

2019Z15907

Vragen van het lid **Amhaouch** (CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het in zicht zijn van het spoorplafond* (ingezonden 22 augustus 2019).

Vraag 1

Kent u het bericht «Halfjaarcijfers NS: Reizigersgroei zet door, spoorplafond in zicht»?¹

Vraag 2

Op welke modellen, cijfers en berekeningen zijn de nieuwe prognoses van de Nederlandse Spoorwegen (NS) gebaseerd? Is hoeverre zijn deze prognoses betrouwbaar? Welke prognose vindt u het meest betrouwbaar en van welke prognose gaat u uit, die van de Nationale Markt en Capaciteits Analyse (NMCA) of die van de NS?

Vraag 3

Hoe kan het dat uit de prognose van de NS blijkt dat het plafond in 2027 wordt bereikt en in de NMCA, die door het Rijk gehanteerd wordt bij het bepalen van de noodzakelijke infrastructuur, staat dat dit in 2030 is?

Vraag 4

Kunt u aangeven wat precies de verschillen in de modellen zijn? Hoe wordt in de prognoses van de NS en de NMCA bijvoorbeeld rekening gehouden met mogelijke veranderingen in de elementen economische groei en tevredenheid over het vervoermiddel trein?

Vraag 5

Kunt u aangeven waarop gebaseerd is dat als de trend van het eerste halfjaar doorzet het plafond zelfs al in 2025 kan worden bereikt? Wat is de oorzaak hiervan?

Vraag 6

Kunt u de top 10 van trajecten aangeven waar het capaciteitsprobleem het grootst is en zal toenemen? Hoeveel van de capaciteitsproblemen van de top 10 vallen buiten de spits?

¹ Halfjaarbericht NS, 16 augustus 2019 (<https://nieuws.ns.nl/halfjaarcijfers-ns-reizigersgroei-zet-door-spoorplafond-in-zicht/>)

Vraag 7

Wat vindt u van de bewering van Van Boxtel (president-directeur NS) dat het budget voor ProRail versneld beschikbaar moet komen om knelpunten in de infrastructuur voor 2027 op te lossen? Is dit inderdaad nodig? Zo ja, waar blijkt dit uit?

Vraag 8

Voor hoeveel geld zijn er nieuwe treinen besteld in de afgelopen vijf jaar? Hoeveel hiervan vervangt materiaal en hoeveel is additioneel materiaal?

Vraag 9

Kunt u aangeven wat op dit moment de verhoudingen zijn in de investeringen in enkel- en dubbeldekstreinen en hoe deze verhoudingen zich de afgelopen vijf jaar hebben ontwikkeld?

Vraag 10

Deelt u de mening dat om de capaciteit op het spoor te bevorderen het verstandig zou zijn dat het pas-toe-of-leg-uit-principe wordt toegepast, zodat investeringen in dubbeldekstreinen als de standaard worden gezien? Kunt u uw antwoord toelichten?

Vraag 11

Kunt u aangeven wanneer de tijdens het Verslag algemeen overleg (VAO) Spoor van 18 april 2019 toegezegde afschrift van de toelichting van de NS op de vragen die spelen over investeringen in dubbeldekstreinen naar de Kamer wordt gestuurd?

Vraag 12

Kunt u aangeven hoe het staat met het beperken van de piekdruk in de trein door druktes te verspreiden via gewijzigde aanvangstijden, bijvoorbeeld door collegetijden of werktijden beperkt te verschuiven? Bent u in gesprek met werkgevers en onderwijsinstellingen om de handen ineen te slaan om het reismoment te spreiden? Hoeveel prioriteit heeft deze oplossingsrichting voor u?