

LIJST VAN VRAGEN

1

Kunt u aangeven hoe reëel uw recentelijk uitgesproken ambitie nog is, om door het hele land naar een standaard van 2x3 rijstroken toe te werken en in de Randstad naar een standaard van 2x4 rijstroken, gelet op het feit dat in figuur 3.1 van de NMCA Weganalyse op pagina 21 een beeld wordt geschetst van het hoofdwegennet in 2020 waarin voor het overgrote deel sprake is van slechts twee rijstroken?

2

Kunt u toelichten wat u verstaat onder «reëel constant gebleven treintarieven» op pagina 22 van de NMCA Weganalyse en kunt u dit vertalen in een procentuele prijsstijging tot aan 2020?

3

Kunt u, gelet op het feit dat in figuur 3.4b op pagina 28 van de NMCA Weganalyse is te zien dat er sprake is van zware congestievorming op vrijwel het gehele traject van de A20/A12 tussen Rotterdam en Utrecht en gelet op het feit dat een gedeelte van dit traject nu nog twee rijstroken breed is, aangeven wat de mogelijkheden zijn om dit traject conform uw ambitie structureel te verbreden naar tenminste 2x4 rijstroken?

4

Kunt u, gelet op het feit dat in figuur 3.4b op pagina 28 van de NMCA Weganalyse is te zien dat er sprake is van zware congestievorming op vrijwel de gehele A4 tussen Rotterdam en Amsterdam en gelet op het feit dat een gedeelte van dit traject nu nog twee rijstroken breed is, aangeven wat de mogelijkheden zijn om dit traject conform uw ambitie structureel te verbreden naar tenminste 2x4 rijbanen?

5

Wat zijn de gevolgen voor de samenvattende tabel in de NMCA Weganalyse van het hanteren van een hogere olieprijs, bijvoorbeeld de huidige prijs en een prijs van 100 dollar?

6

- a. *Kan aangegeven worden waarom een aantal dagelijkse files binnen de NMCA Weganalyse niet als knelpunt wordt gezien als gevolg van het stringent hanteren van de Nota Mobiliteitnorm?*
- b. *Kan hierbij specifiek worden ingegaan op de A15 van Deil tot Tiel en op de A67 Eindhoven (knooppunt Leenderheide) – aansluiting Geldrop?*
- c. *Kan tevens worden ingegaan op de vraag hoe deze files, op achterlandverbindingen van de mainport Rotterdam, effect hebben op de economische bereikbaarheid van de (Tweede) Maasvlakte?*

7

- a. *Is het juist dat verschillen in grootte van de voor de Nota Mobiliteitnorm gehanteerde trajectlengtes ertoe leiden dat niet overal van knooppunt tot knooppunt wordt gemeten, waardoor de dagelijkse files met name buiten de Randstad als knelpunt wegvallen en die binnen de Randstad extra nadruk krijgen? Zo ja, wat is hier aan te doen? Zo nee, waarom niet?*
- b. *Klopt het dat, doordat er niet altijd is gemeten van knooppunt tot knooppunt, op langere trajecten onvoldoende rekening is gehouden met de capaciteit van knooppunten binnen een traject omdat op langere trajecten een knelpunt bij een knooppunt wegvalt als de*

reistijdfactor dan onder de 1,5 uitkomt? Zou u hierbij specifiek kunnen ingaan op de aansluiting A1-A30 Barneveld, waar de weg naar verwachting verbreed wordt van 2x2 naar 2x4 rijstroken op het wegvak in de richting van de aansluiting?

8

Kunt u meer inzicht geven in de effecten van bepaalde benuttingsmaatregelen op het dan te verwachten verkeersaanbod op de nu als problematisch aangegeven locaties in de NMCA Weganalyse? Deelt u de mening van de belangenorganisaties Transport en Logistiek Nederland (TLN) en Eigen Vervoerders Organisatie (EVO) dat, rekening houdend met deze benuttingsmaatregelen, zeker rond 2030 verwacht mag worden dat de spitsintensiteiten lager zijn dan in de NMCA Weganalyse wordt aangegeven? Deelt u de mening dat dit wel eens belangrijke consequenties kan hebben voor de nu te bepalen prioriteiten?

9

- a. *Om welke reden is de Nieuwe Westelijke Oeververbinding bij Rotterdam niet in het autowegennet meegenomen, gelet op het feit dat deze weliswaar niet vóór 2020 zal zijn gerealiseerd maar wel vlak daarna zal worden opgeleverd?*
- b. *Deelt u de mening dat het, juist nu de Rotterdamse regio in beide groeiscenario's kampt met grote knelpunten, van belang is de invloed van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding hierop te kennen, zowel voor de Blankenburgtunnelvariant als de Oranjetunnelvariant, alvorens een verdere prioritering in deze regio vast te stellen?*

10

- a. *Hoe is tolheffing in de NMCA bij de projecten waar tol is voorzien (A15 Ressen, A13/A16/A20) meegenomen en wat is de invloed daarvan op de uitkomsten van de analyse?*
- b. *Deelt u de mening dat de hoogte van de tol het gebruik van het betreffende weggedeelte en daarmee de ontlasting van de bestaande, alternatieve routes bepaalt?*

11

Kunt u nader toelichten hoe het mogelijk is dat de NMCA voor 2020 voorziet in een knelpunt op de A1/A6 tussen Almere en Amsterdam, zelfs bij lage groei, waarin dus de geplande verbredingen op dit traject reeds zijn meeberekend en daar er recentelijk voor de IJmeerverbinding is geconcludeerd dat een (tol)wegverbinding overbodig is?

12

Hoe groot zijn de knelpunten die zich in Amsterdam en Utrecht gaan voordoen en vanaf wanneer gaan die spelen?

13

Is in de NMCA bij de berekening voor het knelpunt op de A1 tussen Amsterdam en Amersfoort gerekend op een gerealiseerde verbreding naar 2x3 of 2x4 rijstroken bij knooppunt Eemnes?

14

Is de uitbreiding van de Tweede Maasvlakte reeds verdisconteerd in de analyse voor 2020 van de A15 van de Maasvlakte tot de Ruit Rotterdam, die als mogelijk knelpunt is aangeduid?

15

Wanneer wordt de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit verwacht en op welke termijn worden vervolgens maatregelen genomen om de daaruit voortkomende knelpunten aan te pakken?

16

Wordt het gegeven, dat er ook congestie ontstaat op een aantal belangrijke niet-autosnelwegen, ook meegenomen in het uiteindelijke tracébesluit van omvangrijke projecten, die een oplossing moeten bieden voor de voornaamste knelpunten op het hoofdwegennet in de regio, zoals de A13-A16 en de Nieuwe Westelijke Oeververbinding?

17

Kunt u, gelet op het feit dat uit de NMCA blijkt dat er in het hoge groeiscenario op vrijwel het gehele traject tussen Rotterdam en Bergen op Zoom congestie optreedt, aangeven in hoeverre de aanleg van een A4-Zuid tussen knooppunt Benelux en Klaaswaal hier een oplossing voor biedt?

18

Kan worden aangegeven waarom de bajonet A50 – A12 – A50 rond Arnhem door de gehanteerde Nota Mobiliteitnorm niet als knelpunt gezien wordt, terwijl:

- hier dagelijks een file staat en deze file tevens geprognosticeerd is;
- ook na uitvoering van de MIRT-maatregelen de kwetsbaarheid groot is en de robuustheid beperkt;
- er colonnevorming optreedt door de grote hoeveelheid vrachtverkeer?

19

Wat is er gewijzigd aan de definitie van vrachtverkeer ten opzichte van de oudere modellen? Omvat de nieuwe definitie zowel vrachtauto's als bestelauto's? Indien dat inderdaad het geval is, geeft de NMCA dan wel een goed beeld van de problematiek rond het vrachtverkeer, bijvoorbeeld ten aanzien van colonnevorming? Is het meenemen van bestelauto's de reden dat bij vrachtauto's wordt uitgegaan van 1,7 pae (personenauto-equivalenten) in plaats van 1,9 zoals in het verleden werd gehanteerd?

20

- a. Op welke wijze wordt rekening gehouden met het feit dat het Landelijk Model Systeem geen rekening houdt met colonnevorming van vrachtverkeer?
- b. Klopt het dat de NMCA Weganalyse uitgaat van colonnevorming vanaf 800 vrachtauto's per uur per rijrichting? Kunt u reageren op het onderzoek van de regio Twente dat dit al optreedt bij 600 vrachtauto's per uur per rijrichting? Is de ondergrens van 800 vrachtauto's per uur wel juist gekozen?

21

Hoe verhouden de telgegevens zich tot de opname van vrachtverkeer in de modellen in de NMCA Weganalyse, mede gelet op figuur 3.6c waaruit blijkt dat op de A1 tussen Apeldoorn en Twello niet meer dan 800 vrachtauto's per uur zouden rijden in het scenario waarin het vrachtverkeer zou stabiliseren en in 2 030 ongeveer op het niveau is van 2010, terwijl telgegevens van Rijkswaterstaat over de eerste vier maanden van 2010 aangeven dat tussen Deventer en Twello het aantal vrachtauto's nu al bepaalde perioden boven de 1 000 per uur uitkomt?

22

Kunt u, gelet op figuur 3.2 op pagina 27 van de NMCA Deelrapportage Spoor waarin de bezettingsgraden per baanvak in 2028 overzichtelijk zijn weergegeven en waaruit is op te maken dat zelfs na uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer de capaciteit van bepaalde baanvakken vrijwel ten volle benut wordt, in een kaartje de huidige bezettingsgraden per baanvak weergeven?

23

- a. *Is het juist dat per 2013/2014 op de grensoverschrijdende spoorverbinding Zevenaar – Emmerich alleen nog personenvervoer kan plaatsvinden met treinen die voorzien zijn van drie verschillende stroomsystemen?*
- b. *Waarom is voor deze maatregel gekozen en niet voor het voorstel om het Duitse systeem door te trekken tot de afsplitsing van de Betuwelijn bij Zevenaar?*
- c. *Ervaren NS HiSpeed en andere personenvervoerders deze maatregel als een knelpunt en welke investeringen vraagt dit van hen? Hoe past deze maatregel in het streven van het kabinet om grensoverschrijdend personenvervoer te stimuleren?*

24

Is het juist dat, daar waar de regio's conform de MobiliteitsAanpak werken aan spoor als ruggengraat van regionaal openbaar vervoer (nieuwe stations, extra sprinters), zij vaak aanlopen tegen onmogelijkheden binnen de bestaande spoorcapaciteit (prioritering binnen samenloop)? Bijvoorbeeld bij de volgende concrete projecten:

- *station Nijkerk-Corlaer en Putten bij de verlenging van Randstadspoor;*
- *de wenselijk geachte derde sprinter Den Bosch – Geldermalsen versus de toename van goederenvervoer door de aanleg van de boog bij Meteren;*
- *in algemene zin bij een groot aantal «uitbuigingen» in de dienstregeling die niet als knelpunt worden bestempeld.*

25

Is het juist dat de enkelvoudige spoorbrug bij Ravenstein in de lijn Den Bosch – Nijmegen een dwangpunt vormt in de dienstregeling, waardoor een aantal mogelijkheden verderop in die verbinding, bijvoorbeeld rond Den Bosch en tussen Nijmegen en Arnhem, ernstig wordt beperkt? Zo ja, welke oplossingen zijn hiervoor voorhanden? Zo nee, waarom niet?

26

Hoe staat de NMCA-conclusie, dat na uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer nog maar beperkte investeringen nodig zijn op het spoor en het regionaal openbaar vervoer ten opzichte van de weg, in verhouding tot de aanbeveling, die in één van de NMCA-deelrapporten wordt gedaan, om in de toekomst meer rekening te houden met patroonveranderingen (zie de Welvaart en Leefomgevingsscenario's en Witboek) binnen het openbaar vervoer ten gunste van de korte afstandverplaatsingen in de spitsen in en naar de stedelijke netwerken?

27

- a. *Waarom vertaalt u het begrip «robuustheid» voor het spoor alleen in termen van betrouwbaarheid?*
- b. *Bent u bereid om alsnog, analoog aan de uitwerking van het begrip voor het hoofdwegennet, het begrip «robuustheid» voor het spoor ook uit te werken voor de indicatoren snelheidsratio, ratio intensiteit/reservecapaciteit op alternatieve routes, terugslageffecten en kans op verstoringen? Zo nee, waarom niet?*

28

Waarom is bij de analyse van de situatie in 2028 uitgegaan van geen investeringen in de periode 2020–2028, terwijl voor de situatie in 2020 is uitgegaan van uitvoering van het MIRT in de periode tot 2020?

29

Is het mogelijk de investeringen in het MIRT 2020–2028, voor zover de projecten in het MIRT-schema zijn opgenomen, mee te nemen in de

NMCA's en vervolgens te analyseren welke knelpunten er dan nog niet zijn opgelost?

30

Is het mogelijk de knelpunten te rangschikken naar zwaarte, bijvoorbeeld op basis van voertuigverliesuren bij wegen of wachttijden voor sluisen bij vaarwegen? Zou dit een mogelijkheid zijn voor een eerste urgentiebeoordeling voor investeringen? Is er ook een mogelijkheid om systematisch een dergelijke analyse te maken van de knelpunten in het openbaar vervoer?

31

In hoeverre is, tegen de achtergrond van de conclusie van het Planbureau voor de Leefomgeving dat de regionale verschillen vragen om maatwerk, in de NMCA rekening gehouden met krimp in bepaalde regio's en de effecten daarvan op termijn voor de vervoersvraag?

32

Op basis van welk criterium is bepaald of de gevraagde vervoerscapaciteit ook kan worden geboden op de spoorinfrastructuur? Is hierbij uitgegaan van een gelijkmatige spreiding van de treinen over het uur?

33

- a. *Kunt u de Kamer een kaart doen toekomen van het spoorwegnet (hoofdrailnet + gedecentraliseerd net) met daarop de baanvaksnelheden per traject?*
- b. *Kunt u de Kamer een kaart doen toekomen van het spoorwegnet met een overzicht van de structurele lokale snelheidsbeperkingen en de hoogte daarvan?*
- c. *Kunt u de Kamer een kaart doen toekomen van de gemiddelde snelheid (in kilometers per uur) tussen de stations van intercity's op basis van de huidige dienstregeling?*
- d. *Kunt u op een kaart aangeven op welke trajecten intercity's op basis van de dienstregeling momenteel worden uitgebogen als gevolg van een capaciteitstekort?*

34

Hoe bent u gekomen tot het stellen van investeringsprioriteiten nu de NMCA geen indicatie geeft van de aard, omvang en locatie van de benodigde oplossingen van de verschillende knelpunten en dus ook niet van financiële opgave daarvan?

35

Deelt u de mening dat een globale indicatie van kosten en baten van belang kan zijn in de prioritering, gegeven de beperkte budgetten en het feit dat sommige knelpunten veel goedkoper zijn op te lossen dan andere?

36

Welke spelregels gaan er gelden voor de betrokkenheid van het Rijk bij de aanpak van de problematiek en de te kiezen oplossingen?

37

Waar is het grote verschil in de cijfers voor de bevolkingsgroei tussen de scenario's Regional Communities en Global Economy, van respectievelijk 0,5 procent en 16,2 procent voor de periode 2004–2030, op gebaseerd?

38

Is het, gezien de ruime bandbreedte tussen de twee scenario's Regional Communities en Global Economy en de behoefte aan scherpe keuzes, niet verstandig om uit te gaan van het scenario dat het meest waarschijnlijk is?

Zou daarbij niet het beste uitgegaan kunnen worden van het Global Economy-scenario, wellicht enigszins afgezwakt door bijvoorbeeld de groeicijfers voor de economie en de bevolking op tachtig procent van het huidige Global Economy-scenario te stellen (en daarmee veel hoger dan het Regional Communities-scenario)?

39

Zijn de door u voorgestelde bezuinigingen op het regionale openbaar vervoer en het openbaar vervoer in de drie grote steden ook meegenomen? Zo ja, welke capaciteitsproblemen veroorzaken deze? Zo nee, is er een indicatie te geven van de capaciteitsproblemen die deze veroorzaken?

40

Met welke korting op de Brede Doeluitkeringbedragen is tot en met 2020 rekening gehouden?

41

Is het juist dat de aangenomen motie Verhoeven c.s. over het plan Hoogwaardig Openbaar Vervoer Nijmegen (Kamerstuk 32 500-A, nr. 22) d.d. 6 december 2010 als opmaat naar verbetering van regionaal openbaar vervoer in de Stadsregio Arnhem Nijmegen geen onderdeel uitmaakt van de analyse in de NMCA over het regionale openbaar vervoer, omdat de niet-aanwezige en de niet-gefinancierde verbindingen, frequentieverhogingen en nieuwe stations niet worden geanalyseerd, ongeacht of het ontbreken hiervan een knelpunt in de stedelijk-economische bereikbaarheid in relatie met de ruimtelijke ontwikkelingen vormt, dan wel negatieve uitstraling heeft op de achterlandverbindingen? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?

42

Hoe ziet de volgende stap eruit, waarbij wordt gekeken naar de betrouwbaarheid en kwaliteit van de openbaar vervoer corridors?

43

Wat is de oorzaak van de daling van het gebruik van het openbaar vervoer in steden met minder dan 100 000 inwoners?

44

- a. *Kunt u, met betrekking tot de streefwaarden die staan genoemd op pagina 5 van de NMCA gebiedsuitwerking mobiliteit, op een kaart precies aangeven waar de norm voor de gemiddelde reistijd in de spits van maximaal 1,5 geldt en waar de norm van 2 geldt?*
- b. *Op basis van welk criterium is bepaald of de norm van 1,5 of 2 geldt?*
- c. *Waarom geldt de norm van 2 bijvoorbeeld niet op de snelwegen rond Amersfoort en Arnhem?*
- d. *Kunt u aangeven wat de consequenties zijn voor de conclusies van de NMCA over deze wegen (voor de samenvattende tabel) als hier wel de norm van 2 zou gelden?*

45

Waarom gelden er, doelend op pagina 5 van de NMCA gebiedsuitwerking mobiliteit, geen beleidsdoelen voor het spoor voor bijvoorbeeld bereikbaarheid, waar die wel voor de weg zijn gesteld?

46

Hoe wilt u de flessenhals, veroorzaakt door de beperkte capaciteit van de Amsterdamse zeesluizen, aanpakken?

47

Welke mogelijke knelpunten ziet u voor het binnenvaartvervoer vanaf de Rotterdamse haven (inclusief de Tweede Maasvlakte 2) richting Duitsland, niet alleen rondom Rotterdam, maar ook in Noord-Brabant en Oost-Nederland?

48

Welke gevolgen hebben de knelpunten met sluizen en bruggen mogelijk voor de groei van de haven van Vlissingen en de vervoersstromen tussen de Deltahavens Rotterdam, Antwerpen, Vlissingen en Gent?