen en bekostigen van de bereikbaarheids- en de woningbouwopgave. Dit krijgt ook steeds steviger zijn beslag in verkenningen en planvorming ten behoeve van bereikbaarheid en gebiedsontwikkeling. De stedelijke bereikbaarheidsprogramma's zijn hier een goed voorbeeld van.

Vraag 6

Is het waar dat door de bouw van zo'n 500.000 woningen in de brede Randstad tot 2030 er reeds een groot aantal knelpunten op de OV-netwerken ontstaat voor 2030 en dat de huidige budgetten niet voorzien in de oplossing van deze knelpunten? Is het om deze reden niet noodzakelijk om belangrijke delen van het Toekomstbeeld OV reeds voor 2030 te realiseren?

Antwoord 6

In de NMCA 2017 zijn de knelpunten op het spoor en bus, tram, metro voor 2030 en 2040 opgenomen. In de NMCA wordt uitgegaan van de WLO scenario's, deze zijn beleidsarm en houden geen rekening met beleidswijzigingen als gevolg van het Klimaatakkoord of andere invulling van de ruimtelijke ordening. In het hoge scenario wordt in 2030 onder andere uitgegaan van circa 700.000 extra huishoudens in de Randstad ten opzichte van 2012. Dit leidt tot aanvullende mobiliteitsgroei in 2030 en het ontstaan van capaciteitsknelpunten op enkele plekken. Met het huidige investeringsprogramma dragen de diverse overheden (Rijk en regio's) bij

aan het accommoderen van deze groei. Van belang is dan ook de tijdige uitvoering van reeds bestaande plannen, betere benutting en gerichte verdere verbeteringen, om de groei van het OV te kunnen afwickelen. Dit zal moeten plaatsvinden binnen de huidige en toekomstig beschikbare financiële middelen bij de diverse betrokkenen. Deze gesprekken voer ik met de bestuurders in het kader van het MIRT. Daarnaast zullen wij kijken welke onderdelen van de plannen al eerder gerealiseerd kunnen worden om ruimtelijke ontwikkeling te faciliteren en knelpunten te voorkomen. We gaan hierbij uit van intensieve samenwerking met regionale partners.

Vraag 7

Wat wordt bij actie 5 bedoeld met het inzetten op pilots met prijsprikkels? Deelt u de mening dat dit zal moeten gaan om kortingen buiten de drukste spitsuren en niet om tariefverhogingen in de drukste spitsuren?

Antwoord 7

Ik vind het belangrijk dat alle opties om het spoorstelsel optimaal te benutten goed worden bekeken. In de spits – en dan met name de hyperspits – is het op bepaalde trajecten nu al erg druk. Met de verwachte reizigersgroei in de komende decennia wordt het een uitdaging om alle treinreizigers comfortabel te laten reizen. We investeren daarom fors in extra capaciteit op het spoor en in nieuw materieel. Daarnaast is inzet op vraagsturing noodzakelijk om de drukte beter te spreiden. Een goed voorbeeld hiervan is het aanpassen van collegetijden, zoals is gedaan in Heyendaal in Nijmegen.

Ook prijsprikkels kunnen een manier zijn om reizigers te verleiden op een ander tijdstip te gaan reizen. NS heeft mij gevraagd om pilots met prijsdifferentiatie te mogen ontwikkelen, met als doel de drukte in de hyperspits beter te spreiden. Pilots met prijsdifferentiatie sta ik alleen toe onder strenge voorwaarden, waarvan voor mij de belangrijkste is dat de trein altijd aantrekkelijk én betaalbaar moet blijven voor reizigers. Ook vind ik het van belang dat pilots erop gericht zijn om te leren over de effecten van prijsprikkels en dat pilots zorgvuldig worden vormgegeven. Goed overleg met consumentenorganisaties en uw Kamer is daarvoor nodig. Ik zal uw Kamer dan ook nader informeren als NS concrete voorstellen heeft uitgewerkt.

Vraag 8

Wat wordt bij actie 6 bedoeld met drempelbijdragen in stedelijk/regionaal OV voor reizigers met een OV-studentenkaart? Betekent dit dat u studenten extra wilt laten betalen en dat studenten daarmee geen afgekocht reisrecht meer zouden hebben? Bent u bereid deze afspraak te wijzigen in pilots met aangepaste school- en werktijden, zoals in de regio Nijmegen al concreet tot resultaat heeft geleid?

Antwoord 8

In de contouren is opgenomen dat regionale partijen graag willen experimenteren met de OV-studentenkaart (het studentenreisproduct). Op sommige trajecten vormen studenten immers een aanzienlijk deel van het totaal aantal reizigers, zeker ook op trajecten waar met name in de ochtend sprake is van zeer drukke treinen of bussen. Ik sta open voor een breed palet aan goede ideeën en experimenten die de druk op het OV in de (ochtend)spits kunnen verlichten. Ik hecht aan een zorgvuldige afweging vanuit de regionale overheden. Eventuele voorstellen vanuit gemeenten of provincies voor experimenten met de studenten-doelgroep mogen niet in strijd zijn met de contractuele afspraken tussen het Ministerie van OCW en de vervoersbedrijven over het studentenreisproduct. Dat betekent onder meer dat studenten niet verplicht kunnen worden tot het betalen van een drempelbijdrage voor reizen met het OV. Resultaten zoals die in Nijmegen hebben overigens ook laten zien dat het

enkel aanpassen van les- en werktijden al een flinke bijdrage kan leveren aan het afvlakken van de hyperspits. Ik blijf regio's dan ook aanmoedigen hier op in te zetten. De motie van de leden Amhaouch en Paternotte¹ vraagt mij dit ook te doen. Zo breng ik dit onderwerp nadrukkelijk ter tafel in de gesprekken die ik voer met regio's en in de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's. Hoewel de onderwijstijden niet expliciet worden genoemd in de contouren, hoort dit voor mij zonder twijfel bij de acties die als «spitsmijden» zijn beschreven.

Vraag 9

Waarom is er veel aandacht voor railvervoer en weinig aandacht voor busvervoer, ook in de rustigere gebieden? Welke maatregelen neemt u om de ontsluitende sociale functie van het OV te verbeteren?

Antwoord 9

De contouren van het Toekomstbeeld geven een brede visie op de toekomst van het OV in welke vorm dan ook; railvervoer, busvervoer en andere vervoersconcepten als deelfietsen en deelauto's. In de onderliggende stukken, waaronder de netwerkuitwerking kunt u lezen dat er wel degelijk ook (veel) aandacht is voor andere modaliteiten dan «de trein». Door de kracht van de verschillende modaliteiten te benutten en onderling goed te koppelen, zowel fysiek (via knooppunten) als digitaal (via informatie-uitwisseling), ontstaat een efficiënt en sterk mobiliteitsstelsel voor de reiziger. Daarmee gaan de contouren in op de toekomst van het OV in zowel drukke als rustige gebieden. Buiten stedelijke gebieden heeft het OV een belangrijke rol om voorzieningen bereikbaar te houden. Het OV kan hier verbeterd worden met gerichte investeringen in het OV en inzet op vraaggestuurde concepten als aanvulling daarop. In het vervolgtraject zal per regio worden uitgewerkt hoe dit het beste vorm kan krijgen.

Vraag 10

Waarom is het streven dat het OV zijn deel van de mobiliteitsgroei opvangt in plaats van dat het OV een toenemend deel van de mobiliteit voor zijn rekening neemt?

Antwoord 10

Het OV heeft in de totale mobiliteit een belangrijk aandeel, zeker in stedelijk gebied. In de NMCA zien we dat de mobiliteit in alle sectoren steeds verder groeit. Met de contouren beogen we dat het OV in ieder geval haar deel van de mobiliteitsgroei kan opvangen. Dit betekent bijvoorbeeld ook dat in stedelijk gebied het OV samen met de fiets de drager van de mobiliteit moet zijn.

Vraag 11

Kunt u inzichtelijk maken in hoeverre de capaciteit op het spoor vergroot kan worden door treinen te verlengen en welke overwegingen daarbij een rol spelen?

Antwoord 11

In het Toekomstbeeld OV is bekeken hoe de knelpunten gesignaleerd in de NMCA 2017 opgelost kunnen worden. In de NMCA is rekening gehouden met de maximale capaciteit van het (huidige en besteld) materieel gegeven de maatgevende perronlengte van stations waar gehalteerd wordt. Belangrijke overweging bij het verlengen van treinen is daarom de kosten-batenverhouding van maatregelen om de perrons te verlengen. Deze hangt zeer sterk af van het aantal stations waar de perrons verlengd moeten worden. Inzet van langere treinen is niet altijd de beste oplossing. Ook inzet van ander materieel, bijvoorbeeld dubbeldekkers, of de

¹ Kamerstuk 35 000 XII, nr. 34

bediening van stations met een hogere frequentie kan helpen om de capaciteit te verhogen.

Vraag 12

Is er een inventarisatie van de privacyrisico's gemaakt, als de overstap van betalen met de OV-chipkaart naar betalen met de bankpas gerealiseerd zou worden?

Antwoord 12

Binnen het werkprogramma OV betalen wordt door vervoerders en overheden gewerkt aan de introductie van verschillende betaalwijzen voor het OV. In de uitwerking van het programma wordt alles getoetst op privacy-compliance en dit wordt ook geborgd in de programma-besturing. De bankpas wordt in het OV straks op dezelfde manier gebruikt als bijvoorbeeld in winkels en horeca: de verkopende partij krijgt bij transacties alleen info op basis van het interne kaartnummer van de bankpas (en niet het rekeningnummer op de buitenkant van de bankkaart). De verkoper heeft ook geen NAW-gegevens van de kaarthouder. Ik hecht aan goede privacy en dit zal dan ook een randvoorwaarde zijn voor het nieuwe OV-betalen.

Vraag 13

Kan de reisgeschiedenis, als er wordt overgestapt op betaling met bankpassen en PSD2, gemakkelijker door derden ingezien worden?

Antwoord 13

Een vereiste onder PSD2 is dat betaaldienstverleners alleen toegang mogen krijgen tot persoonsgegevens van consumenten als zij hiervoor uitdrukkelijke toestemming hebben gekregen van die consumenten. De consument beslist dus zelf of een betaaldienstverlener inzage mag hebben in zijn of haar bankrekening en betaalgedrag. Deze derde partij ziet echter alleen de betalingsbedragen en dus niet de reisgeschiedenis. Op dit moment is het voor de reizigers bij de proef met de bankpas tussen Den Haag en Leiden alleen mogelijk om via de bijbehorende app de reisgeschiedenis in te zien. Of het gemakkelijker wordt voor derden om reisgeschiedenis van individuen in te zien is dus afhankelijk van toestemming van die individuen om dit in te zien en de mogelijkheid die geboden gaat worden door Translink en vervoerders voor koppeling van betaalgegevens met de reisgegevens.

Vraag 14

Kan een kostenindicatie gegeven worden voor de aanleg per kilometer spoor naarmate de rijsnelheid op het spoor hoger ligt?

Antwoord 14

Het is niet mogelijk om een generieke kostenindicatie te geven voor versnelling op het spoor. De kosten zijn sterk afhankelijk van de uitgangssituatie. Wanneer er bij de aanleg van nieuwe sporen vanaf het begin af met hogere snelheden rekening wordt gehouden, zal dit geen grote kostensprong met zich mee brengen ten opzichte van de reguliere investeringskosten. Dat ligt anders bij het versnellen van bestaande lijnen. Om in een bestaande situatie hogere snelheden te realiseren zijn er grote wijzigingen aan het spoor nodig (bijvoorbeeld meer afstand tussen sporen en/of vervanging van bovenleiding). Vanuit veiligheids- en leefbaarheids-overwegingen dienen daarnaast vaak overwogen vervangen te worden en grootschalige maatregelen voor geluid- en trillingshinder nodig zijn. Dit kan bijvoorbeeld betekenen dat geluidswallen en tunnels nodig en/of wenselijk zijn. Al met al betekent versnelling van bestaande lijnen dat het betreffende traject vrijwel helemaal opnieuw gebouwd moet worden.

Vraag 15

Is overwogen de grens van 800 km voor vervanging van het vliegtuig door de trein te verhogen?

Antwoord 15

Nee. Uit wetenschappelijk onderzoek blijkt dat de mogelijkheid voor substitutie naar het spoor bij reisafstanden boven de 800 kilometer zeer beperkt is, zoals ook aangegeven in het KIM-onderzoek «substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor» dat ik uw Kamer juni vorig jaar heb doen toekomen². Om treinreizen boven de 800 kilometer aantrekkelijk te maken zijn in het algemeen grote investeringen nodig om tot een interessante reistijd van minder dan 6 uur te komen.

Vraag 16

Is het in de visie een voorwaarde dat OV-verbindingen altijd rendabel zijn en, zo ja, waarom?

Antwoord 16

Bij het afwegen van investeringen in OV verbindingen is bij het opstellen van de visie gekeken naar de maatschappelijke opgaven. Vervoerstromen zijn daar een belangrijk element in. Voor de grotere projecten zullen MKBA's worden opgesteld om de bijdrage aan de maatschappelijke welvaart in kaart te brengen en de kosteneffectieve oplossingen te bepalen. Er wordt dan ook breder gekeken dan enkel rentabiliteit van een verbinding. Er is ten behoeve van de contouren indicatief ingeschat of er een gereede kans is op voldoende reizigers, omdat dit van belang is voor een kansrijke exploitatie en besluiten over vervolgonderzoek.

Vraag 17

Kunnen aanbestedingen zo ingericht worden dat zeer rendabele onderdelen en minder rendabele onderdelen elkaar opheffen, zodat bijvoorbeeld een nachtnetwerk (dat moeilijker rendabel is te krijgen) deels gefinancierd wordt uit de winst die overdag in de spits gemaakt wordt?

Antwoord 17

Ja. Het is in beginsel zo dat elke concessie meer en minder rendabele onderdelen kent. Afhankelijk van de keuzes die de aanbestedende overheid maakt en de invulling hiervan door de winnende vervoerder kan dit anders uitvallen. In veel gevallen wordt het verschil tussen de rendabele en onrendabele onderdelen opgevangen door de aanbestedende overheid.

Vraag 18

Waarom is er veel aandacht voor railvervoer en weinig aandacht voor busvervoer, ook in de rustigere gebieden? Welke maatregelen neemt u om de ontsluitende sociale functie van het OV te verbeteren?

Antwoord 18

Zie mijn beantwoording van vraag 9.

Vraag 19

Kunt u voorbeelden geven van het type maatregelen dat puur regionaal kan worden gezien en van het type maatregelen dat op basis van een landelijk kader moet worden bekeken?

Antwoord 19

In zijn algemeenheid zullen de maatregelen aan het spoornet in landelijke samenhang moeten worden bekeken, omdat treinen meerdere gebieden

² Kamerstuk 29 984, nr. 783

bedienen en de samenhang in de dienstregeling van belang is; verder maken ook goederentreinen van het spoor gebruik. Gezien de geconstateerde samenhang is een beperkt aantal regionale verbindingen geschikt om puur regionaal te bezien. Een verbinding die regionaal bezien kan worden is bijvoorbeeld Stadskanaal – Groningen. Veel regionale spoorlijnen zijn echter ook fysiek of qua dienstregeling afgestemd op het landelijke netwerk. Een integrale analyse is daarom noodzakelijk. Maatregelen die regionaal kunnen worden bezien hebben met name betrekking op overstappunten tussen auto-fiets en metro/tram/bus maar ook «Mobility as a Service» (MAAS). Ook wat betreft de uitwerking van HOV-lijnen ligt de regie op regionaal niveau. Bij aantakking op het spoornetwerk is de afstemming met het landelijk kader ook weer van belang.

Vraag 20

Hoe verhoudt de verdere netwerkuitwerking van het Toekomstbeeld OV zich tot investeringen die hierbij komen kijken?

Antwoord 20

In de netwerkuitwerking bij het Toekomstbeeld OV is een zeer indicatieve bandbreedte aangegeven voor de benodigde investeringen bij verschillende scenario's (zie rapport bevindingen netwerkuitwerking (bijlage bij Kamerstuk 23 645, nr. 685)). In het vervolg op de contouren wordt samen met partijen in het Toekomstbeeld ingezet om verder te concretiseren en waar mogelijk te faseren. Daarmee ontstaat zicht op een adaptieve agenda voor het OV. De contouren wil ik daarnaast nadrukkelijk ook betrekken in het bredere gesprek over bijvoorbeeld de ontwikkeling van de mobiliteit en de verstedelijking.

Vraag 21

Hoe verhoudt de netwerkuitwerking zich tot besluitvorming in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) en de transitie naar het Mobiliteitsfonds?

Antwoord 21

De contouren met bijbehorende netwerkuitwerking geven de mogelijkheden aan van het OV richting 2040. Het OV is daarbij een belangrijk onderdeel in de totale mobiliteit in Nederland. De mogelijkheden die het OV biedt voor de mobiliteit in Nederland en welke maatregelen hiervoor nodig zijn, vormen input voor de gesprekken over de transitie naar het Mobiliteitsfonds. Daarnaast heb ik in mijn brief aangegeven dat besluiten over nieuwe investeringen lopen via de bestuurlijke overleggen MIRT. Zie ook mijn beantwoording van vraag 4.

Vraag 22

Hoe zorgt u voor meer tempo, gezien het feit dat na de «vertrekpunten Toekomstbeeld OV» van 2016 er nu, in 2019, pas een «Contourennota» ligt? Wanneer worden besluiten genomen over noodzakelijke investeringen en concrete OV-projecten die steden onderling en steden met regio's verbinden?

Antwoord 22

Het huidig kabinet geeft prioriteit aan onze infrastructuurnetwerken. Dit doen we onder andere via het lopende MIRT-programma en extra middelen voor infrastructuur. Het Toekomstbeeld is in 2017 door uw Kamer als controversieel verklaard. Het afgelopen jaar heeft in het teken gestaan om de vertrekpunten uit 2016 uit te werken in onder andere lijnvoeringen, een handelingsperspectief voor knooppunten en een aantal concrete acties op het gebied van vraaggestuurde mobiliteit. Zoals ik in

mijn brief bij de contouren heb aangegeven (Kamerstuk 23 645, nr. 685) wordt investeringsbesluiten genomen bij de bestuurlijk overleggen MIRT.

Vraag 23

Hoe is de planning en de voortgang van het programma OV-SAAL, oftewel het traject Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad?

Antwoord 23

De uitvoering van de infrastructuraanpassingen in het kader van OV-SAAL als onderdeel van het programma PHS is in volle gang. De bedoeling is dat de werkzaamheden in 2027 worden afgerond. PHS is recent aangewezen als «groot project» (Kamerstuk 32 404, nr. 82). Ik verwacht op korte termijn de basisrapportage naar de Tweede Kamer te sturen. Daarna rapporteer ik ieder half jaar over de voortgang.

Vraag 24

Wat is de stand van zaken ten aanzien van het eerder gemelde potentiële financiële tekort voor de uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (hierna: PHS) en hoe verhoudt dit tekort zich tot de ambities in het Toekomstbeeld OV?

Antwoord 24

Zoals toegezegd aan uw Kamer breng ik in het kader van de Groot Project status van PHS in april een basisrapportage uit. Daarin zal het actuele beeld worden geschetst. Bij de contouren van het Toekomstbeeld OV met zichtjaar 2040 zijn de maatregelen vanuit PHS als uitgevoerd verondersteld.

Vraag 25

Kunnen alle projecten in de Amsterdamse regio vanwege de sterke groei in die regio en de samenhang van de spoorse projecten tijdig worden gerealiseerd? Welke risico's zijn er?

Antwoord 25

Over de projecten wordt via de MIRT-rapportages en de voortgangsrapportages PHS gerapporteerd. Er zijn in relatie tot het Toekomstbeeld OV geen specifieke risico's te melden over de projecten in de regio Amsterdam. In zijn algemeenheid geldt dat in het Toekomstbeeld OV de huidige MIRT-projecten als afgerond worden verondersteld. De projecten in de Amsterdamse regio moeten veelal worden uitgevoerd in een drukke en volle omgeving. Bovendien moet in de bouwfaserings rekening worden gehouden met grote reizigersstromen die ook tijdens de verbouwing moeten worden gefaciliteerd. Dit brengt risico's met zich mee die binnen de projecten beheerst moeten worden. In de genoemde rapportages wordt hierover gerapporteerd.

Vraag 26

Is het uitgangspunt dat eerst de reeds eerder overeengekomen projecten worden gerealiseerd alvorens nieuwe ambities worden omarmd?

Antwoord 26

Het uitgangspunt is dat de projecten zoals opgenomen in het MIRT tot en met 2030 zijn uitgevoerd. Gezien de uitkomsten van de NMCA die in 2017 is opgesteld, is het van groot belang dat de eerder overeengekomen projecten (die onderdeel zijn van het MIRT) tijdig worden uitgevoerd. Vanzelfsprekend zullen als er nieuwe inzichten ontstaan, deze daar waar mogelijk worden verwerkt in bestaande of nog komende projecten.

Vraag 27

Op welke wijze houdt uw visie rekening met verbinding met de gebieden die aan de landsgrenzen liggen?

Antwoord 27

Voor grensgebieden is het belangrijk om verbonden te zijn met de rest van het land, maar ook om verbonden te zijn met de regio aan de andere kant van de grens; grensoverschrijdende verbindingen spelen een belangrijke rol in het versterken van de regio's aan weerszijden van de grens. Daarom maken deze verbindingen een belangrijk onderdeel uit van de contouren van het Toekomstbeeld OV: IC-netwerken in Nederland zullen worden gekoppeld aan IC-stations over de grens, waar mogelijk door binnenlandse IC-lijnen (gedeeltelijk) door te trekken naar ons omringende landen. In het vervolg zal onderzocht worden hoe hier uitwerking aan gegeven kan worden ook in combinatie met kortere grensoverschrijdende verbindingen over het spoor of per bus. Ook hebben we per project aandacht voor de internationale baten (en lasten) die optreden voor reizigers aan weerszijden van de grens.

Vraag 28

Wanneer komt het onderzoek naar OV-verbindingen van middelgrote kernen en economische concentraties zonder treinstation?

Antwoord 28

In het Toekomstbeeld OV zijn mogelijke OV verbindingen samen met onder andere decentrale overheden geanalyseerd. De belangrijke hoogwaardige buslijnen zijn onderdeel van het OV netwerk. Hiernaar zal geen apart onderzoek plaatsvinden, aangezien dit reeds is meegenomen door de regionale overheden in de aangedragen opties voor de belangrijke HOV verbindingen in de regio.

Vraag 29

Wanneer kunnen we een vernieuwd hoogwaardig openbaar vervoer (hierna: HOV)-concept verwachten voor de verbinding Breda-Utrecht?

Antwoord 29

Op dit moment stellen IenW en regionale partners een Plan van Aanpak op voor het starten van een innovatieve pilot voor de verbetering van het OV tussen Breda en Utrecht. De intentie is om hierover eind 2019 in MIRT-verband een besluit te nemen en hier vanaf begin 2020 vorm aan te geven. In het Plan van Aanpak wordt zowel naar mogelijkheden op de korte als middellange en lange termijn gekeken. Op korte termijn zal de nadruk naar verwachting liggen op optimalisaties. Het perspectief op de langere termijn biedt meer ruimte voor ontwikkeling en op den duur introductie van innovatieve (HOV-)concepten.

Vraag 30

Hoe bent u van plan deze plannen te financieren?

Antwoord 30

Besluitvorming over investeringen vindt plaats via de bestuurlijke overleggen MIRT. In een volgende fase van het Toekomstbeeld OV worden de contouren geconcretiseerd en waar mogelijk in de tijd gezet. Vanuit het Rijk zijn daarvoor in eerste instantie middelen van het Mobiliteitsfonds voor bedoeld. Omdat er vaak sprake is van gezamenlijke opgaven wordt er veelvuldig ook samen met de regio's geïnvesteerd. Vanwege de verwachte grote omvang van de investeringen wordt ook gekeken naar vormen van alternatieve bekostiging.

Vraag 31

Zijn de opgenomen ambities in lijn met de vraag van de stedelijke regio's en de grote ruimtelijke opgaven waar zij voor staan? Hoe kunt u dit rijmen met de zin «Het OV vangt zijn deel van de mobiliteitsgroei op», terwijl het OV alle stedelijke mobiliteitsgroei zou moeten opvangen en een fors deel van de automobilititeit?

Antwoord 31

De contouren van het Toekomstbeeld OV zijn samen met onder andere de decentrale overheden en stedelijke regio's opgesteld. Alle modaliteiten zijn nodig om Nederland bereikbaar te houden. In hoogstedelijk gebied zijn OV en fiets de drager van het systeem, mede ook omdat daar de kansen voor OV en fiets het grootst zijn. De ontwikkelrichtingen zijn in deze zin beschreven en ambitieus geformuleerd. Om het aandeel van OV en fiets verder te versterken is aanvullend beleid nodig van alle overheden.

Vraag 32

Hoe worden steden ondersteund bij de noodzakelijke investeringen in het OV, zodat deze ondanks de stedelijke verdichting leefbaar en bereikbaar blijven?

Antwoord 32

Met de grote steden werk ik samen in de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's om de opgaven van verstedelijking en mobiliteit in samenhang aan te pakken. In de afgelopen BO's MIRT zijn voor deze en andere regio's investeringsafspraken gemaakt die met name zien op de korte termijn. Voor de langere termijn zijn diverse onderzoeken gestart.

Vraag 33

Hoe wilt u tegemoetkomen aan de wensen van de noordelijke provincies voor een snellere en frequentere verbinding met de Randstad, Noord-Duitsland en Twente?

Antwoord 33

In de contouren zijn met betrokken partijen de ontwikkelrichtingen voor Noord-Nederland opgenomen. Hierbij is aangegeven dat de reizigers uit Noord-Nederland gebaat zijn bij een goed regionaal OV-product (combinatie van bussen en regionale spoor) en een sterke verbinding met de Randstad. In het MIRT wordt met de bestaande projecten rond Zwolle reeds voorzien in een verbetering. Omdat zowel Noord- als delen van Oost-Nederland profiteren van een reistijdverkortung tussen Zwolle en Amsterdam is dit deel de meest kansrijke vervolgstap. Dit vraagt om maatwerk in termen van frequentie, stops en snelheid om zo tot passende en kosteneffectieve maatregelen te komen. Om de grensregio's beter met elkaar te verbinden en de economische ontwikkeling van deze regio's te ondersteunen zullen IC-netwerken in Nederland waar dat mogelijk en haalbaar is gekoppeld worden aan IC-stations over de grens met aansluitingen op HSL-netwerken.

Vraag 34

Hoe valt te rijmen dat u de urgentie hoog acht, maar dit Toekomstbeeld OV (dat sinds 2016 in de maak is) nog steeds zo weinig concreet is, onvoldoende de taken tussen en opdrachten aan overheden definieert en helemaal niets over de financiering zegt?

Antwoord 34

De contouren beschrijven ontwikkelrichtingen die gezamenlijk met de partijen zijn opgesteld. Hiermee is op hoofdlijnen grote overeenstemming over de wijze waarop we het OV richting 2040 verder willen verbeteren,

zoals een ontwikkelingsrichting op de verbinding Dordrecht-Rotterdam-Den Haag met een S-bahn (hoogfrequente bediening stedelijk OV). Om tot concrete maatregelen in de tijd te komen is wel een verdere verdieping nodig per regio en in een landelijke samenhang. Deze vervolgfase van het Toekomstbeeld OV wordt nu met partijen opgestart. Daarnaast zijn in de contouren acties opgenomen die door de sector met overheden zullen worden opgepakt (zie pagina 26 voor de samenvatting van de acties (bijlage bij Kamerstuk 23 645, nr. 685)). Dit gaat ook over alternatieve bekostiging. Juist het Toekomstbeeld OV heeft hier geleid tot een vruchtbare discussie op dit onderwerp waarmee gebiedsontwikkeling en mobiliteit meer integraal kunnen worden bekostigd. Ik wil het Toekomstbeeld OV dit voorjaar bespreken met mijn nieuwe decentrale counterparts en eind dit jaar met hen bekijken welke mogelijkheden er zijn om nog voor 2030 eerste stappen te zetten in de uitvoering.

Vraag 35

Hoe kan deze OV-visie in 2040 werkelijkheid worden terwijl de MIRT-gelden grotendeels al vastliggen tot voorbij 2030?

Antwoord 35

Het huidige MIRT-programma tot 2030 is als eerste stap nodig om te komen tot het beeld van 2040. De contouren geven richting aan wat na uitvoering van het huidige MIRT nodig is.

Vraag 36

Hoe kunnen er op korte termijn miljarden euro's extra gevonden worden om de noodzakelijke investeringen in de OV-infrastructuur mogelijk te maken?

Antwoord 36

De beschikbare middelen voor mobiliteit, waaronder OV, worden jaarlijks vastgesteld in de begroting van het Rijk. Het huidige kabinet heeft extra middelen beschikbaar gesteld voor mobiliteit. Via de voortgangsbrieven in het kader van het MIRT informeer ik uw Kamer over de besteding hiervan. Daarnaast kijken Rijk en regio's ook naar alternatieve vormen van bekostiging en financiering, bijvoorbeeld via grondexploitatie en vastgoed.

Vraag 37

Hoe kan de verkeersvraag naar OV beter berekend worden, als de gebruikte Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (hierna: NMCA)-modellen vooral uitgaan van consumentenvoorkeur en economische ontwikkelingen, en niet van randvoorwaarden zoals klimaat, luchtkwaliteit, ruimtelijk beleid, leefbaarheid en gezondheid? Moeten deze randvoorwaarden niet leidend zijn voor de keuze die de overheid maakt bij het ontwikkelen en aanbieden van modaliteiten aan reizigers?

Antwoord 37

De NMCA brengt toekomstige mobiliteitsontwikkelingen en potentiële knelpunten in beeld op basis van de WLO-scenario's. De WLO-scenario's zijn omgevingsscenario's waarop beleid getoetst kan worden. Hierbij is vastgesteld beleid meegenomen. Zo zal bijvoorbeeld zodra het Klimaat-akkoord bekrachtigd is dit beleid meegenomen worden. In het MIRT proces worden aspecten zoals duurzaamheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in beeld gebracht en worden de kosten en baten van oplossingsrichtingen inzichtelijk gemaakt in een MKBA. Het samenspel van deze ontwikkelingen en opgaven bepaalt de uiteindelijke keuzen. Daar waar mobiliteits-, woningbouw- en leefbaarheidsopgaven nauw met elkaar samenhangen, zoals in de grote steden, kijken we met de bereik-

baarheidsprogramma's ook breder naar oplossingen voor die samenhangende opgaven.

Vraag 38

Hoe is het u gelukt om op 6 februari 2040 de trein van Amsterdam naar Utrecht er «binnen 5 minuten te laten zijn»?

Antwoord 38

Met de huidige aanpak en investeringen is het mogelijk om hoogfrequent tussen Utrecht en Amsterdam te rijden. Het geschetste beeld laat zien dat op deze hoogfrequente verbinding geen noodzaak meer is om vooraf op te zoeken wanneer je trein gaat. De trein rijdt zo vaak dat de wachttijd voor de eerstvolgende trein steeds zeer beperkt is.

Vraag 39

Wat heeft het delen van bezit te maken met het Toekomstbeeld OV?

Antwoord 39

De kracht van het openbaar vervoer zit in het vervoeren van grote stromen reizigers op een kosten- en ruimte-efficiënte manier. Bij minder grote vraag, zoals bij het voor- en natransport en in minder drukke gebieden, kunnen andere modaliteiten een grote rol spelen. Concepten als de deelfiets/-auto of het beschikbaar stellen van de privé auto aan derden kunnen een goede aanvulling vormen op het openbaar vervoer voor dit soort reizen. Door deze concepten te stimuleren ontstaat in combinatie met het openbaar vervoer een aantrekkelijk product voor bijna alle soorten reizen, terwijl de beschikbare fietsen, auto's en (fiets)(snel)wegen ook efficiënter worden gebruikt.

Vraag 40

Waarom vindt u dat de gehele OV-sector emissieloos en circulair moet zijn?

Antwoord 40

Duurzaamheid is één van mijn prioriteiten. Op het gebied van CO₂ emissies heeft het Kabinet grote ambities waaraan elke sector een steentje moet bijdragen. Hoewel het OV nu al een relatief schone wijze van reizen en transport is, betekent dit niet dat we klaar zijn. De afgelopen jaren zijn grote stappen gezet om de CO₂-footprint terug te dringen. Op het spoor bijvoorbeeld door het inkopen van groene stroom door ProRail en NS, en op de weg met de uitvoering van het Bestuursakkoord Zero Emissie Bussen waarmee alle OV-bussen uiterlijk in 2030 zero emissie moeten zijn.

Ook op het gebied van materiaalgebruik vind ik dat er verdere verbetering mogelijk is. De grondstoffen op onze planeet zijn nu eenmaal eindig; de komende 50 jaar doorgaan met de manier van bouwen zoals we dat de afgelopen 100 jaar hebben gedaan kan niet. Daarom vind ik het cruciaal dat we slim kijken naar materiaalgebruik en hoe we gebruikte grondstoffen in ons systeem houden en niet meer beschouwen als afval. Daarom gaan wij van lineair bouwen naar circulair bouwen.

Vraag 41

Zou de auto geen goed alternatief zijn om het OV te ontlasten, nu u stelt dat drukke OV-verbindingen steeds drukker worden?

Antwoord 41

Alle modaliteiten zijn nodig om Nederland bereikbaar te houden. De NMCA laat zien dat het congestieniveau bij een hoog groei scenario in 2040 meer dan verdubbelt ten opzichte van 2014. In en tussen (hoog)stedelijk gebied is het OV samen met de fiets het belangrijkste vervoer-

middel. Zeker in druk stedelijk gebied is het gezien de file- en parkeerdruk niet reëel de auto in te zetten als alternatief voor het OV. Meer fietsgebruik op korte afstanden of aanpassing van werk/collegetijden acht ik wel een reële mogelijkheid om het OV indien nodig te ontlasten. Uiteindelijk bepalen de reizigers zelf welke vervoerwijze ze kiezen.

Vraag 42

Wat is precies de planning van de voorbereiding van de besluitvorming voor infraprojecten na 2030? Wanneer worden deze besluiten genomen?

Antwoord 42

Zoals aangekondigd in het regeerakkoord (bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34) wordt het Infrastructuurfonds omgevormd tot een Mobiliteitsfonds. Hierin staat niet langer de modaliteit, maar de mobiliteit centraal. De investeringsruimte is vanaf 2030 bestemd voor het Mobiliteitsfonds. Nadat de contouren van het Mobiliteitsfonds voldoende bekend zijn, zullen wij via het reguliere MIRT-proces besluiten welke nieuwe projecten en programma's vanuit het Mobiliteitsfonds worden bekostigd. Zoals gebruikelijk worden de regio en uw Kamer nauw betrokken bij het MIRT-proces. Uw Kamer ontvangt binnenkort een voortgangsbrief waarin wij de voorgenomen aanpak van het Mobiliteitsfonds met u delen. Op basis van deze aanpak werken wij verder aan verdere ontwikkeling van de bijpassende afweegmethodiek en instrumentarium.

Vraag 43

Waarom wordt Groningen alleen in de bijlage genoemd en niet in het Toekomstbeeld OV zelf?

Antwoord 43

Groningen is één van de drie provincies en één van belangrijkste gemeenten van Noord-Nederland. De verbinding tussen Noord-Nederland en de Randstad en over de grens naar Nedersaksen zijn belangrijke onderdelen van het Toekomstbeeld OV, zie ook mijn beantwoording van vraag 33.

Vraag 44

Wat betekent het Toekomstbeeld OV voor steden, zoals Dordrecht, die tussen Rotterdam en Breda liggen, of Tilburg, dat tussen Breda en Eindhoven ligt, gezien hetgeen u schrijft in de Contouren op pagina 9 (bijlage bij Kamerstuk 23 645, nr. 685): «Tussen de steden Amsterdam, Zwolle, Arnhem-Nijmegen, Eindhoven, Breda, Den Haag-Rotterdam en Utrecht wordt verder ingezet op een intensief aanbod van het openbaar vervoer.»

Antwoord 44

In de Contouren staat beschreven dat tussen Amsterdam, Zwolle, Arnhem-Nijmegen, Eindhoven, Breda, Den Haag-Rotterdam en Utrecht verder wordt ingezet op een frequent aanbod van het openbaar vervoer. Deze steden beschrijven de hoekpunten en centrum van de stedenring waarbij wordt ingezet op vaak en snel OV. Steden die hierbinnen liggen maken ook onderdeel uit van deze ambitie. De contouren beschrijven geen ultiem bedieningsmodel op het spoor. Op basis van de onderzochte alternatieven zijn kansrijke ontwikkelrichtingen geïdentificeerd die nader worden uitgewerkt in termen van frequentie, stops en snelheid. Hierbij is maatwerk per corridor noodzakelijk, passend bij de vervoerstromen, de samenhang in de dienstregeling en kosteneffectieve maatregelen.

Vraag 45

Hoe kan het optimaal benutten van de Betuwelijn bijdragen aan het creëren van ruimte voor verstedelijking?

Antwoord 45

Het optimaal benutten van de Betuweroute betekent dat minder goedertreinen gebruik hoeven te maken van het gemengde spoornet. Als dat lukt, biedt dat meer ruimte voor andere treinen op het spoor en minder overlast in een aantal stedelijke gebieden.

Vraag 46

Gaat het creëren van ruimte voor verstedelijking ten koste van capaciteit op het spoor?

Antwoord 46

Bij planvorming en bouwplannen moet rekening worden gehouden met de regelgeving rond omgevingshinder. De capaciteit op het spoor wordt niet lager vanuit de verstedelijking. Wat gezamenlijk door partijen in het Toekomstbeeld wel is gedeeld, is dat richting 2040 vraagstukken opkomen hoe de capaciteitsverdeling op het spoor aansluit bij de behoefte om vanuit een verstedelijkingsopgave meer OV op het spoor te faciliteren.

Vraag 47

Kunt u aangeven welke koppelingen u bedoelt op pagina 11 van de Contouren (bijlage bij Kamerstuk 32 645, nr. 685), waar u schrijft: «Met de stedelijke regio's zal worden bekeken of hier ook financiële koppelingen te maken zijn.»

Antwoord 47

Ik ga graag met de decentrale overheden in gesprek over hun bijdrage aan aanpassingen aan het spoorstelsel. Zo moet bijvoorbeeld een mogelijke (gedeeltelijke) herroutering van goederen inhoudelijk zorgvuldig worden afgewogen. Het gaat hierbij onder andere om het effect voor het spoorgoederen zelf, de maatschappelijke kosten en samenhang met ambities voor personenvervoer. Daarnaast biedt dit in potentie ruimte voor verdere verstedelijking op de langere termijn. De baten die hieruit voortvloeien wil ik zo mogelijk ook inzetten om maatregelen te bekostigen.

Vraag 48

Wordt bij de toekomstvisie voor de Noordelijke Randstad rekening gehouden met een mogelijke krimp van de luchtvaart op Schiphol en een toename van het aantal internationale treinen?

Antwoord 48

Er wordt in de contouren van het toekomstbeeld OV geen rekening gehouden met krimp van de luchtvaart op Schiphol. Dit komt overeen met de uitgangspunten van de WLO scenario's die de basis vormen voor de contouren. Wel is er gekeken naar een toename van het aantal internationale treinen. In de contouren is de ambitie neergezet om Nederland snel en duurzaam te verbinden met omliggende Europese metropolen zodat de trein een aantrekkelijk alternatief kan bieden voor de auto en het vliegtuig. Om dit te kunnen bereiken zetten we per landsgrens in op één gebundelde, hoogwaardige verbinding. In de vervolgfase zal deze ambitie verder uitgewerkt worden waarbij ook rekening wordt gehouden met meer internationale treinen. Helderheid ten aanzien van de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart zal worden vastgelegd in de Luchtvaartnota. De contouren en de verder uitwerking ten aanzien van internationale treinen worden hierin als input meegenomen.

Vraag 49

Kunt u, onder verwijzing naar pagina 15 van de Contouren, waar staat: «Om de (nieuwe) ontwikkellocaties tussen Dordrecht en Den Haag beter bereikbaar te maken en mogelijk ook de Rotterdamse metro te ontlasten is het kansrijk de frequentie te verhogen op de Oude Lijn en nieuwe stations toe te voegen tussen Dordrecht en Den Haag (een S-Bahn-concept is de eerste te onderzoeken ontwikkelrichting)» aangeven welke stappen u zet om de ontwikkeling te versnellen teneinde de woningbouw in de spoorzone gebieden te bevorderen?

Antwoord 49

In de contouren is de eerste kansrijke ontwikkelrichting het verder verhogen van de frequentie op de Oude Lijn. Een eerste stap is reeds voorzien in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor voor 2030. In het Toekomstbeeld OV zijn de mogelijkheden in beeld gebracht om de frequenties verder te verhogen en enkele kansrijke stations toe te voegen. Deze ontwikkelrichting wordt in het vervolg concreter uitgewerkt en betrokken in het bereikbaarheidsprogramma MoVe voor de regio Rotterdam – Den Haag. Binnen dit programma wordt in de werkplaats Metropolitaan OV en Verstedelijking een ontwikkelstrategie opgesteld om verdichting van woningbouw langs de Oude Lijn en de E-lijn te laten samengaan met versterking van het OV. S-bahn concepten en het toevoegen van mogelijke stations zijn daarbij opties die worden meegenomen. De Kamer zal daarover nader worden geïnformeerd via de MIRT-brieven.

Vraag 50

Waarom is gekozen voor het onderzoeken van HOV tussen Utrecht en Breda in plaats van het onderzoeken van volwaardig intercityspoor?

Antwoord 50

In 2010 heeft de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat uw Kamer geïnformeerd over de MKBA naar de aanleg van een spoorverbinding tussen Utrecht en Breda. Deze kwam destijds (zeer) negatief uit met een baten/kostenratio-raming van 0,05 en circa 3,8 miljard euro aan geschatte kosten (berekend voor het jaar 2020).³ Uit de analyse bleek dat de investering en daaraan gerelateerde kosten niet opwegen tegen de (in)directe baten die daaruit voortvloeien. Het initiatief voor een pilot en verkenning naar mogelijkheden om de OV-verbinding tussen Breda en Utrecht op korte, middellange en lange termijn te verbeteren volgt uit de conclusies van een verkenning die is uitgevoerd door de Provincies Noord-Brabant en Utrecht en de gemeente Breda (februari 2018).⁴ In deze verkenning werd onder andere geadviseerd om de potentie van een (innovatieve) busverbinding en de optimalisatie van de spoorverbindingen via respectievelijk Den Bosch en Utrecht nader te onderzoeken. Dit is beide verder uitgewerkt in het Toekomstbeeld OV (Kamerstuk 23 645, nr. 685).

Vraag 51

Waarom wordt er gekozen voor het vanuit de overheid actief beschikbaar stellen en aan elkaar koppelen van verplaatsings- en betaaldata (ook buiten het OV)?

Antwoord 51

De reiziger wil graag snel, comfortabel en betrouwbaar van A naar B. Door het verantwoord en zorgvuldig koppelen van reizigers-,

³ Kamerstukken 29 984 en 32 500 A, nr. 232

⁴ Berenschot, Bereikbaarheid Breda-Utrecht: verkenning naar de mogelijkheden voor het verbeteren van de bereikbaarheid, februari 2018.

verplaatsings- en betaaldata met oog voor privacy-belangen kan de reiziger een zo goed mogelijk op zijn vraag afgestemd product of combinatie van producten worden geboden. Daarnaast kan met de genoemde data voor alle reizigers samen de te nemen maatregelen en investeringen in het mobiliteitssysteem beter worden bepaald en/of onderbouwd. Op die manier is een aantrekkelijker product voor de reiziger en voor de belastingbetaler te realiseren. Zoals aangegeven in de contouren wordt, wanneer in 2020 (na evaluatie) nog onvoldoende voortgang is geboekt op dit punt, besloten of wetgeving nodig is om dit alsnog te bereiken.

Vraag 52

In hoeverre blijft het OV toegankelijk voor mensen die hun reis- en betaaldata niet willen delen?

Antwoord 52

Het zal en moet altijd mogelijk blijven om anoniem met het OV te reizen. Zie ook mijn beantwoording van vragen 12 en 13.

Vraag 53

Waarom wordt na evaluatie pas besloten of wetgeving nodig is in plaats van vooraf duidelijke wettelijke (privacy-)kaders te stellen?

Antwoord 53

Er zijn duidelijke wettelijke kaders (AVG en Mededingingswet). Het gaat bij het beschikbaar stellen van rit- en reisdata om statistische geaggregeerde onderzoeksbestanden voor een specifiek doel. Hierbij wordt ook nauwlettend de privacyregelgeving in acht genomen. Bij de afgesproken evaluatie wordt gekeken naar de werkwijze en of de gewenste informatie beschikbaar komt. Mocht de huidige werkwijze op basis van vrijwillige samenwerking niet het gewenste resultaat hebben opgeleverd, dan wordt wetgeving overwogen.

Vraag 54

In hoeverre is deze aanpak in lijn met de principes van «privacy by design» en «privacy by default» die voorschrijven dat systemen zo ontworpen en gekozen worden dat ze zo min mogelijk persoonsgegevens registreren?

Antwoord 54

Met de contouren schetsen we een toekomstbeeld voor open en toegankelijk openbaar vervoer en is een aanpak geschetst voor het beschikbaar stellen en koppelen van data. Zowel in de huidige als de toekomstige situatie worden de genoemde principes toegepast. Alleen de noodzakelijke gegevens worden geregistreerd en de bewaartermijn is overeenkomstig het doel waarvoor ze bewaard moeten worden, met een maximale termijn van 18 maanden.

Vraag 55

Wat zijn de verwachte meerkosten wanneer het European Rail Traffic Management System (hierna: ERTMS) eerder dan in 2050 (bijvoorbeeld in 2030 of 2040) landelijk wordt ingevoerd?

Antwoord 55

Zoals aangegeven bij de negende voortgangsrapportage ERTMS⁵ verwacht ProRail dat over een periode van 20 jaar een ordegrrootte bedrag van € 100 mln. per jaar (exclusief BTW, prijspeil 2017) nodig is voor de landelijke uitrol van ERTMS bovenop de nu gereserveerde middelen in het

⁵ Kamerstuk 33 652, nr. 63

kader van het ERTMS programma en de beheer, onderhoud en vervanging (BOV) van de hoofdspoorwegen. Deze kosten blijven hetzelfde bij een eerdere invoering, maar worden dan in dat geval over een kortere periode verdeeld. Versnelling ten opzichte van 2050 kent plussen en minnen, waaronder aanvullende kosten om de marktcapaciteit voor uitrol per jaar te vergroten. Ook is de verwachting dat de risico's toenemen bij een versnelde uitrol, evenals extra hinder voor reizigers en verladers. Mede hierdoor geldt dat landelijke invoering per 2030 technisch gezien onhaalbaar is. De raming voor 2050 is gebaseerd op de kennis van nu en de huidige productie; ProRail onderzoekt wat de meerkosten voor en maakbaarheid van versnelling naar 2040 zijn. Ik zal de Kamer hierover via de voortgangsrapportage ERTMS informeren.

Vraag 56

Hoe kan op pagina 11 van het Toekomstbeeld OV staan dat op sommige corridors IC+-verbindingen (non-stop treinen die tussengelegen stations overslaan) worden geïntroduceerd, terwijl in de Contouren op pagina 8 een kaart staat met daarop snelle nationale verbindingen ingetekend? Op deze kaart in de Contouren staat het OV-knooppunt Amersfoort niet ingetekend op de corridor Utrecht-Zwolle. Betreft deze snelle verbinding tussen Utrecht en Zwolle een IC+-verbinding en, zo ja, wordt een tussenstop bij deze IC+-verbinding op IC-station Amersfoort voorzien? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 56

De kaart op pagina 8 van de contouren is een conceptuele weergave van het OV-netwerk in 2040. De relatie Utrecht-Zwolle is ingetekend als een verbinding in de categorie «vaak en snel». Dit zegt niets over het eventueel niet stoppen op station Amersfoort. In de contouren is benoemd dat per corridor sprake is van maatwerk in termen van frequentie, stops en snelheid.

Vraag 57

Wordt er voorgesorteerd op het schrappen van de intercityverbinding tussen Amsterdam Centraal en Amersfoort/Gooi, gezien het feit dat in het Toekomstbeeld OV op pagina 51 staat dat het vervallen van intercity's op de verbinding Amsterdam Centraal-Amersfoort/Gooi door de introductie van een hoogfrequente sprintersdienst («S-Bahn») in de metropoolregio Amsterdam geen kansrijke richting lijkt, omdat het negatieve gevolgen heeft voor de regio Amersfoort/Gooi? Klopt het dat dit voorsorteren ook blijkt uit wat er staat op pagina 45, namelijk dat het S-Bahn-concept op de onderzochte bredere schaal (tot aan het Gooi) niet effectief lijkt? Desalniettemin geeft u, ondanks deze conclusies, bij de «ontwikkelrichting» op pagina 52 aan dat u wilt zoeken naar een optimale bedieningssituatie van regionale treinen op de verbinding Gooi-Amersfoort, wat houdt dit dan in?

Antwoord 57

Nee, er wordt niet voorgesorteerd op het schrappen van de IC-verbinding tussen Amsterdam Centraal en Amersfoort. In één van de onderzochte alternatieven is bekeken in welke mate een hoogfrequente bediening met Stedelijk OV (S-bahn) tussen Haarlem, Amsterdam tot aan het Gooi een goed bedieningsmodel is voor dit gebied. De uitkomsten en ontwikkelrichtingen laten zien dat dit model niet kansrijk is.