

Vergaderjaar 2007–2008

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 108

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 4 december 2007

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister voor Verkeer en Waterstaat over de brief van 19 november 2007 over Netwerkaanpak, Actieplan Groei op het Spoor en LMCA's (Kamerstuk 29 644/29 984, nr. 85).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 3 december 2007. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Roland Kortenhorst

Adjunct-griffier van de commissie,
Van der Sman

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Besselink (PvdA), Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en de Rouwe (CDA). Plv. leden: van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GL), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Besselink (PvdA), Van Gijlswijk (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

1

Welke knelpunten zijn in de gesprekken met de NS en anderen in de periode tot en met 2012 aangegeven? Wat vormt de kosteninschatting hiervan?

NS heeft mij in de gesprekken gewezen op het belang van een tijdige uitvoering van de capaciteitsmaatregelen uit het herstelplan Spoor. ProRail voert de maatregelen uit het Herstelplan spoor uit. Tevens heeft NS gewezen op het belang de korte en lange termijn in samenhang te bezien, zoals aangegeven in haar brochure Actieplan op het Spoor. Wat betreft de kortere termijn tot 2012 verzoekt NS spoedige aanpak van knelpunten op de SAAL-corridor, vraagt NS aandacht voor transfercapaciteit en ketenvoorzieningen. Vandaar dat ik het Actieplan «Groei op het spoor» en de LMCA-spoor tegelijkertijd aan de Tweede Kamer heb aangeboden. Het Actieplan «Groei op het spoor» is een weerslag van de ideeën die door 50 partijen zijn aangedragen, zodat er ook kwaliteitsknelpunten kunnen worden aangepakt. Voor het totaal aan maatregelen is van de kant van VenW € 200 miljoen in de periode 2008–2012 beschikbaar.

2

Kunt u een tijdschema geven van de geplande investeringen? In welk jaar komt welk bedrag vrij voor de geplande extra investeringen en waar worden deze ingezet?

Op basis van de LMCA-spoor zijn kandidaat-planstudies benoemd. Wanneer concreet zicht bestaat op financiële dekking worden planstudies daadwerkelijk gestart. Het doel van de planstudies is een nadere uitwerking van capaciteitsuitbreidingen. Gezien de gebruikelijke doorlooptijd van dergelijke studies en bijbehorende procedures gaat het om investeringen op middellange termijn (ca. 2013/2015 tot 2020). Kleinere benuttingsmaatregelen kunnen eerder starten, onder meer met behulp van middelen uit het Actieplan «Groei op het spoor». In het Coalitieakkoord zijn extra middelen opgenomen voor openbaar vervoer voor de periode 2011–2020. Tevens zijn er middelen beschikbaar voor de aanpak van maatregelen op de OV-SAAL-corridor. Ik zal voor de zomer van 2008, bij het uitbrengen van de mobiliteitsvisie, op basis van de kennis op dat moment aangeven welke middelen in welk jaar beschikbaar komen voor investeringen in hoogfrequent spoor.

3

Worden ook maatregelen genomen vanuit het budget voor het hoofdwegennet om de automobilisten te verleiden tot overstap op de trein, bijvoorbeeld door informatieborden, het bieden van parkeergelegenheid of anderszins?

Eén van de onderdelen van het project Fileproof is het verleiden van automobilisten tot anders denken en doen. Dit varieert van informatievoorziening, verbetering van interlokale fietsroutes, de OV-probeerkaart tot verplaatsbare tijdelijke stations met P+R. Het programma Fileproof wordt uit het wegebudget gefinancierd.

4

Denkt u ook aan prijsprikkels en fiscale prikkels als het gaat over het aantrekkelijker maken van de trein boven de auto?

Om het Actieplan «Groei op het spoor» te laten aansluiten bij de lange termijn investeringsstrategie wordt de LMCA Spoor als richtinggevend kader gebruikt. Daarom ligt de focus in het Actieplan op kwaliteitsmaatregelen met een structureel karakter, die zorgen voor een blijvende

en toekomstvaste bijdrage aan de vervoersomvang. Dat zijn bijvoorbeeld maatregelen op het gebied van informatievoorziening en gebruiksgemak. Daarnaast bevat het Actieplan «Groeï op het spoor» tijdelijke kortingsacties (in de vorm van positieve prijsprikkels) voor specifieke doelgroepen. Daarmee beoog ik bijvoorbeeld ex-studenten langer te behouden voor het OV en tracht ik forensen te laten kennismaken met de trein. Ook heb ik aangegeven dat ik experimenteersuggesties voor nieuwe kaartsoorten aan NS zal voorleggen. Deze maatregelen zijn erop gericht om deze doelgroepen met een tijdelijke prikkel te bewegen tot een (blijvende) overstap naar het OV. Tenslotte kunnen ook de fiscale maatregelen die het kabinet reeds uitvoert op het vlak van «vergroening» een positief effect voor groei van het OV opleveren.

5

Ziet u mogelijkheden om de OV-chipcard ook te gebruiken voor kilometerbeprijzing zodat met één betaalmiddel wordt betaald voor vervoer?

De OV-Chipcard is een kaart specifiek voor betalingen in het OV en is geen generiek betaalmiddel.

Het OV-Chipcardsysteem omvat meer dan alleen de kaart. Deze kaart kan uitsluitend worden gebruikt binnen het systeem van Translink Systems. Toepassing van de OV-Chipcard voor AbvM zou inhouden dat alle On Board Equipments zouden moeten kunnen communiceren met het Translink systeem voor betalingen.

Vanuit de OV-Chipcard gezien is het verkennen van de mogelijkheid de OV-Chipcard in te zetten voor kilometerbeprijzing voorsnóg niet aan de orde. Eerst moet er een goed functionerend OV-Chipcardsysteem zijn in het Stad en Streekvervoer en bij de NS waar de reizigers tevreden over zijn. Pas daarna zal worden bekeken of de toepassing van de OV-Chipcard kan worden uitgebreid.

Eenzelfde redenering geldt voor het kilometerprijsstelsel op de weg: Laten we eerst zorgen voor een stelsel dat goed werkt voor het doel waarvoor het bedoeld is. Op termijn kan bezien worden of meerdere functies of alternatieve betaalmethoden daarbij geïntegreerd kunnen worden.

6

Wat is de reizigersgroei die u na 2011 beoogt?

De Nota Mobiliteit ging uit van 17 miljard reizigerskilometers in 2020. Inmiddels is in 2006 al een vervoersomvang van 15,7 miljard reizigerskilometers gerealiseerd. De LMCA-spoor heeft een bandbreedte van toekomstige groeiverwachtingen in beeld gebracht. De verwachtingen voor 2020 variëren tussen tot 18 miljard reizigerskilometers tot 23 miljard reizigerskilometers in 2020 (KiM-verwachting 18–20 miljard reizigerskilometers; NS-verwachting 21–23 miljard reizigerskilometers).

Wanneer het Actieplan «Groeï op het spoor» slaagt, zal rond 2011 een volume van ca. 19 miljard reizigerskilometers in beeld komen, hetgeen inhoudt dat over enkele jaren reeds het volume uit de Nota Mobiliteit voor 2020 (17 miljard reizigerskilometers) is bereikt. In alle gevallen is er sprake van een duidelijk hogere groei dan in de Nota Mobiliteit is voorzien. Ik neem de benodigde maatregelen om tijdig op verdergaande groei na 2011 voorbereid te zijn.

7

Kunt u aangeven hoe hoog de kosten zijn van een OV-studentenkaart voor MBO-leerlingen van 16 en 17? Kunt u aangeven hoe u deze berekening heeft gemaakt? Bent u bereid deze kaart in uw groeiplannen op te nemen?

Ik heb – gezien de verantwoordelijkheid voor de OV-studentenkaart – deze vraag voorgelegd aan het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap. OCW heeft mij gemeld dat de kosten om de groep minderjarige MBO-leerlingen in aanmerking te laten komen voor een OV-studentenkaart indicatief € 110 miljoen structureel per jaar zijn vanaf het jaar van invoering. Bij de vervoersbedrijven zal om een offerte moeten worden gevraagd om de precieze budgettaire gevolgen in beeld te brengen. Dit indicatieve bedrag is gebaseerd op het totaal aantal minderjarige MBO-leerlingen en het bedrag dat op dit moment voor een OV-studentenkaart per meerderjarige MBO-leerling (als onderdeel van de studiefinanciering) aan de OV-bedrijven wordt betaald.

Het kabinet heeft in het Actieplan «Groei op het spoor» geen maatregelen opgenomen ten aanzien van het uitbreiden van de OV-studentenkaart. Wel bevat het Actieplan voorstellen van de kant van NS om ex-studenten langer tegen een aantrekkelijke prijs met de trein te kunnen laten reizen.

8

Kunt u aangeven hoe u de uitvoering van de Kamermoties over ERTMS en 160 km/h betreft bij het Actieplan?

Op 21 september 2007 heb ik een conceptversie van het ERTMS-implementatieplan aan de Kamer toegezonden. In het kader van de motie Cramer/Roemer (Kamerstuk 29 893, nr. 55), die op 6 november 2007 is aangenomen, zal ik samen met de spoorsector in kaart brengen in hoeverre de invoer van ERTMS mogelijkheden biedt voor prestatieverbetering van het spoorstelsel, zoals bijvoorbeeld betere benutting, meer en snellere treinen en meer reizigers. Zoals door mij aangegeven in het VAO van 30 oktober 2007 zal ik de Kamer hierover zo volledig mogelijk informeren rondom de zomer 2008.

Over de uitkomsten van het onderzoek naar het rijden van 160 km/u op daarvoor geschikt lijkende baanvakken (in het kader van het project reistijdverbetering), wordt u nog voor de MIRT behandeling geïnformeerd.

9

Kunt u aangeven waarom u vrijwel alleen kiest voor maatregelen die de vraag naar spoorvervoer stimuleren en nauwelijks het aanbod vergroot? Ziet u daarin geen risico op overvolle treinen?

Vanuit de vervoerconcessie stuur ik NS erop aan, dat zij een treinaanbod aanbiedt dat passend is bij de vraag. NS doet dat door voldoende treinen te rijden en een dienstregeling aan te bieden die de grote reizigersstromen afwikkelt.

Zo heeft NS treinmaterieel in bestelling dat vanaf eind 2007 instroomt en vinden in vervolg op de dienstregeling 2007 aanbodverbeteringen plaats in de dienstregeling 2008 en 2009 (onder andere meer treinen op de Gooi- en Hoornlijnen opening van nieuwe stations). Zo wordt reeds ruimte gecreëerd voor verdere groei.

Daarnaast is het noodzakelijk dat maatregelen op het vlak van vraagstimulering genomen worden, om de groeiambitie van het kabinet waar te kunnen maken. De geambieerde groei voor de komende jaren (5%) is namelijk hoger dan de verwachte groei (2,5–3%). Daarom bevat het Actieplan «Groei op het spoor» in de eerste plaats maatregelen om drempels weg te nemen en reizigers te stimuleren om de trein te gebruiken. Dit sluit ook aan bij de vele ideeën die door tal van partijen zijn aangedragen tijdens de zogenoemde «Groeiamaand».

Tenslotte bevat het Actieplan «Groei op het spoor» maatregelen – in aanvulling op de maatregelen die NS (en de spoorsector) reeds in gang heeft gezet – gericht op het aangeboden vervoer. Dat betreft onder meer spreiding van de reizigers, meer treinaanbod en middelen voor kleine infrastructurele maatregelen (zoals perronverlengingen en seinverdichtingen) om op korte termijn meer treinen in de spits mogelijk te maken.

10

Welke maatregelen gaat u nemen om de (kleine) stations beter bemenst te krijgen en daarmee aantrekkelijker te maken?

In het Actieplan «Groei op het spoor» is voorzien om de spoorsector te stimuleren om wachtruimtes aantrekkelijker te maken. Het beter bemensten van kleine stations is in het kader van het Actieplan niet aan de orde geweest.

11

Hoe verhoudt zich het creëren van meer treinaanbod tot de veiligheid en de aanpak van achterstallig spooronderhoud?

Het rijden van meer treinen is, zoals bij alle aanpassingen van het aanbod, onderhevig aan de gangbare spelregels uit de AMvB Capaciteitsverdeling en de Tweede Kadernota Railveiligheid. Veiligheid staat altijd voorop. Als aanvragen voor onderhoud en meer treinaanbod concurrerend zijn, gaan partijen met elkaar in onderhandeling. Zo nodig worden daarbij – als partijen er niet uit komen – de capaciteitsverdelingsregels toegepast.

Indien u doelt op recente uitspraken en publicaties in kranten inzake de wisselproblematiek, kan ik het volgende melden: Voorstellen van ProRail zal ik toetsen aan de Kadernota Railveiligheid en het Normenkader veilig werken. Overigens zal bij de kandidaat-planstudies ook in kaart worden gebracht welke maatregelen nodig zijn op het gebied van veiligheid bij het rijden van meer treinen.

12

Hoe verhoudt een reizigersgroei op het decentrale spoor zich tot de minder snelle groei van de BDU?

De afgelopen jaren heeft zich op een groot aantal decentrale spoorlijnen een forse groei voorgedaan. Zo nam het aantal reizigerskilometers in de periode 2005–2006 bij Arriva in Groningen toe met 13%, op de Achterhoekse lijnen (Syntus) met 6,7% en op de lijn Zutphen-Hengelo-Oldenzaal met 4,4%. Deze groei is groter dan de jaarlijkse groeiontwikkeling van de BDU is geweest. De relatie tussen ontwikkeling BDU en reizigersgroei in het (regionale) OV is dus niet één-op-één. Zo spelen ook zaken als de kwaliteit van het aanbod, dienstregeling, economische ontwikkeling, de drukte op de wegen, benzineprijs, en het kwaliteitsimago van het hoofd-railnet een belangrijke rol in de reizigersontwikkeling. Voorts geldt dat marktwerking en aanbestedingsmechanismen in het regionaal OV er voor gezorgd hebben dat OV-bedrijven méér geprikkeld zijn om bij de klantwensen aan te sluiten en meer reizigersgroei te creëren. Tenslotte is de wijze van aanwending van de BDU (fiets, weg, OV) de verantwoordelijkheid van decentrale overheden.

13

Kunt u per landsdeel aangeven wat de gewenste reizigersgroei is voor de komende jaren?

De groeiambitie van 5% per jaar uit het coalitieakkoord geldt voor de totale landelijke groei van het OV per spoor.

14

Hoeveel kost de aanpak van een station om daarbij een oase of huiskamer te creëren?

Met het Actieplan «Groei op het spoor» wil het kabinet de spoorsector stimuleren om op korte termijn en op middelgrote en kleinere stations de wachtruimtes te veraangemen. Het streven is om jaarlijks ten minste vijf stations aan te pakken. Hiervoor stelt het kabinet in het Actieplan Groei op het Spoor een investeringsimpuls van maximaal € 15 miljoen ter beschikking voor aanleg, beheer en onderhoud. Daarbij wordt uitgegaan van medefinanciering van andere partijen.

Voor een eerdere pilot met aantrekkelijke wachtruimtes op de stations Amsterdam Sloterdijk en Duivendrecht was een budget van circa € 0,16 miljoen beschikbaar. Deze middelen zijn gebruikt voor ontwikkeling en aankleding van de wachtruimtes. Dit betrof wel stations waar de benodigde fysieke ruimtes reeds aanwezig waren. De verwachting is dat dergelijke ruimtes niet in alle stations, die in het kader van het Actieplan «Groei op het spoor» zullen worden aangepakt, aanwezig zullen zijn. Bij dergelijk maatwerk zullen de kosten hoger zijn

15

Wanneer heeft elke trein informatieschermen en hoe ontwikkelt zich dit de komende tijd?

Informatievoorziening in de treinen kan op verschillende manieren vormgegeven worden. De plaatsing van informatieschermen is één van de mogelijkheden van de vervoerder om de reizigers te informeren. De ontwikkeling van het plaatsen van informatieschermen in de treinen van NS heb ik toegelicht in mijn antwoorden op de Kamervragen van de heer Roemer van 23 mei 2007 (zie Kamerstuk kamervragen met antwoord 2006–2007 nr. 1658). Recent heeft NS mij gemeld dat de invoering mogelijk wordt vertraagd. Overigens heeft NS nooit gemeld dat in al haar treinen informatieschermen geplaatst worden.

16

Kunt u een reactie geven op het volgende: Volgens het KiM hangt de groei van het treingebruik samen met de economische groei en met de toename van het aantal studenten (OV- studentenkaart). De prognose van NS is volgens het KiM te hoog, omdat de effecten van geplande verbeteringen overschat worden?

Het KiM heeft op mijn verzoek het rapport «Marktontwikkelingen in het personenvervoer op het spoor» opgesteld. Hieruit blijkt het volgende:

- De verwachtingen over het treingebruik in 2020 lopen zeer sterk uiteen van 8% tot 58% groei ten opzichte van 2000. Zelfs in het meest pessimistische geval is de groei tot 2020 groter dan de afgelopen vijftien jaar daadwerkelijk gerealiseerd.
- Het KiM voorziet een ontwikkeling van het treingebruik tot 17,8 a 20,2 miljard reizigerskilometers in 2020. Deze inschatting is lager dan die van NS maar hoger dan die uit de Nota Mobiliteit.

Het verschil in de verwachtingen van NS en het KiM is als volgt verklaard:

- Voor de helft komt het voort uit verschillende aannamen omtrent omgevingsvariabelen. NS gaat uit van een voor de trein gunstigere ontwikkeling van reële autokosten, autobezit, congestie, parkeerproblemen en treintarieven.
- Voor de andere helft komt het voort uit een verschillende inschatting

- van de effecten van productverbetering (hogere frequenties) en marketing. Het KIM schat de effecten hiervan lager in dan de NS.
- De ambitie van NS is dat met hoogfrequent spoorvervoer extra reizigers kunnen worden getrokken.

17

Kunt u reageren op de uitspraken van ProRail dat op het huidige spoor door maatregelen als kort volgen, inhaalsporen, langere perrons en vaker overstappen de capaciteit fors kan worden uitgebreid? Hoe verhouden deze uitspraken zich tot de uitkomsten van de LMCA Spoor? In hoeverre was ProRail betrokken bij de LMCA Spoor?

ProRail is van het begin af aan betrokken geweest bij de LMCA Spoor en heeft een capaciteitsstudie uitgevoerd. In deze studie zijn zowel mogelijkheden onderzocht om het gebruik van bestaande spoorcapaciteit nog intensiever te benutten als uitbreidingen van spoorcapaciteit door het aanleggen van extra sporen.

De mogelijkheden voor een intensievere benutting zijn mede gebaseerd op een analyse van best practices van spoorbenutting in het buitenland. Uit deze internationaal vergelijkende studie van Booz Allen Hamilton is gebleken dat het Nederlandse spoorwagennet intensief wordt benut, maar dat er verdere verbeteringen mogelijk zijn.

De conclusies van de LMCA Spoor is dat een én-én aanpak nodig is: een gezamenlijke inzet van alle partijen in de spoorsector om op korte termijn effectiever met de beschikbare capaciteit van het spoornet om te gaan én waar nodig bijbouwen van extra sporen op middellange termijn waar benutten onvoldoende soelaas biedt. Welke (combinatie van) maatregelen nodig is wordt onderzocht in de toekomstige planstudies.

18

Hoe verhouden de voorstellen in de beleidsbrief netwerkaanpak (te starten planstudies voor het spoor) zich met het actieplan spoor dat eerder dit jaar is opgesteld door de NS?

De NS stelde in het Actieplan «de toekomst van het spoor» voor de volgende planstudies uit te voeren:

- Corridor Flevoland–Amsterdam/Schiphol–Den Haag
- Corridor Eindhoven–Utrecht–Alkmaar
- Corridor Arnhem–Utrecht–Schiphol

Eerstgenoemde planstudie is reeds in uitvoering: Planstudie OV SAAL (Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad). De LMCA-spoor bevestigt in essentie de door NS voorgestelde planstudies. Daarnaast is de corridor Den Haag–Rotterdam toegevoegd, en is er een toekomstvaste route-strategie voor het spoorgoederenvervoer als planstudie opgenomen.

Het betreft (behalve OV SAAL) zoals in de beleidsbrief aangegeven kandidaat-planstudies. De exacte scope van de kandidaat-planstudies zal nog nader worden bepaald. Ik kies bewust voor een deeltraject van de corridors als vertrekpunt. Vanzelfsprekend zal in het vervolg altijd de samenhang binnen de corridor en van het netwerk als geheel worden gezien, omdat treinen moeten kunnen doorrijden op de corridor en naar andere delen van het netwerk.

19

Wat zal de bijdrage zijn in geld en anderszins aan de realisatie van de 5%-doelstelling van NS?

In het Actieplan «Groei op het spoor» is de groeiambitie voor het OV per spoor van het kabinet aan de orde. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft daarbij een regierol, is concessieverlener en fungeert als aanjager om andere partijen te stimuleren en te faciliteren. Daarnaast investeert het kabinet 200 miljoen tot en met 2012 om invulling te geven aan de groeiambitie. Het kabinet zal daarbij zoveel mogelijk met medefinanciering van andere partijen (zoals de spoorsector of decentrale overheden) werken. Zo heeft NS in haar eigen «actieplan Spoor» uit september 2007 aangegeven dat zij onder voorwaarden bereid is 2 tot 3 miljard te investeren in nieuw materieel en 1 miljard op en rond stations in de periode tot 2020.

20

Kunt u een inschatting maken van de bijdrage van regionale lijnen aan de groeiambitie van 5%?

Het overgrote deel van het treinvervoer betreft het hoofdrailnet. Volgens KiM is in 2006 het totale treinvervoer in Nederland 15,7 miljard reizigerskilometers. Daarvan is ca. 0,3 miljard reizigerskilometers van andere vervoerders dan NS. Dit betekent dat de bijdrage van de regionale lijnen aan de landelijke doelstelling van 5% beperkt zal zijn. Dit neemt niet weg dat de groei lokaal hoog kan uitvallen, zoals aangegeven bij vraag 12.

21

Welke bijdrage levert Stedenbaan naar verwachting aan de groeiambitie?

Stedenbaan is een pakket maatregelen bestaande uit verbetering van de keten, aansluitingen en meer ruimtelijke ontwikkelingen in de regio. Daarmee past dit in het type maatregelen op de korte termijn.

22

Hoeveel fietsparkeerplaatsen zijn er jaarlijks nodig met een reizigersgroei van 5%?

Ruwweg kan het volgende worden gehanteerd. Per werkdag zijn er ca. 1,1 miljoen reizigers. Hiervan gebruikt ongeveer 38% de fiets in het voortransport naar het station. In het natransport wordt de fiets in ca. 9% van de ritten gebruikt. Er vanuit gaande dat de verhoudingen in het vooren natransport de komende jaren onveranderd blijven en dat een groei van 5% in reizigerskilometers ook een groei van 5% in aantal reizigers betekent, houdt dit in dat er jaarlijks 15 000 – 20 000 extra fietsparkeerplaatsen nodig zullen zijn.

Bovenop de maatregelen die de verschillende partijen reeds nemen om de fietsenstallingen uit te breiden, neem ik in het Actieplan «Groei op het spoor» maatregelen om verdere vergroting van de capaciteit van de fietsparkeerplaatsen te stimuleren. Dat doe ik door weesfietsen (soms oplopend naar 20% van de bestaande stallingcapaciteit) te verwijderen en met een financiële impuls voor 20 000 nieuwe fietsenstallingen.

Voor de langere termijn zal ik een inventarisatie laten opstellen van benodigde ketenvoorzieningen (waaronder fietsenstallingen) die nodig zijn om de verwachte reizigersgroei (zie antwoord op vraag 6) op te vangen.

23

Welke gevolgen heeft de 5% groeiambitie op het spoor voor het goederenvervoer?

De 5% groeiambitie voor 2012 heeft geen noemenswaardige gevolgen voor het spoorgoederenvervoer. In de groeiambitie is geen grote toename

van het aantal reizigerstreinen voorzien. Het gaat erom meer mobilisten te verleiden tot reizen per trein. Er kunnen meer treinen rijden omdat er nieuwe infrastructuur beschikbaar komt en de nieuwe dienstregeling 2007–2009 gericht is meer groei alsmede ingebruikname Amsterdam–Utrecht, HSL-Zuid en de Betuweroute. De Betuweroute zal de komende jaren extra capaciteit opleveren voor het spoorgoederenvervoer, hetgeen ook van belang is voor het gemengde net. Daardoor kan de verwachte groei van het spoorgoederenvervoer op korte termijn geaccommodeerd worden. Voor de langere termijn zal ik een planstudie starten naar de toekomstvaste routestrategie spoorgoederenvervoer.

24

Hoe verhoudt de geambieerde groei van 5% op het spoor zich met de geambieerde 2,1% groei van het regionale openbaar vervoer? Betekent dit dat het de ambitie is om het spoor alleen maar tussen de G4 fors te laten groeien?

Bij het aantreden van het kabinet hebben we de doelstellingen van de Nota Mobiliteit (NoMo) voor het regionaal OV aangehouden. Daarin wordt gesproken over een jaarlijkse groeiambitie van het regionaal OV van 2,1%. Voor het spoor heeft het kabinet de ambitie om de groei-ontwikkeling van de afgelopen jaren (5%) in deze Kabinetsperiode vast te houden. Een deel van alle treinreizen begint of eindigt met het regionaal OV, dit geldt voor ongeveer 28% van de treinreizen. De beide groeiambities kunnen elkaar aldus versterken. Meer reizigers in de trein, zal ook betekenen dat meer mensen met bus/tram/metro naar of van het station reizen. Andersom geldt ook dat kwaliteitsverbeteringen in het regionaal OV, meer reizigers zal aanmoedigen om met het OV (en dus ook de trein) te reizen. Daarmee zet het beleid in op een win-winsituatie.

De groeiambitie voor het spoor is niet alleen op de G4 gericht. De groeiambitie geldt voor het hele land. De 5% (net als de 2,1%) is een landelijk gemiddelde, dit betekent dat de groei per regio kan verschillen. De maatregelen richten zich op alle kansrijke knooppunten en trajecten.

25

Kunt u aangeven hoe de 4,5 miljard die u zegt nodig te hebben verdeeld is over de genoemde kandidaat-planstudies? Op basis van de onderzochte varianten BETER en MEER heeft VenW een indicatieve raming gemaakt van de benodigde investeringen voor de ambities uit de beleidsbrief. De investeringen betreffen vooral de genoemde deeltrajecten waar kandidaat-planstudies voor zijn genoemd alsmede investeringen ten behoeve van geluid, milieu, veiligheid en de keten. Daarmee zijn de investeringen indicatief (marge van +/- 40%).

Een deel is bestemd voor maatregelen op de OV-SAAL-corridor. In het kabinetsbesluit over de Zuiderzeelijn van 16 november jl. is aangegeven dat voor de Planstudie OV SAAL een bedrag van € 1,35 miljard wordt gereserveerd.

Het andere deel van de € 4,5 miljard betreft met name de verschillende corridors en maatregelen in de landsdelen ten behoeve van een toekomstvaste routestrategie voor het spoorgoederenvervoer. Op basis van de resultaten van de planstudies (nu nog kandidaat-planstudies) en inspanningen van de spoorsector om de bestaande spoorcapaciteit nog intensiever te benutten, zal blijken welke maatregelen waar precies nodig zijn. Ook kan dan het totaal benodigde bedrag – dat nu indicatief is aangegeven – nader worden gepreciseerd. Ik wil op de resultaten van die planstudies nog niet vooruitlopen en flexibiliteit behouden om budgetten daar

in te zetten waar de toegevoegde waarde voor het functioneren van het netwerk als geheel het grootst is.

In het Coalitieakkoord zijn extra middelen opgenomen voor openbaar vervoer voor de periode 2011–2020. Tevens zijn er middelen beschikbaar voor de aanpak van maatregelen op de OV-SAAL-corridor (naar aanleiding van het besluit t.a.v. Zuiderzeelijn en de aanwending van de middelen daarvan). Ik zal voor de zomer van 2008, bij het uitbrengen van de mobiliteitsvisie op basis van de kennis op dat moment aangeven welke middelen in welk jaar beschikbaar komen voor investeringen in hoogfrequent spoor.

26

Waar gaat de 4,5 miljard gevonden worden om de plannen voor het spoor te realiseren? Gebeurt dit binnen de budgetten voor de Nota Mobiliteit?

Zoals aangegeven tijdens het wetgevingsoverleg van 28 november jl zal ik ten behoeve van de begrotingsbehandeling in een aparte brief nader toelichten welke mogelijkheden tot financiering van de spoorambities ik zie.

27

Welk gedeelte van de 4,5 miljard extra investeringen is inmiddels gedekt, gaarne specificatie naar herkomst

Zie het antwoord op vraag 26.

28

Kunt u aangeven aan welke wensen van de NS u niet tegemoet komt nu er 4,5 miljard aan extra investeringen zijn gepland, terwijl NS-topman Veenman in augustus nog een claim van ruim 8 miljard neerlegde?

De uitgangspunten van de NS-analyse en de LMCA Spoor verschillen, alsook het detailniveau van analyses t.a.v. knelpunten in de infrastructuur. NS heeft een indicatief bedrag aangegeven voor haar update van de visie 2020, op basis van expertinschattingen. In het kader van de LMCA Spoor is een berekening uitgevoerd met behulp van een applicatie die dienstregelingen ontwerpt.

Bovendien zijn er andere veronderstellingen opgenomen met betrekking tot sneller rijden en infrastructuuraanpassingen op basis van de door NS gewenste lijnvoeringen.

De ambities in de beleidsbrief zitten voor het overgrote deel ook in die van NS.

29

Hoe verhoudt de geambieerde groei op het spoor zich met het uitstel van beprijzen op de weg tot 2016? Is de groeiambitie hierdoor wel realistisch?

De groei van 5% is realistisch. De ambitie van de groei voor het spoorvervoer in Nederland is overeenkomstig het Coalitieakkoord. NS gaat uit van een jaarlijkse groei van 2,5 à 3 procent. Het actieplan «Groei op het spoor» bevat de aanvullende voorstellen om de geambieerde groei van 5% binnen bereik te brengen. De invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit zal binnenkort aan u worden bericht. Overigens is er geen sprake van uitstel van Anders Betalen voor Mobiliteit, invoering daarvan komt overeen met wat de commissie Nouwen indertijd heeft voorgesteld.

30

Kunt u aangeven hoe de netwerkaanpak in de toekomst wordt voortgezet? Op welke wijze worden de onder het kopje «Netwerkanalyses als uitwer-

king van de deur-tot-deur benadering» genoemde manco's in de netwerk-analyses opgelost?

De LMCA's vullen de regionale netwerkanalyses aan. Het goederenvervoer (weg, spoor, vaarwegen) heeft in de LMCA's veel aandacht gekregen, net als het openbaar vervoer. De koppeling tussen ruimtelijke ontwikkelingen en het verkeer- en vervoerbeleid zal in het kader van het MIRT verder worden vormgegeven.

Samen met decentrale overheden zal in de mobiliteitsvisie concreet worden aangegeven op welke wijze het openbaar vervoer verder kan worden verbeterd. Daartoe heb ik de decentrale overheden uitgenodigd om een gezamenlijk plan uit te werken.

De projecten en programma's die regio en rijk samen opzetten, worden vastgelegd in de Samenwerkingsagenda's per regio. Daarin worden alle relevante onderwerpen opgenomen.

31

Wanneer is de toekomstvaste routestrategie voor het spoorgoederenvervoer (speerpunt 4) gereed?

De planning voor het gehele programma Hoogfrequent spoorvervoer, waarvan de toekomstvaste routestrategie een onderdeel is, komt er in grote lijnen op neer dat nu direct wordt gestart met voorbereidende werkzaamheden. Vervolgens zal voor de zomer 2008 meer zicht ontstaan op de financiële dekking. Met de in de beleidsbrief aangekondigde mobiliteitsvisie zal een integrale budgettaire afweging worden geven binnen de voor verkeer- en vervoersinfrastructuur gereserveerde middelen tot en met 2020. Nadat concreet zicht is verkregen op financiële dekking worden de kandidaat-planstudies, waaronder de toekomstvaste routestrategie, omgezet in daadwerkelijke planstudies. Ik verwacht dat vervolgens ongeveer één tot anderhalf jaar nodig is om in samenwerking met alle betrokken partijen tot een gedragen strategie en concrete investeringsvoorstellen te komen.

32

Wanneer denkt u de Kamer te kunnen informeren over concrete reistijdverbeteringen richting de landsdelen (speerpunt 3)?

Over de uitkomsten van de onderzoeken naar infrastructurele versnellingsmaatregelen en het rijden van 160 km/u op daarvoor geschikt lijkende baanvakken wordt u nog voor de MIRT behandeling geïnformeerd.

33

Maken nieuwe spoorbogen voor de Betuwelijn bij Meteren (noordwest en zuidwest) onderdeel uit van de planstudie toekomstvaste routing goederenvervoer en daarmee van de raming van 4,5 miljard?

De raming van € 4,5 miljard is indicatief. Uit de kandidaat-planstudies zal blijken welke maatregelen op welk moment nodig zijn. Nieuwe spoorbogen bij Meteren zullen in de kandidaat-planstudie voor toekomstvaste routing worden onderzocht.

34

Kunt u een globale indicatie geven van de verdeling van de raming van 4,5 mld. over OV-SAAL en de afzonderlijke vier kandidaat-planstudies en welke capaciteitsuitbreidingen hieronder vallen? Gaat het per (deel-) corridor om inhaalsporen, partiële viersporigheid of volledige viersporigheid? Voor een verdeling over de kandidaat-planstudies wordt verwezen naar het antwoord op vraag 25. In deze kandidaat-planstudies worden naast mogelijkheden voor betere benutting van de bestaande capaciteit

ook capaciteitsuitbreidingen als inhaalsporen, uitbreiding naar viersporigheid, vrije kruisingen, verkorting opvolgtijden, verbetering van emplacementen e.d. onderzocht.

35

Kunt u een meerjaren- uiteenzetting geven van de mogelijkheden om via de te verwachten extra inkomsten in het FES te investeren in het spoor?

Het kabinet bereidt momenteel een structurele wijziging van de FES-wet voor (zoals aangekondigd in de FES-begroting 2008). Daarbij zal nog worden gezien of en zo ja hoe een nieuwe voedingssystematiek bij de wetswijziging wordt betrokken. In het Coalitieakkoord is voor deze Kabinetsperiode een vaste vergoeding voor het FES afgesproken. Extra FES inkomsten zijn daarom binnen deze Kabinetsperiode niet te verwachten.

Ik zal voor de zomer van 2008, bij het uitbrengen van de mobiliteitsvisie, op basis van de kennis op dat moment aangeven welke middelen in welk jaar beschikbaar komen voor investeringen in hoogfrequent spoor.

36

Wanneer informeert u de Kamer over de concrete stappen/mogelijkheden op korte termijn voor het realiseren van hogere frequenties? Kunt u aangeven wat de planning hiervoor is? Wanneer kan de Kamer de aanpassing(en) van spoorregelgeving tegemoet zien?

De concrete stappen maken onderdeel uit van het Actieplan «Groei op het spoor» en de jaarlijkse aanpassing van de dienstregeling. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 9.

Wanneer blijkt dat om hogere frequenties effectiever te kunnen realiseren, aanpassing van regelgeving wenselijk en nodig is, dan zal ik dat aan de Tweede Kamer voorleggen, mogelijk als onderdeel van de lopende evaluatie van de spoorwetgeving (af te ronden in 2008).

37

Wanneer is er zicht op financiële dekking van de spoorprojecten en worden de kandidaat- planstudies opgewaardeerd tot planstudie? Wanneer wordt uiterlijk hierover een tracébesluit genomen? Wanneer kunnen de projecten op zijn vroegst en op zijn laatst zijn gerealiseerd?

Zie antwoorden op vraag 2 en vraag 26.

38

Wat vormt de juridische status van de kandidaat-planstudies? Waarom heeft u er niet voor gekozen om meteen met de planstudies te starten?

Voor het starten van een planstudie is een strikte voorwaarde dat er concreet zicht is op financiële dekking. Dat is deels het geval, zoals voor de lopende Planstudie OV-SAAL.

Ik wil tijdig alle noodzakelijke maatregelen in kaart brengen, vandaar dat de voorbereiding worden getroffen met kandidaat-planstudies. Wanneer er zicht is op financiering kan direct met de daadwerkelijke planstudie worden gestart. Kandidaat-planstudies hebben géén juridische status.

39

Is bij de totstandkoming van paragraaf 5.3 van het Actieplan «Groei op het Spoor» aansluiting gezocht bij het reeds in gang gezette project Dagindeling? Zo ja, op welke wijze?

Ja, er is aansluiting gezocht met het project van OC&W en dat zal ook gaan gelden voor de verdere uitwerking van concrete maatregelen. Het project Dagindeling beoogt – evenals enkele voorstellen in het kader van het Actieplan «Groeï op het spoor» – de spreïding van werktijden en schooltijden te bevorderen.

40

Waarop is de conclusie gebaseerd dat de vijf focuscorridors in de brede Randstad de grootste groeipotentie hebben? Denkt u dat ook buiten de Randstad grote groei mogelijk is, gegeven de groei op de Arriva lijnen in het Noorden, en dat daarom ook investeringen buiten de Randstad nodig zijn?

In de LMCA-rapportage spoor is op pagina 45 een inschatting gegeven van de vervoergroei tot 2020 per baanvak. Dat geeft een beeld van de verschillen in de groei per corridor. Hieruit komt het beeld naar voren dat de groei vooral in de brede Randstad aan de orde is, en soms daarbuiten. Uit de LMCA-analyses blijkt dat er ook buiten de corridors in de brede Randstad maatregelen aan de orde kunnen zijn, zoals ook aangegeven in het antwoord op vraag 25.

41

Waarop is de aanname gebaseerd dat het groeipotentieel van grensoverschrijdend spoorvervoer beperkt is? Is hier onderzoek naar gedaan? Aan welke mogelijkheden om te faciliteren denkt u?

Uit de jaarlijkse monitoring van het spoorvervoer, die ProRail samen met de vervoerders opstelt, blijkt het aantal grensoverschrijdende treinreizigers via Duitsland en België (in totaal acht grensovergangen) in totaal ca. 14 000 reizigers per gemiddelde dag te zijn (heen- en terugreis samen). Per corridor gaat het dan ook om enkele honderden tot ca. enkele duizenden per werkdag.

Wat betreft het faciliteren speel ik – omdat internationaal treinvervoer geliberaliseerd is – een ondersteunende rol, bijvoorbeeld door:

- inbreng van kennis- en ervaring;
- zo nodig wegnemen van belemmeringen in wet- en regelgeving;
- zo nodig voeren van internationaal overleg.

42

Bent u bereid om te onderzoeken wat de bijdrage van aanbesteding van het stads- OV kan zijn aan het realiseren van groeimogelijkheden van het OV in stedelijke netwerken? Bent u bereid te onderzoeken op welke wijze de wisselwerking tussen de groei op het spoor en in het stads- en regionaal OV versterkt kan worden?

Welke bijdrage aanbesteding van het stedelijk OV kan leveren aan groeimogelijkheden van het OV in stedelijke netwerken is een interessante kennisvraag. Ik meen echter dat deze niet eenvoudig en op korte termijn te beantwoorden is. Hoewel we weten dat aanbestede concessies meer reizigersgroei hebben laten zien dan niet-aanbestede concessies, is het op korte termijn onrealistisch een verantwoorde voorspelling te kunnen doen op basis van een aantal hypothetische aannames. De decentrale overheden dienen zelf te monitoren of de in concessies afgesproken groei daadwerkelijk wordt gerealiseerd

Ten aanzien van de wisselwerking, heb ik bij vraag 24 reeds aangegeven dat de groei op het spoor ook een effect zal hebben op het voor- en natransport door het regionaal OV. Veel van de groei is op te vangen binnen de huidige capaciteit van bus/tram/metro. Daar waar dit niet zo is

ga ik de komende maanden met de regio's bekijken hoe we meer groei kunnen accommoderen, dan wel bewerkstelligen.

43

Maakt een inventarisatie van wegenprojecten, waarvan de realisatie versneld zou kunnen worden, deel uit van de mobiliteitsvisie?

In het MIRT is een planning opgenomen van de realisatie van wegenprojecten (MIRT 2008: overzichtstabel pagina 291). Ik zie continu of versnelling van de realisatie mogelijk is, ook in het licht van publiek-private samenwerking. Hierover bericht ik u jaarlijks in het MIRT. Zoals aangekondigd worden de resultaten van de commissies Ruding en Elverding betrokken bij de mobiliteitsvisie.

44

Wat is de stand van zaken ten aanzien van de «pakketbrief», die in het kader van de dienstregeling 2007 op 18 december 2006 aan de Kamer is gezonden? Kunt u aangeven wat precies de doorwerking is van het pakket in deze brief in het Actieplan «Groei op het Spoor»?

Zie hiervoor het antwoord op vraag 8.

45

Kunt u een lijst geven welk knelpunt op welk tijdstip wordt aangepakt?

Op basis van de resultaten van de (kandidaat)planstudies en inspanningen van de spoorsector om de bestaande spoorcapaciteit nog intensiever te benutten, zal blijken welke maatregelen waar precies nodig zijn. Ik wil op de resultaten van die planstudies nog niet vooruitlopen. In de kandidaatplanstudies worden naast mogelijkheden voor betere benutting van de bestaande capaciteit ook capaciteitsuitbreidingen als inhaalsporen, uitbreiding naar viersporigheid, vrije kruisingen, verkorting opvolgtijden, verbetering van emplacementen e.d. onderzocht. Op basis van deze studies wordt duidelijk waar welke maatregelen nodig zijn en kunnen passend bij de beschikbare middelen prioriteiten worden gesteld.

46

Kunt u de knelpunten op het regionale spoor opsommen?

Het regionaal spoorvervoer valt onder de verantwoordelijkheid van betreffende decentrale overheden.

Daar waar door de toekomstvastе routestrategie spoorgoederenvervoer effecten ontstaan op regionale spoorlijnen zal ik dat in de analyses betrekken.

47

Bestaat er verschil van mening tussen de NS en ProRail over de aanpak van de knelpunten? Zo ja, waar bestaat dit verschil van mening over?

NS en ProRail hebben vanuit hun eigen verantwoordelijkheid aangegeven hoe zij aankijken tegen kwaliteit van het vervoer per trein in de toekomst en de mogelijkheden om effectief de capaciteit te vergroten. Er bestaat binnen de spoorsector een grote mate van overeenstemming als het gaat om een pakket van maatregelen om de capaciteit te vergroten.

NS legt als vervoerder meer accent op het treinproduct (met betrekking tot goede tijdligging, dienstregelingsopzet en reistijden) passend bij de vervoervaag, terwijl ProRail meer accent legt op het gezamenlijk met alle spoorpartijen zoeken naar mogelijkheden tot een nog betere benutting

48

Wanneer wordt het hoogfrequente model van een «spoorboekloos» reizen in de (brede) Randstad realiteit?

De spoorsector ziet mogelijkheden de komende jaren het aantal treinen verder te verhogen, onder meer in het kader van de dienstregeling 2007–2009 en verdere mogelijkheden voor een nog intensievere benutting van de bestaande capaciteit in de jaren daarna. Aangezien een deel van de kwaliteitssprong samenhangt met de noodzakelijk infrastructurele maatregelen is een tweede stap naar hogere frequenties vanaf ongeveer 2013/2015 tot 2020 aan de orde (zie ook antwoord op vraag 2).

49

Op welke trajecten is vóór 2020 de huidige capaciteit onvoldoende om de verwachte groei van de extra reizigers en de groei van het goederenvervoer op te vangen?

Op welke trajecten vóór 2020 de huidige capaciteit onvoldoende is om de verwachte groei op te vangen is beschreven in hoofdstuk 5 van de rapportage LMCA Spoor. Het betreft met name de volgende corridors:

- Schiphol–Almere
- Utrecht–Den Bosch
- Den Haag–Rotterdam
- Utrecht–Arnhem

50

Is het verhaal van ProRail juist dat op het huidige net al een «metro»-systeem mogelijk is? Wanneer gaat het net over op ERTMS?

Op delen van het net rijden nu al in hoge frequenties treinen, bijv. op de trajecten Amsterdam–Utrecht, Leiden–Den Haag, Rotterdam–Dordrecht en Woerden–Utrecht. ProRail heeft aangegeven dat met slimme maatregelen (anders dan bouwen van extra sporen) er mogelijkheden zijn om meer treinen per uur te laten rijden. Ook zijn er mogelijkheden om via de systematiek van capaciteitsverdeling- en vergroting tot een nog intensiever gebruik van de infrastructuur te komen. Dat kan niet overal en niet overal in dezelfde mate. Naast de inzet op verdere intensivering van het gebruik van spoorcapaciteit wordt daarom ook ingezet op het uitbreiden van de spoorcapaciteit door het bouwen van extra sporen.

Op 21 september 2007 heb ik een concept-versie van het ERTMS-implementatieplan aan de Kamer toegezonden. In het kader van de motie Cramer/Roemer (Kamerstuk 29 893, nr. 55), die op 6 november 2007 is aangenomen, zal ik samen met de spoorsector in kaart brengen in hoeverre de invoer van ERTMS mogelijkheden biedt voor prestatieverbetering van het spoorstelsel. Een betere benutting, zoals bijvoorbeeld met metro-achtige systemen, kan daar onderdeel van uitmaken. Zoals door mij aangegeven in het VAO van 30 oktober 2007 zal ik de Kamer hierover zo volledig mogelijk informeren rondom de zomer 2008.

51

LMCA Spoor: Voor welke treinstations is – gelet op het aantal in- en uitstappers en gezien het aandeel van voor- en natransport met bus, tram en metro – aandacht voor ketenvoorzieningen het meest van belang? Zijn de knelpunten onderzocht en oplossingen in beeld?

Als onderdeel van de LMCA Spoor is uitgezocht wat het aandeel van Bus, Tram en Metro (BTM) is in het voor- en natransport op verschillende stations in Nederland. Uiteraard richten wij ons eerst op die stations, waarvan het al duidelijk is dat de faciliteiten qua omvang en kwaliteit

achterblijven bij een groeiende vraag. Het gaat inderdaad vooral om stations met een hoog aantal in- en uitstappers, en/of met een hoog aandeel BTM. Een keuze voorbepaalde stations is nog niet gemaakt. Zoals aangegeven in de beleidsbrief zal het in kaart brengen van maatregelen deel uit maken van een inventarisatie van ketenvoorzieningen (fiets en P+R) die nodig zijn om de verwachte groei tot 2020 op te vangen. Het actieplan «Groei op het spoor» bevat voor de kortere termijn maatregelen opgenomen voor verbetering van fiets en P+R voorzieningen, mede te financieren door andere partijen.

52

LMCA Spoor: Is de 3 mld. Extra investeringen voor het model BETER inclusief of exclusief de geplande maatregelen voor OV-SAAL? Is de 7,6 mld extra investeringen voor het model MEER inclusief of exclusief de geplande maatregelen voor OV-SAAL?

Zowel voor het model BETER als voor het model MEER geldt dat deze inclusief de investeringen zijn voor OV-SAAL (corridor A uit de tabel).

53

LMCA Spoor: Hoe verklaart u de verschillen tussen de kostenramingen op blz. 58 en de kostenramingen in bijlage E voor de afzonderlijke corridors? Er is bijvoorbeeld een factor 10 verschil in het model BETER op de corridor Utrecht-Nijmegen.

Voor de bedragen per corridor, zoals opgenomen in de tabel op blz. 58, zijn de ramingen van de ingeschatte oplossingsrichtingen in elke corridor meegenomen. Sommige ingeschatte oplossingrichtingen liggen echter in meerdere corridors en dit veroorzaakt dubbeltellingen. De bedragen per corridor in de tabel op blz. 58 zijn voor deze dubbeltellingen nog niet gecorrigeerd. Het totaalbedrag in de tabel op blz. 58 is voor deze dubbeltellingen wel gecorrigeerd en komt dus lager uit dan de optelling van de afzonderlijke bedragen per corridor. Per abuis is dit niet gemeld in een toelichting bij de tabel.

De kostenramingen voor de afzonderlijke corridors zoals weergegeven in bijlage E zijn al wel gecorrigeerd voor deze dubbeltellingen.

54

LMCA Spoor: Waarom wordt er geen planstudie gestart voor Alkmaar-Amsterdam terwijl de LMCA hier een knelpunt verwacht bij model BETER en zelfs bij model MEER nog geen ideale tijdligging mogelijk is? Hoe verklaart u de forse marge in de kosten van de oplossing tussen Uitgeest en Wormerveer (440–1000 mln.)?

Het traject Alkmaar-Amsterdam maakt onderdeel uit van de corridor Alkmaar-Eindhoven. Hoewel het marktpotentieel aanzienlijk is en de bezettingsgraad hoog is, geeft de LMCA aan dat er voorsnog geen capaciteitsknelpunten op dit baanvak zijn. Dit kan ook worden afgeleid uit de overzichtsheet zoals die is opgenomen in bijlage E.2 van de rapportage LMCA-Spoor.

De forse marge in de kosten van de oplossing tussen Uitgeest en Wormerveer hangt samen met het nog indicatieve karakter van de uitwerkingen. De genoemde bedragen vormen de onder- respectievelijk bovenkant van een bandbreedte rondom de verwachte investeringskosten (in deze fase van planvorming gebruikelijke marge van 40%).

55

LMCA Spoor: Maakt de vrije kruising richting Tiel en het geheel of gedeeltelijk dubbelsporig maken van het traject Tiel–Wadenoijen deel uit van de te starten planstudie Utrecht–Den Bosch?

Op basis van de resultaten van de kandidaat-planstudies zal blijken welke maatregelen en infrastructuuruitbreidingen op welk moment nodig zijn en het meest effect sorteren. Ik ga op voorhand dan ook niet in op specifieke projecten.

56

LMCA Spoor: De NS gaat uit van een langere corridor dan nu voorgesteld voor de planstudie. Zijn er geen knelpunten op de corridor Den Bosch–Eindhoven?

Ik kies bewust voor een deel van de corridors als vertrekpunt. Vanzelfsprekend zal in het vervolg altijd de samenhang met andere trajecten worden gezien, omdat treinen doorrijden naar andere delen van het netwerk. Op dit moment is er echter onvoldoende aanleiding om voor de gehele corridor Alkmaar–Eindhoven een planstudie te starten.

Gegeven de combinatie van marktomvang en mogelijkheden voor een kwaliteitssprong heb ik geconcludeerd dat binnen deze corridor het traject Utrecht–Den Bosch aangemerkt wordt als onderwerp voor planstudie, hetgeen onverlet laat dat er knelpunten kunnen zijn of ontstaan op andere delen van het net.

57

LMCA Spoor: Waarom wordt er geen planstudie Breda–Eindhoven gestart nu geconcludeerd wordt dat station Breda Oost niet inpasbaar is zonder reistijdverlenging of partiële viersporigheid en Eindhoven Acht waarschijnlijk leidt tot het uitbuigen van goederenpaden?

Eventuele knelpunten op het traject Breda–Eindhoven zijn sterk afhankelijk van de op te stellen toekomstvaste routestrategie voor het spoor-goederenvervoer, waarin o.a. mogelijkheden zullen worden onderzocht om minder goederenvervoer via dit traject af te wikkelen.

In de LMCA-Spoor is door middel van een gevoeligheidsanalyse onderzocht in hoeverre door de regio gewenste nieuwe stations inpasbaar zijn in combinatie met alle drie de productmodellen (BASIS, BETER en MEER). De genoemde stations Breda Oost en Eindhoven Acht vallen hier ook onder. Zoals ik u in het kader van de beantwoording van de begrotingsvragen heb aangegeven (zie antwoord op vraag 72 MIRT) zijn er op dit moment geen aanlegbesluiten genomen en lopen er geen planstudies in het kader van het MIRT voor deze stations.

58

LMCA Spoor: Waarom wordt er geen planstudie Den Haag/Rotterdam–Woerden gestart nu wordt geconcludeerd dat niet alle nieuwe stations realiseerbaar zijn zonder reistijdverslechtering voor de IC's en voor het goederenvervoer een integrale +viersporigheid tussen Gouda Goverwelle en Woerden wellicht noodzakelijk is?

In de LMCA-Spoor is door middel van een gevoeligheidsanalyse onderzocht in hoeverre door de regio gewenste nieuwe stations inpasbaar zijn in combinatie met alle drie de productmodellen. De genoemde stations Bleizo en Gouweknoop vallen hier ook onder. Zoals ik u in het kader van de beantwoording van de begrotingsvragen heb aangegeven (zie antwoord op vraag 72 MIRT) zijn er op dit moment geen aanlegbesluiten

genomen en lopen er geen planstudies in het kader van het MIRT voor deze stations. Daarnaast verricht ProRail momenteel in opdracht van de regionale overheden geen onderzoek naar de realisatiemogelijkheden van station Gouweknoop; dit is wel het geval voor station Bleizo. Het is nog niet duidelijk of en zo ja wanneer de realisatie van de genoemde stations aan de orde is. Bovendien is niet onderzocht of de stations voldoen aan de norm van minimaal 1000 nieuwe in- en uitstappers.

Voor wat betreft eventuele knelpunten op het traject Gouda Goverwelle – Woerden geldt dat deze afhankelijk zijn van de op te stellen toekomstvaste routestrategie voor het spoorgoederenvervoer. Een planstudie Den Haag/ Rotterdam–Woerden is, ook gezien de zich aandienende marktontwikkelingen en het bijpassende treinaanbod, niet prioritair.

59

LMCA Spoor: Hoe verhoudt de knelpuntenanalyse voor Utrecht–Zwolle zich tot de plannen voor Randstadspoor? Is de conclusie juist dat 6x per uur een IC inclusief Randstadspoor in een frequentie van de sprinter van minimaal 4x per uur feitelijk onmogelijk is zonder infrastructurele uitbreidingen? Is de aanleg van inhaalsporen ter hoogte van Bilthoven en Den Dolder onderzocht, zodat IC en Sprinters onafhankelijk van elkaar kunnen worden afgehandeld? Wat zijn globaal de additionele kosten van deze inhaalsporen en aanpak van de genoemde overwegen?

In de LMCA-Spoor is gewerkt met drie productmodellen. In de productmodellen BASIS en BETER is gerekend met zes Intercity's Utrecht–Amersfoort e.v., twee Sprinters Utrecht–Baarn en twee Sprinters Utrecht–Amersfoort e.v. In het productmodel MEER is gerekend met vier Intercity's Utrecht–Amersfoort e.v., twee Sprinters Utrecht–Baarn en vier Sprinters Utrecht–Amersfoort e.v. De modellen sluiten daarmee aan op de plannen voor Randstadspoor.

Voor alle onderzochte modellen geldt dat het totaal aantal treinen niet wijzigt ten opzichte van de dienstregeling 2007: tien treinen tussen Utrecht en Den Dolder en acht treinen tussen Den Dolder en Amersfoort. Daarbij is uitgegaan van een routing van het goederenvervoer via de Hanzelijn in plaats van via Utrecht–Amersfoort. Als gevolg van het aantal gelijkblijvende reizigerstreinen en het verminderen van goederenvervoer zijn er geen infrastructuuradaptaties voorzien. De conclusie dat zes keer per uur een IC inclusief Randstadspoor in een frequentie van de sprinter van minimaal vier keer per uur feitelijk onmogelijk is zonder infrastructurele uitbreiding is dan ook niet juist.

Gezien het bovenstaande is de aanleg van inhaalsporen ter hoogte van Bilthoven en Den Dolder en de additionele kosten hiervan niet onderzocht. Dit zelfde geldt ook voor de aanpak van de genoemde overwegen.

60

LMCA Spoor: Tot welke discontinuïteiten leidt de koppeling van de lijnvoering van het productmodel BETER en MEER in de landsdelen? Welke doorgaande verbindingen zouden hier een extra overstap krijgen en hoe groot zijn de langere wachttijden? Is onderzocht hoe deze achteruitgang van de kwaliteit kan worden gecompenseerd?

In het algemeen is in het productmodel BETER vastgehouden aan de knopen (goede aansluiting op kwartierdiensten) daar waar in model MEER de knopen niet meer vastgehouden zijn (binnen tien minuten komt immers de volgende). Beide modellen leiden niet tot grote verschillen in rijtijden tussen de stations. In MEER is de wachttijd op de stations groter, vanwege het loslaten van de knopen. Daar tegenover staat een hogere frequentie op die stations. Er is dus geenszins sprake van een situatie waarbij er, vanuit de resultaten van de LMCA per definitie een achteruit-

gang is in kwaliteit voor de landsdelen. Voor de noordelijke landsdelen zal de Hanzelijn overigens nog wel voor een kwaliteitsverbetering in termen van reistijd zorgen. Bovendien is de wachttijd die nu op stations in de analyse naar boven komt in het kader van het ontwikkelen van een dienstregeling verder onderwerp van optimalisatie, waarmee de reistijden positief beïnvloed worden. Overigens voer ik, los van de LMCA, in het project «Reistijdverbetering» maatregelen uit om de kwaliteit van de reistijden richting de landsdelen te waarborgen (zie ook Kamerstuk 29 984, nr. 82).

61

LMCA Spoor: Is de investering voor «kort volgen» op het traject Arnhem – Nijmegen gedekt in het MIRT en wanneer wordt dit gerealiseerd? Waarom wordt uitbreiding van infrastructuur op dit traject vermeden? Hoe verhoudt zich dit met de gewenste kwaliteit (spoorboekloos rijden, gelijkmatige spreiding over het uur) en de groei van het goederenvervoer (treinen vanaf de Betuwelijn die afbuigen naar het noorden en transit Essen–Bad Bentheim)? Waarom is het uitgangspunt van spoorverdubbeling hier verlaten? Wordt hiermee het geplande herstel van de doorgaande verbinding Zwolle–Roosendaal onmogelijk? Hoeveel extra treinen (IC en Sprinter) kunnen er rijden in het productmodel MEER ten opzichte van de huidige dienstregeling als de infrastructuur niet wordt uitgebreid? Hoeveel extra treinen zouden er kunnen rijden als dit wel zou gebeuren? Wat zijn de globale kosten van de spoorverdubbeling Arnhem–Nijmegen voor zover nog niet opgenomen in de raming van 4,5 mld.?

Op basis van de kandidaat-planstudies zal blijken wat er exact nodig is en welke maatregelen en infrastructuuruitbreidingen het meest effect sorteren. Daarbij wordt ook gekeken naar diverse mogelijkheden voor een nog intensievere benutting van de bestaande capaciteit. Ik ga op voorhand dan ook niet in op specifieke projecten, zoals «kort volgen» of uitbreiding van infrastructuur. Of een knelpunt daadwerkelijk optreedt zal daarnaast afhankelijk zijn van de marktontwikkeling en het noodzakelijke aantal treinen om deze markt vraag op te vangen. Uitbreiding van infrastructuur wordt op voorhand – ook op dit traject – niet vermeden. De vervoerder is, ook in relatie tot de vervoerconcessie, verantwoordelijk voor het rijden van een dienstregeling die passend is op de vraag. Of het geplande herstel van de doorgaande verbinding Zwolle–Roosendaal onmogelijk wordt kan ik nu dan ook niet beantwoorden.

Voor wat betreft eventuele knelpunten op het traject Arnhem – Nijmegen geldt dat deze mede afhankelijk zijn van de op te stellen toekomstvaste routestrategie voor goederenvervoer. Deze routing is eveneens van invloed op het aantal treinen (IC en Sprinter) dat kan rijden zonder of met uitbreiding van de infrastructuur. Een spoorverdubbeling Arnhem–Nijmegen is niet aan de orde en daarom niet onderzocht.

62

LMCA Spoor: Zijn de vrije kruising bij Velperbroek aansluiting en de vier sporen tussen Arnhem en Velperbroek (circa 55 mln. + 160 mln.) opgenomen in het MIRT of zijn deze onderdeel van de planstudie Utrecht–Arnhem en daarmee opgenomen in de raming van 4,5 mld.?

Op basis van de kandidaat-planstudies zal blijken wat er exact nodig is en welke maatregelen en infrastructuuruitbreidingen het meest effect sorteren. Daarbij wordt ook gekeken naar mogelijkheden voor een nog intensievere benutting van de bestaande capaciteit. Ik ga op voorhand ook niet in op specifieke projecten, zoals uitbreiding van infrastructuur. Of een knelpunt daadwerkelijk optreedt zal daarnaast afhankelijk zijn van de marktontwikkeling en het noodzakelijke aantal treinen om deze markt vraag op te vangen.

LMCA Spoor: Heeft u bij de studie naar de metro Amsterdam Sloterdijk – Uitgeest kennis genomen van het GVB- rapport «Op naar de Top» waarin de metroverbinding Amsterdam-West – Zaanstreek wordt beschreven op basis waarvan de motie Cramer (29 644, nr. 79) in de Kamer is ingediend? Is het daarin genoemde tracé vanaf Amsterdam-West (en dus niet Amsterdam Sloterdijk) onderzocht? Zo neen, bent u bereid dit alsnog te doen, mede in het licht van de conclusie uit de LMCA Regionaal OV, dat met name vervoer tussen de stadsrand en de regio een groeimarkt is? Denkt u dat een dergelijke metroverbinding een nieuwe reizigersmarkt aanboort tussen de Zaanstreek en Geuzenveld en daarmee mede een ontlasting kan betekenen voor de Coentunnel? Bent u van mening dat de capaciteit voor IC's tussen Alkmaar en Amsterdam kan toenemen als sprinterreizigers zouden overstappen in Zaandam? Bent u van mening dat een metro-tracé in eerste instantie niet hoeft door te lopen naar Uitgeest, maar dat er ook sprake kan zijn van een groeiemodel waarbij de metrolijn geleidelijk wordt doorgetrokken richting het noorden?

Het GVB-rapport «Op naar de top» van 2 mei 2006 is inderdaad betrokken bij de studie. In het kader van de LMCA-Spoor is onderzocht of de aanleg van een metroverbinding van Amsterdam richting de Zaanstreek een oplossing kan zijn voor mogelijke capaciteitsknelpunten op de spoorverbinding Amsterdam Sloterdijk–Uitgeest.

Naar aanleiding van deze analyse is de conclusie dat er geen aanleiding is een metroverbinding tussen de westelijke stadsrand van Amsterdam en de regio ten noordwesten van Amsterdam als reële alternatieve oplossing te zien voor de in het productmodel MEER geconstateerde knelpunten op het baanvak tussen Amsterdam Sloterdijk en Alkmaar.

De capaciteit voor IC's tussen Alkmaar en Amsterdam kan niet toenemen indien Sprinterreizigers in Zaandam overstappen op de metro. Bovendien zou de reductie van het aantal sprinters per uur tussen Zaandam en Amsterdam het tegenovergestelde betekenen van datgene dat ik voor ogen bij hoogfrequent spoorvervoer. Ik sluit me in dat kader aan bij de stelling zoals verwoord in de samenvatting van het GVB-rapport «Op naar de Top» dat het onverstandig is trein en metro met elkaar te laten concurreren en dat parallelliteiten voorkomen dienen te worden. Trein en metro zijn in dit kader verschillende producten en dienen apart te worden beoordeeld.

De vraag of een metroverbinding tussen Amsterdam-West en de Zaanstreek een nieuwe reizigersmarkt aanboort en een ontlasting kan betekenen voor de Coentunnel is niet in het kader van de LMCA-Spoor onderzocht. De eventuele verdere ontwikkeling van plannen voor een dergelijke metroverbinding is de verantwoordelijkheid van betreffende decentrale overheden.

Bent u nog steeds van mening dat extra maatregelen op de Hoornlijn niet nodig zijn, gezien de discussie rond de capaciteitsverdeling voor 2008 door ProRail en de 5% groeiambitie voor het spoor van dit kabinet? (zie ook MIRT, pagina 151)

Het aantal treinen op de Hoornlijn in de onderzochte productmodellen BASIS, BETER en MEER is gelijk aan de dienstregeling 2009 (vier treinen vanuit Amsterdam Centraal, twee treinen vanaf de Hemboog). Als gevolg van het gelijkblijvende aantal reizigerstreinen zijn er geen infrastructuur-aanpassingen voorzien.

LMCA Spoor: In hoeverre zijn er tot 2020 knelpunten op het spoor te verwachten buiten de onderzochte focuscorridors? Zou u hierbij specifiek kunnen ingaan op de Hoornlijn, Valleilijn, Leiden- Utrecht en de regionale lijnen in Groningen en Friesland?

De LMCA Spoor is een landelijke analyse van markt en capaciteit van het spoor. Er zijn op het gehele net knelpunten gesignaleerd voor modellen met een frequentieverhoging, zowel binnen als buiten de focuscorridors. Naar aanleiding van de analyses en de gekozen ambities is een beeld verkregen van trajecten waar uitbreiding van spoorcapaciteit nodig is. Dat zijn de door mij aangegeven (kandidaat-)planstudies. Bij het opstarten van de planstudies zal ik nog nader de scope bepalen. Op basis van deze studies zal blijken wat er exact nodig is en welke maatregelen en infrastructuuruitbreidingen het meest effect sorteren. Dit kan ook leiden tot maatregelen buiten de onderzochte focuscorridors. Ik ga op voorhand niet in op specifieke projecten. Of een knelpunt daadwerkelijk optreedt zal daarnaast afhankelijk zijn van de marktontwikkeling en het noodzakelijke aantal treinen om deze marktvrage op te vangen.