

**LIJST VAN VRAGEN**

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over de **Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse en terugkoppeling OV en Sportafels (31 305, nr. 229)**.

De waarnemend voorzitter van de commissie,  
Van Veldhoven

De adjunct-griffier van de commissie,  
Israel

- | Nr | Vraag  |
|----|--|
| 1  | Leidt het feit dat spoorgoederenvervoerders op enkele trajecten niet de voorkeursroute kunnen gebruiken en dat de capaciteit op spoorknooppunten voor goederenvervoer niet nader getoetst is tot de conclusie dat het potentiële tekort aan treinpaden voor goederentreinen in de praktijk een veel groter probleem zal zijn dan wat nu op papier reeds wordt voorspeld?   |
| 2  | Waarom is er geen analyse uitgevoerd naar de bestaande infrastructuurknelpunten op het spoor? Zou een dergelijke analyse niet noodzakelijk zijn om inzicht te krijgen in infrastructurele knelpunten die voor 2030 moeten worden weggenomen om verdere reizigersgroei op het spoor te faciliteren? Bent u bereid om een dergelijk vervolgonderzoek uit te voeren naar de bestaande, meest urgente infrastructurele knelpunten op het spoor? Bent u bereid om een dergelijk vervolgonderzoek uit te voeren naar de bestaande, meest urgente infrastructurele knelpunten op het spoor? |
| 3  | In hoeverre is het reëel te veronderstellen dat de maatregelen in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) in de genoemde periode volledig zijn uitgevoerd? Heeft u al zicht op de aangekondigde versoberingen? Wat zijn de consequenties als het pakket niet in zijn geheel wordt uitgevoerd?  |
| 4  | Welk effect hebben de oplossingsrichtingen voor de verbetering van de verbinding A8-A9 – te weten: de gestrekte variant waarbij de A8 doorgetrokken wordt middels een 2x2 100 km/u-weg; en de 0+ variant waarbij het knelpunt opgelost wordt middels (gedeeltelijk) bestaand tracé, bijvoorbeeld ondertunneling of een westelijke rondweg om de kern Krommenie/Assendelft – als deze met de NMCA in de hand worden vergeleken op verkeersintensiteiten en voertuigverliesuren op de bestaande infrastructuur, met name bij de bekende knelpunten Coenplein en Coenbrug?              |
| 5  | Kunt u verklaren waarom de resultaten voor de fiets in de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) en in de gevoeligheidsanalyse zover uiteenlopen?   |
| 6  | In de gevoeligheidsanalyse worden de effecten op andere vervoersmiddelen niet beschreven: welk effect heeft de mogelijke groei van het fietsgebruik op bijvoorbeeld het gebruik van de auto en het openbaar vervoer?   |
| 7  | In de analyse wordt gesproken over «veel extra beleid»: welk beleid wordt hiermee bedoeld?   |
| 8  | Wat betekent de veronderstelde toename van autoverkeer tussen de steden voor de belasting van de binnenstedelijke wegnetwerken? Welke knelpunten voorziet de NMCA hier?  |
| 9  | Op welke wijze houdt de NMCA rekening met ontwikkelingen zoals de verwachting dat in de Randstad in de komende jaren vele honderdduizenden woningen worden gebouwd, met name binnenstedelijk rondom assen van hoogwaardig openbaar vervoer, gericht op huishoudens met een laag autobezit (in sommige gevallen zelfs parkeernorm 0)? Hoe is dit in de modellen en in de uitkomsten terug te zien?  |
| 10 | Kunt u een overzicht geven van de concrete investeringen die tot aan 2028 voorzien zijn in de N-wegen die door het Rijk worden beheerd? Voor welke projecten is er nog geen financiering beschikbaar? Op welke wijze wordt met deze investeringen de groei van de voertuigverliesuren op het onderliggende wegennet teruggedraaid?   |
| 11 | Wanneer komt de analyse van ProRail beschikbaar inzake de vraag of de (personen/goederen) treinen nog op een robuuste manier op het spoor passen?  |

- 12 Zijn er al realistische mogelijkheden om het delen van auto's te stimuleren?
- 13 Welke grote ontwikkelingen worden er in de komende jaren verwacht voor wat betreft systemen voor zelfrijdende auto's, connectivity en platooning?
- 14 Wanneer zal de huidige bestuurder iets merken van deze ontwikkelingen (aanpassing verkeersborden, belijning)?
- 15 Aan welke randvoorwaarden moet worden voldaan om in 2040 op het hoofdwegennet 40% van de vrachtauto's te laten platoonen en 30% van de auto's coöperatief te laten rijden?
- 16 Welke ruimte is er in internationale regelgeving voor aanpassing van de wetgeving in Nederland, gezien het feit dat wetgeving een belangrijk onderdeel is bij deze ontwikkelingen?
- 17 Wat zijn de effecten wanneer de realistisch geachte percentages, met betrekking tot het aantal verliesuren met 28% zal dalen doordat auto's dichter op elkaar kunnen rijden, in 2040 niet gehaald worden? Zal dit de doorstroming verslechteren? Zo ja, op welke wijze?
- 18 Erkent u dat de fiets een volwaardig alternatief is voor de auto voor woon-werkverkeer, zeker voor ritten tot twaalf kilometer bij een enkele reis?
- 19 Deelt u de visie van de Mobiliteitsalliantie dat het streven naar duurzaamheid vereist dat niet het vervoermiddel maar de reiziger centraal moet staan, tegen de achtergrond dat wetgeving uitgaat van een keuze voor een specifieke vervoersmodaliteit, terwijl een alternatief onder omstandigheden veel geschikter kan zijn?
- 20 Wat gebeurt er op het terrein van verbetering van de «first and last mile» en welke instrumenten zijn hiervoor beschikbaar, gezien het feit dat de first and last mile een belangrijk onderdeel van de totale reis zijn?
- 21 Waarom is de methode uit de MIRT-aanpak Stedelijke Bereikbaarheid om de kwalitatieve beleving van de reis visueel en meetbaar te maken te gebruiken om knelpunten aan te pakken in de «first and last mile» niet gebruikt?
- 22 In hoeverre wordt in de scenarioplanning rekening gehouden met innovaties zoals de hyperloop? Hoe is dat modelmatig verwerkt?
- 23 Hoe is men in dit onderzoek modelmatig tot een resultaat gekomen, terwijl de Nederlandse overheid geen grip heeft op projecten als de Betuwelijn?
- 24 Hoe worden nog niet bestaande vormen van mobiliteit (systeem-sprongen) en het aandeel daarvan in de mobiliteit in de NMCA-modellen verwerkt?
- 25 Waarom is uitgegaan van scenario's met een economische groei van 1% tot 2% per jaar bij respectievelijk lage en hoge groei, terwijl de economische groei op dit moment 3,4% bedraagt? Hoe verhoudt dit zich tot de verwachtingen van het Centraal Planbureau (CPB) die aantonen dat de economische groei tot 2021 in Nederland mogelijk hoger zal zijn dan de percentages die in de NMCA worden gebruikt?
- 26 Wat betekent de hogere economische groei dan waarmee in de NMCA rekening is gehouden voor de uitkomsten van de studie en wat is het gevolg voor de mobiliteit in Nederland?
- 27 Waarom is in de gevoeligheidsanalyse geen scenario meegenomen waarbij sprake is van een hogere economische groei dan 2,0%?
- 28 Wat is de reden van de groei van de autokilometers?
- 29 Wat is de reden van de groei van de treinkilometers?

- 30 Is er een onderzoek uitgevoerd naar het auto-ontmoedigingsbeleid in steden in relatie tot de groei van andere modaliteiten? Waarom neemt het bus-, tram- en metrovervoer in veel mindere mate toe in de steden?
- 31 Wat houdt een verdere verbetering van de e-bike en van het fietsnetwerk concreet in? Aan welke verbeteringen moet worden gedacht?
- 32 Kunt u aangegeven hoe het netwerk minder gevoelig kan worden gemaakt zonder goede alternatieven zoals de Hollandse Brug (A6) en de Coentunnel (A10), nu sprake is van een filetoename op hoofdwegen in de Randstad (A2, A4, A10 en A12) en een aantal achterlandverbindingen?
- 33 Kan worden verklaard hoe het kan dat het aantal files in het hoge groeiscenario vergelijkbaar is met het door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) in 2021 geprognostiseerde niveau?
- 34 Kan er inzicht worden gegeven in de ketenafhankelijkheid in de gehele ketenreis voor het openbaar vervoer?
- 35 Klopt het dat met de aanpak van alle projecten in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) tot 2030, en zonder investeringen tussen 2030–2040, de files in een laag economisch groeiscenario zullen toenemen?
- 36 Op welke wijze is het onderliggend wegennet meegenomen in de berekening van het aantal verliesuren?
- 37 Op welke wijze zijn de consequenties voor de doorstroming van het aantal voertuigverliesuren op het onderliggend wegennet voor het hoofdwegennet berekend in beide scenario's? En vice versa?
- 38 Is voor het spoor uitgegaan van behoud van de concessies door onder andere NS na 2025? Zo ja, op welke wijze is dit verwerkt in de uitgangspunten en waarom is hiervoor gekozen?
- 39 In hoeverre is rekening gehouden met de spoorcapaciteitsberekeningen uitgaande van de volledige uitrol en implementatie van het European Rail Traffic Management System (ERTMS)?
- 40 In hoeverre is er rekening gehouden met de aanleg en ingebruikname van een aantal grensoverschrijdende spoorcorridors? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?
- 41 Hoe zijn bestelauto's in de analyses opgenomen? Zijn die opgenomen bij de personenauto's of bij de vrachtauto's?
- 42 Welke afspraken zijn reeds gemaakt met België en Duitsland over de vervolmaking van de internationale goederencorridors?
- 43 Waarom is de capaciteit op spoorknooppunten voor goederenvervoer niet nader getoetst is en is beoordeeld of de interactie met reizigersvervoer andere nadelige effecten kan hebben op de beschikbaarheid van goederenpaden? In hoeverre is rekening is gehouden met effecten van het Basisnet en Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid (SWUNG), die de keuzevrijheid van goederenpaden in belangrijke mate beperken? Wat betekent dit alles voor de conclusie dat er een potentieel tekort aan treinpaden voor goederentreinen ontstaat?
- 44 Wat zouden de effecten voor het onderliggend- en hoofdwegennet in beide scenario's zijn als niet alle MIRT-projecten waarover tot 2030 financiële afspraken zijn gemaakt en waarvoor een eenduidige variant beschikbaar is worden uitgevoerd of voltooid?
- 45 Wat zijn de effecten wanneer de huidige projecten uit het MIRT-overzicht onverhoopt niet voltooid kunnen worden of zelfs niet uitgevoerd worden?
- 46 Wanneer worden de lopende MIRT-trajecten (Noordwestkant Amsterdam-A9, Oostkant Amsterdam-A1, Corridor Amsterdam-Hoorn-A7/A8) afgerond en is er meer duidelijkheid over de benodigde financiën?

- 47 Wat betekent de aanname dat de zee- en luchthavens hun concurrentiepositie behouden precies? Aan welke randvoorwaarden moet daarvoor worden voldaan?
- 48 Waarop is de aanname van lagere kosten voor het autogebruik gebaseerd? In hoeverre is rekening gehouden met de continuering van het huidige beleid uit de Autobrief II ter stimulering van zero-emissie-auto's? Welke ontwikkelingen ten aanzien van heffingen en belastingen zijn voor de verschillende vervoersmodaliteiten in de scenario's opgenomen?
- 49 Hoeveel onbeveiligde overwegen zijn er op dit moment nog in Nederland? In hoeverre is dit aantal dalende? Wat is de verwachting voor dit aantal in 2030?
- 50 In hoeverre wordt modelmatig rekening gehouden bij het doen van de schattingen naar verschillen tussen de meest verstedelijkte regio's en de landelijke regio's?
- 51 In de analyse wordt gesproken over «veel extra beleid»: welk beleid wordt hiermee bedoeld?
- 52 Welke wegen van het onderliggend wegennet worden precies een knelpunt conform de analyse?
- 53 Waarom is in de NMCA nog niet gekeken naar de robuustheid van de spoorinfrastructuur? Wanneer komen de resultaten van de ProRail-analyse hierover beschikbaar?
- 54 Zijn er al voorzorgsmaatregelen genomen op de trajecten waar het spoorstelsel in 2030 kwetsbaar is, zowel voor personen als goederen? Zo ja, aan welke voorzorgsmaatregelen moet dan gedacht worden?
- 55 Hoe verandert de proportionele bijdrage van de verschillende mobiliteitsvormen door de tijd? Als het model deze flexibiliteit bevat, tot welk detail kan dit dan gemodelleerd worden (bijvoorbeeld spoor/weg of tot het detailniveau bus/tram/metro/fiets)?
- 56 Kunt u aangeven wanneer en op welke wijze een aantal knelpunten wordt aangepakt, zoals de A2 Amsterdam-Utrecht, Coentunnel, omlegging A9 bij Badhoevedorp, de driehoek Amersfoort-Hilversum-Utrecht en de corridor Almere-Amsterdam?
- 57 Aan welke oplossingsrichting wordt gedacht om de treincapaciteit rond Amsterdam op orde te houden?
- 58 Is het mogelijk tussen de puntschattingen en nu te interpoleren zodat er een aansluiting kan worden gezocht met de korte termijnschattingen en de actualiteit zoals die ten grondslag ligt aan bijvoorbeeld het MIRT?
- 59 Bestaan er alternatieve routes en welke nadelen zijn verbonden aan de alternatieve routes, nu blijkt dat goederentreinen via het spoor vanuit Rotterdam-Roosendaal richting Bentheim in de toekomst mogelijk niet meer via de voorkeursroute kunnen rijden?
- 60 Welke rol ziet u voor uzelf weggelegd bij de aanpak van de knelpunten op een aantal tramtrajecten in de Amsterdamse binnenstad (IJburgtram) en in het regionale openbaar vervoer waarin vooral Schiphol als knelpunt naar voren komt?
- 61 Wordt een toename verwacht van het aantal bus-tram-metropoleizigerskilometers in de stadsregio Amsterdam in 2030? Zo ja, in welke mate?
- 62 Kunt u de stelling dat het bezit van de eigen auto minder vanzelfsprekend lijkt te worden nader onderbouwen?
- 63 In hoeverre is in de NMCA rekening gehouden met veranderende omstandigheden in de samenleving en de invloed daarvan op de modelschattingen? Hoe worden parameters voor demografische trends als thuiswerken en de impact daarvan op mobiliteit geschat? Zijn dat ook puntschattingen?
- 64 Waarom wordt er geen verdere tariefstijging aangenomen voor de trein voor de periode na 2030?

- 65 Welke factoren liggen ten grondslag aan de stijging van het aantal overstappen in 2030 ten opzichte van 2014?
- 66 In hoeverre kan de NMCA inspelen op veranderend gedrag zoals autonoom vervoer, toenemend gebruik van deelauto's, sterke groei van fietsgebruik, et cetera?
- 67 Wanneer moet begonnen worden met financiële en beleidsmatige voorbereiding om een in de NMCA in 2030 verwacht knelpunt te voorkomen?
- 68 In hoeverre zijn de modellen onder de NMCA vooral gebaseerd op de bestaande systemen en redeneren ze vooral op de huidige behoefte en verwachtingen van reizigers? In hoeverre is er rekening gehouden met veranderende technieken en de daardoor ontstaande mogelijkheden, zoals deelauto's en geïntegreerde multimodale reisopties, die het bezit en het gebruik van de auto vermijdbaar maken? In hoeverre gaan de modellen van de NMCA ervan uit dat de reisbehoefte van de toekomst hetzelfde is als de huidige maar dan iets meer? Of houdt de NMCA er rekening mee dat dat mensen zoals verwacht echt anders werken en recreëren dan nu het geval is?
- 69 Leidt een investeringsagenda gericht op het voorkomen of bestrijden van knelpunten niet tot zeer reactief beleid, tegen de achtergrond dat de NMCA vooral is gericht op knelpunten die ontstaan bij ongewijzigd beleid? Moet er niet ook gekeken worden naar een sturende investeringsagenda met meer visie op hoe de mobiliteit zich het beste zou moeten ontwikkelen?
- 70 Is investeren in infrastructuur om de verwachte knelpunten te voorkomen en te bestrijden niet een zelfvervullende voorspelling? Zou een ander ruimtelijk- en investeringsbeleid niet ook gewoon kunnen leiden tot andere keuzes van ondernemers en reizigers? Is een dergelijke sturing van de vraag door het creëren van ander aanbod een overweging?
- 71 Waar is de trendbreuk op gebaseerd waarop de NMCA is gebaseerd, namelijk een extreme groei in de mobiliteitsbehoefte (veel meer dan waar in eerdere modellen en analyses van uit is gegaan)?
- 72 Klopt het, dat als de verwachte groei is gebaseerd op een verminderde prijsprikkel (afname van absolute en relatieve kosten), een compenserende toegevoegde prijsprikkel de verwachte groei evenredig zou kunnen stuiten? Welke prijsprikkel (per afgelegde auto kilometer) is nodig om verdere groei van het autoverkeer te voorkomen?
- 73 Als de NMCA verwacht dat de groei van het wegverkeer met name rond de grote steden leidt tot langere en nieuwe fileknelpunten op het hoofdwegennet, dan zijn dat toch vooral auto's en vrachtwagens die ook die steden in en uit moeten? Ziet u mogelijkheden om in die steden wel de verwachte groei van het autoverkeer te bergen? Verwacht u dat de steden in hun ruimtelijk beleid meer prioriteit aan de groei van het autoverkeer gaan geven? Of verwacht u dat de grote steden juist de ruimte voor de auto beperken ten gunste van de fiets en de leefbaarheid? Is in de NMCA rekening gehouden met deze trend in het lokale beleid?
- 74 Zou het de besluitvorming over oplossingen kunnen helpen als voor andere modaliteiten dan wegverkeer ook indicatoren worden ontwikkeld die vergelijkbaar zijn met die voor het wegverkeer, tegen de achtergrond van het feit dat voor het wegverkeer de knelpuntanalyses zijn gebaseerd op een nieuwe hoofdwegenindicator waarin onder meer het economisch belang is opgenomen?