

1

*Welk effect zou de invoering van de kilometerheffing, zoals voorgesteld door uw ambtsvoorganger, hebben op de problemen zoals aangegeven in de conceptrapporten? Zouden die problemen verminderen als de kilometerheffing zou worden ingevoerd?*

2

*Wanneer zijn de uitkomsten van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyses (hierna: NMCA) definitief?*

3

*Zult u de Kamer de definitieve NMCA's doen toekomen?*

4

*In hoeverre kan er sprake zijn van een integrale analyse, gelet op het feit dat er per modaliteit deelrapporten zijn? In welk opzicht is de NMCA daarmee «integraler» dan de Landelijke Markt- en Capaciteits Analyses (hierna: LMCA)?*

5

*Waaruit blijkt de integraliteit in deze NMCA?*

6

*Is onderzocht op welke wijze verschillende netwerken elkaar kunnen versterken dan wel elkaars knelpunten kunnen verlichten of zelfs op te lossen door knooppuntontwikkeling (transferia) en gerichte koppeling met ruimtelijke ordening? Kunt u dit onderbouwen met concrete voorbeelden?*

7

*Op welke wijze is, gelet op het feit dat de analyse bestaat uit vier deelrapporten, rekening gehouden met een modal shift?*

8

*Op welke wijze betreft u de aanzienlijke capaciteitstekorten, die worden verwacht op het onderliggende wegennet en het binnenstedelijk openbaar vervoer in steden als Utrecht, in uw beleid en welke effecten heeft de decentralisatie van de Brede Doeluitkering (hierna: BDU) hierop?*

9

*Om welke reden wordt in de NMCA-deelrapportage Regionaal OV uitgegaan van de 6/maatwerk variant en niet van de voorkeursvariant 6/6 van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (hierna: PHS)?*

10

*Kan, gelet op het feit dat in NMCA-deelrapportage Regionaal OV wordt uitgegaan van de 6/maatwerk variant, de conclusie worden getrokken dat de voorkeursvariant 6/6 van het PHS onrealistisch is op basis van alle in de NMCA meegenomen groeiscenario's?*

11

*Is het in dat kader nog wel wenselijk om te investeren in de drukste corridors met als doel daar zes sprinters per uur te laten rijden?*

12

*Welke maximumsnelheden zijn bij het opstellen van de NMCA Regionaal OV gehanteerd voor het treinverkeer per corridor?*

13

*Zijn de snelheidsverhogingen op het spoor meegenomen in de NMCA en zo ja, wat is het effect van deze snelheidsverhogingen en reistijdverkortingen op het gebruik van de trein?*

14

*Hoe wordt binnen de NMCA's en het daarin gebruikte Landelijk Model Systeem (hierna: LMS) omgegaan met de invoering van kilometerheffing of de nieuwe voornemens van het kabinet voor tol op wegen die met behulp van publiekprivate samenwerking worden aangelegd of verbreed?*

15

*Is in de NMCA-scenario's ook rekening gehouden met veranderende omstandigheden ten faveure van het autogebruik, zoals de snelheidsverhoging op het hoofdwegennet, de aanleg van nieuwe wegen, het omzetten van spitsstroken naar extra rijstroken, de afschaffing van 80-kilometerzones en dergelijke?*

16

*Wordt in de NMCA-scenario's ook rekening gehouden met negatieve veranderingen ten aanzien van het openbaar vervoer, zoals prijsstijgingen, onveiligheid in het openbaar vervoer, onbetrouwbaarheid van het openbaar vervoer en dergelijke?*

17

*Wat wordt precies bedoeld met een gebiedsuitwerking?*

18

*Kan een gebiedsuitwerking tot andere conclusies leiden of betreft het bij een gebiedsuitwerking alleen een prioriteitstelling in de aanpak van in de deelrapporten gesignaleerde knelpunten?*

19

*Op welke manier worden de gegevens uit de deelrapporten verder verwerkt?*

20

*Hoe verhouden de gebiedsagenda's zich tot de NMCA's en de nieuwe gebiedsuitwerking?*

21

*Is de gebiedsuitwerking een update van de gebiedsagenda?*

22

*Wat is de rol van regionale overheden bij het opstellen van de gebiedsuitwerking?*

23

*Kunt u toelichten wat de actualisatie van het LMS inhoudt?*

24

*Kunt u een overzicht geven van de inputfactoren en kengetallen van zowel het oude als het nieuwe LMS?*

25

*Bent u bereid om in de definitieve rapporten alle resultaten te presenteren in een scenario waarin sprake is van invoering van kilometerheffing én een scenario waarin geen sprake is van de invoering van kilometerheffing?*

*Bent u voorts bereid om beide scenario's te presenteren in een variant waarin sprake is van een gelijk investeringsniveau als in een variant waarin sprake is van een gelijk bereikbaarheidsniveau ? Zo nee, om welke reden niet?*

*Deelt u de mening dat de Kamer recht heeft op deze informatie om inzicht te verkrijgen in de gevolgen van het voornemen van het kabinet om het project Anders Betalen voor Mobiliteit te beëindigen?*

26

*Bent u bereid in de definitieve analyses gevoeligheidsanalyses op te nemen zodat duidelijk wordt welke knelpunten er niet zouden zijn als ambities, zoals de streefwaarde voor snelheid op de hoofdverbindingen in de spits, naar beneden worden bijgesteld?*

27

*Bent u, gezien de grote verschillen in voertuigverliesuren tussen het groeiscenario Regional Communities en Global Economies voor de NMCA wegen, bereid om ook aan te geven wat de resultaten zijn voor de scenario's Strong Europe en Transatlantic Market?*

28

*Kunt u aangeven wat gezien de huidige inzichten de uitkomsten zijn bij een probabilistisch scenario voor de NMCA wegen?*

29

*In hoeverre zit in de definitieve wegenanalyse en de gebiedsuitwerkingen ook een analyse van de daadwerkelijke knelpunten?*

30

*Deelt u de mening dat een te hoog reistijdverlies in de spits op een traject nog niet hoeft te betekenen dat dit hele traject een knelpunt is, maar dat de oorzaak ook gezocht kan worden in de afwikkeling op de knooppunten en het aantal aansluitingen op het onderliggend wegennet?*

31

*Worden er met betrekking tot de vaarwegen nog knelpunten verwacht in de terminal capaciteit?*

32

*Bent u bereid om in de definitieve NMCA ook voor de binnenhavens een capaciteitsanalyse op te stellen met zichtjaar 2030?*

33

*Deelt u de mening dat het wenselijk is, met het oog op vergelijking van deze NMCA met toekomstige NMCA's, om ook de capaciteit van vaarwegen, bruggen en ligplaatsen mee te nemen in de NMCA?*

34

*Bent u bereid voor de NMCA Sluizen ook de resultaten te geven voor de andere twee scenario's zodat deze ook gelijkwaardig vergelijkbaar worden met de andere NMCA's ?*

35

*Herinnert u zich de toezegging dat in de NMCA voor het spoor niet alleen de hoofdcorridors uit PHS en de LMCA zouden worden betrokken, maar ook naar de overige niet-gedecentraliseerde verbindingen zoals Zwolle-Arnhem en Nijmegen-Tilburg? Wat zijn hiervan de resultaten?*

36

*Om welke reden wordt in de Welvaart en Leefomgevingsscenario's uitgegaan van een daling van de variabele autokosten en veel lagere olieprijsen dan op dit moment gelden?*

37

*Bent u bereid een gevoeligheidsanalyse op te stellen voor de resultaten van de NMCA bij afwijkende waarden voor de variabele autokosten en olieprijsen? Kunt u daarbij in ieder geval een resultaat presenteren waarbij wordt uitgegaan van de huidige olieprijsen en gelijk blijvende variabele autokosten?*

38

*Bent u bereid om net als in de Ambitievariant NMCA Regionaal OV de NMCA wegen door te rekenen met een olieprijs van honderd dollar per vat in 2028?*

39

*In hoeverre is bij de modelberekeningen voor regionaal openbaar vervoer rekening gehouden met het feit dat nieuwe of sterk verbeterde verbindingen in het verleden vaak veel hoger scoorden dan alle modellen voorspelden?*

40

*Herinnert u zich de toezegging, die is gedaan tijdens de bespreking van de quick-scan gedecentraliseerd spoor, dat deze quick-scan in de nieuwe NMCA zou worden geactualiseerd zodat ook zicht zou ontstaan op de knelpunten na 2012?*

*Bent u bereid in de definitieve NMCA deze actualisatie op te nemen zodat niet alleen zicht is op de lijnen waar een knelpunt wordt verwacht, zoals in het huidige concept NMCA, maar ook concreet wat die knelpunten zijn, wat de mogelijke oplossingen zijn en wat hiervan indicatief de kosten zijn (op een vergelijkbare wijze als is gebeurd in de eerste quick-scan gedecentraliseerd spoor)?*

41

*Kunt u in de definitieve NMCA voor de geïnventariseerde knelpunten voor wegen en regionaal openbaar vervoer indicatief aangeven welke maatregelen nodig zijn en wat hier indicatief de kosten van zijn?*

42

*Wat zijn in de NMCA de uitgangspunten voor de capaciteit op het regionale spoor? Wordt bij het toedelen van de treinen aan de infrastructuur uitgegaan van een gelijke spreiding over het uur? Wat zijn de uitgangspunten voor de snelheid van de treinen?*

43

*Zijn de regionale spoorlijnen die rood kleuren in de NMCA inmiddels overbelast verklaard conform de Europese richtlijnen? Bent u bereid ProRail daar opdracht toe te geven? Zo nee, waarom niet?*

44

*Welk investeringsniveau is indicatief nodig voor de verschillende openbaar vervoermarkten in de ambitievariant van de NMCA Regionaal OV?*

45

*Betreffen de knelpunten in ambitievariant problemen die ontstaan nadat de investeringen die zijn geraamd in de ambitievariant reeds zijn gedaan*

*of betreft het een totaaloverzicht van alle knelpunten ten opzichte van de huidige situatie?*

46

*Kunt u een overzicht geven van de stand van zaken van de uitvoering van het Actieplan Regionaal Openbaar Vervoer?*

47

*Bent u bereid in de definitieve NMCA Spoor een variant op te nemen waarbij de elf stations waarvoor een gevoeligheidsanalyse is uitgevoerd reeds worden gerealiseerd voor 2020?*

48

*Bent u bereid in de definitieve NMCA Spoor een variant op te nemen waarbij er meer nieuwe stations worden gerealiseerd tot 2028 dan de 53 genoemde stations?*

49

*Bent u bereid in de definitieve NMCA Spoor het doortrekken van het Intercitynet tot Antwerpen, Luik, Aken, Düsseldorf en Rheine op te nemen?*

50

*Zijn de mogelijkheden van European Rail Traffic Management System (ERTMS) in de NMCA Spoor onderzocht? Zo nee, waarom niet?*

51

*Welke uitgangspunten zijn gebruikt in de NMCA spoor ten aanzien van de toedeling van de treinen op de infrastructuur voordat er sprake is van een «knelpunt», bijvoorbeeld ten aanzien van rijnsnelheden van intercity's, gelijkmatige verdeling van treinen over het uur en het uitbuigen van treinen?*

52

*Bent u bereid in de definitieve NMCA Spoor knelpunten te benoemen zodra er sprake is van rijnsnelheden van intercity's beneden een bepaalde norm (vergelijkbaar met de norm voor auto's in de NMCA Wegen), zodra er sprake is van een niet gelijkmatige verdeling over het uur en/of zodra er sprake is van het uitbuigen van treinen?*

53

*Bent u bereid in de definitieve NMCA spoor in de ambitievariant ook de volgende ambities mee te nemen:*

- 2 IC + 2 Sprinter Leeuwarden-Zwolle*
- 2 IC + 2 Sprinter Zwolle-Arnhem*
- 2-6 IC Den Haag – Breda via HSL*
- 6 in plaats van 4 IC op de Oude lijn (Amsterdam-Haarlem-Dordrecht-Roosendaal)*

*En aangevuld met andere bekende wensen uit de regio's?*

54

*Om welke reden is bij de deelrapportage over vaarwegen gekozen voor de grens van 10 000 passerende schepen? Is hierbij ook gekeken naar vaarroutes die in de toekomst eventueel intensiever gebruikt kunnen worden? (vaarwegen)*

55

*Als de ambitie van het Rijk is om de filezwaarte in voertuigverliesuren op het hoofdwegennet in 2020 terug te brengen tot het niveau van 1992, hoeveel is dan de geschatte filezwaarte in 2014? (wegen)*

56

*Hoe denkt u het gebruik van het openbaar vervoer in Noord-Nederland en Limburg te kunnen stimuleren nu de scenario's laten zien dat de groei van het openbaar vervoer in deze regio's na 2020 stagneert en eventueel zelfs krimpt (openbaar vervoer)?*

57

*Hoe denkt de minister ook na 2020 de algehele groei van het openbaar vervoer te kunnen stimuleren nu de groei van het openbaar vervoer na 2020 lijkt te stagneren (openbaar vervoer)?*

58

*Betekent de lichte afname van het sprintervervoer voor de regio Noord-Holland/Stadsregio Amsterdam/Flevoland dat een verdubbeling van het spoor op de corridor Openbaar Vervoer Schiphol Amsterdam Almere Lelystad overbodig is, doordat het onnodig is om 6x per uur een sprinter te laten rijden?*

59

*Is in de NMCA-scenario's voor de regio Utrecht/BRU ook rekening gehouden met de bouwplannen van het gemeentebestuur om tekort aan kamers drastisch te verminderen, waardoor het stadsvervoer grotendeels wordt ontzien?*

60

*Is, gelet op de relatief forse congestieontwikkeling in het NMCA-scenario voor de regio Zuid-Holland/Stadsgewest Haaglanden/Stadsregio Rotterdam, rekening gehouden met infrastructurele maatregelen, zoals de aanleg van de westelijke oeververbinding en A4-Zuid en non-infrastructurele maatregelen, zoals de verplichte modal shift voor het goederenvervoer vanuit de Rotterdamse haven?*

61

*Betekent de beëindiging van het sprinteraanbod in de regio Zeeland in 2020 dat bepaalde stations komen te vervallen. Zo ja, welke stations?*

62

*In hoeverre is de onlangs aangekondigde tramlijn Utrecht Centraal – De Uithof in staat om de verwachte overbezetting op buslijn 12 te vervangen of is het de bedoeling dat deze lijn ook nog blijft bestaan?*

63

*Welke mogelijkheden zijn er om de forse knelpunten, die zullen optreden in Rotterdam als het gaat om de Maasoverschrijdende tram en metroverbindingen, aan te pakken?*

64

*Wat is precies de ambitie achter de ambitievariant? Is dat het creëren van nog meer onzekerheden en het houden van een verkapte openbaar vervoer lobby?*

65

*Impliceert de ambitievariant een beleidskeuze ten faveure van investeringen in het openbaar vervoer in plaats van het hoofdwegennet, aangezien er een onrealistische openbaar vervoer-vraag wordt verwacht tegenover een doemscenario voor de automobilist?*

66

*Hoe verklaart u het grote verschil in de groei van het openbaar vervoer tussen de Ambitievariant en de scenario's Global Economies en Regional Communities?*