

LIJST VAN VRAGEN

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over het **Toekomstbeeld openbaar vervoer (Kamerstuk 23 645, nr. 685)**.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Rijkers

- | Nr. | 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? |
| 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? |
| 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? |
| 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? |
| 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? |
| 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? |
| 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? |
| 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? |
| 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? |
| 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? |
| 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? |
| 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? |
| 13 | Kan de reisgeschiedenis, als er wordt overgestapt op betaling met bankpassen en PSD2, gemakkelijker door derden ingezien worden? |
| 14 | Kan een kostenindicatie gegeven worden voor de aanleg per kilometer spoor naarmate de rijsnelheid op het spoor hoger ligt? |
| 15 | Is overwogen de grens van 800 km voor vervanging van het vliegtuig door de trein te verhogen? |

Nr.	Vraag
16	Is het in de visie een voorwaarde dat OV-verbindingen altijd rendabel zijn en, zo ja, waarom?
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?
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?
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?
20	Hoe verhoudt de verdere netwerkuitwerking van het Toekomstbeeld OV zich tot investeringen die hierbij komen kijken?
21	Hoe verhoudt de netwerkuitwerking zich tot besluitvorming in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) en de transitie naar het Mobiliteitsfonds?
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?
23	Hoe is de planning en de voortgang van het programma OV-SAAL, oftewel het traject Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad?
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?
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?
26	Is het uitgangspunt dat eerst de reeds eerder overeengekomen projecten worden gerealiseerd alvorens nieuwe ambities worden omarmd?
27	Op welke wijze houdt uw visie rekening met verbinding met de gebieden die aan de landsgrenzen liggen?
28	Wanneer komt het onderzoek naar OV-verbindingen van middelgrote kernen en economische concentraties zonder treinstation?
29	Wanneer kunnen we een vernieuwd hoogwaardig openbaar vervoer (hierna: HOV)-concept verwachten voor de verbinding Breda-Utrecht?
30	Hoe bent u van plan deze plannen te financieren?
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 automobiliteit?
32	Hoe worden steden ondersteund bij de noodzakelijke investeringen in het OV, zodat deze ondanks de stedelijke verdichting leefbaar en bereikbaar blijven?
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?
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?

- Nr. Vraag**
- 35 Hoe kan deze OV-visie in 2040 werkelijkheid worden terwijl de MIRT-gelden grotendeels al vastliggen tot voorbij 2030?
- 36 Hoe kunnen er op korte termijn miljarden euro's extra gevonden worden om de noodzakelijke investeringen in de OV-infrastructuur mogelijk te maken?
- 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?
- 38 Hoe is het u gelukt om op 6 februari 2040 de trein van Amsterdam naar Utrecht er «binnen 5 minuten te laten zijn»?
- 39 Wat heeft het delen van bezit te maken met het Toekomstbeeld OV?
- 40 Waarom vindt u dat de gehele OV-sector emissieloos en circulair moet zijn?
- 41 Zou de auto geen goed alternatief zijn om het OV te ontlasten, nu u stelt dat drukke OV-verbindingen steeds drukker worden?
- 42 Wat is precies de planning van de voorbereiding van de besluitvorming voor infraprojecten na 2030? Wanneer worden deze besluiten genomen?
- 43 Waarom wordt Groningen alleen in de bijlage genoemd en niet in het Toekomstbeeld OV zelf?
- 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: «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.»
- 45 Hoe kan het optimaal benutten van de Betuwelijn bijdragen aan het creëren van ruimte voor verstedelijking?
- 46 Gaat het creëren van ruimte voor verstedelijking ten koste van capaciteit op het spoor?
- 47 Kunt u aangeven welke koppelingen u bedoelt op pagina 11 van de Contouren, waar u schrijft: «Met de stedelijke regio's zal worden bekeken of hier ook financiële koppelingen te maken zijn.»
- 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?
- 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?
- 50 Waarom is gekozen voor het onderzoeken van HOV tussen Utrecht en Breda in plaats van het onderzoeken van volwaardig intercityspoor?
- 51 Waarom wordt er gekozen voor het vanuit de overheid actief beschikbaar stellen en aan elkaar koppelen van verplaatsings- en betaalddata (ook buiten het OV)?

- | | |
|------------|--|
| Nr. | Vraag |
| 52 | In hoeverre blijft het OV toegankelijk voor mensen die hun reis- en betaald data niet willen delen? |
| 53 | Waarom wordt na evaluatie pas besloten of wetgeving nodig is in plaats van vooraf duidelijke wettelijke (privacy-)kaders te stellen? |
| 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? |
| 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? |
| 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? |
| 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? |