

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Uw kenmerk
31305-196/2011D44698

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/133136

Datum 11 oktober 2011
Betreft Antwoorden op vragen inzake de Nationale Markt- en
Capaciteitsanalyse (NMCA)

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u de antwoorden toekomen op de vragen die de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu mij op 20 september 2011 schriftelijk heeft gesteld over de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) die ik u heb toegestuurd op 14 juni 2011 (31 305, nr. 196).

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?

1.

Op hoofdverbindingen buiten de Randstad is de ambitie 2x3 tenzij is aangetoond dat 2x2 rijstroken ook op de lange termijn voldoende is. De ambitie voor de Randstad is minimaal 2x4 behalve als sprake is van dicht bij elkaar gelegen parallelle autosnelwegen. Deze ambities gelden voor de lange termijn (2040) en worden gefaseerd gerealiseerd.

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?

2.

Uitgangspunt in de NMCA berekeningen is dat de treintarieven reëel constant zijn vanaf 2003. Dit betekent geen andere verhoging van de tarieven dan de inflatie. De omvang van de inflatie in de toekomst kan ik u niet aangeven.

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?

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/133136

3.

Zie het antwoord op vraag 1. Zoals aangegeven in mijn brief d.d. 14 juni 2011 over (32 500 A, nr. 83) heb ik het weggedeelte A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouwe, het weggedeelte dat nu nog twee rijstroken per richting breed is, geprioriteerd in het (verlengde) Infrastructuurfonds.

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?

4.

Zie het antwoord op vraag 1. Het gedeelte tussen Rotterdam en Den Haag loopt parallel met de A13. Het gedeelte tussen Den Haag en Amsterdam is 2x3 na openstelling van het project A4 Burgerveen-Leiden. Daarnaast heb ik in het (verlengde) Infrastructuurfonds prioriteit gegeven aan verbetering van de A4 passage en 'poorten & inprikkers' (zie de in antwoord 3 aangehaalde brief van 14 juni 2011).

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?

5.

Ik ga in de NMCA, na overleg met het CPB, uit van een olieprijs van circa 70 dollar per vat; dit is hoger dan in de oorspronkelijke Welvaart en Leefomgevingsscenario's. De invloed van een hogere olieprijs op de NMCA-resultaten is beperkt. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid heeft berekend dat een stijging van de olieprijs van 70 naar 100 dollar leidt tot een eenmalige reductie van de hoeveelheid afgelegde kilometers met circa 2,5 procent.

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?

6.

- a. De NMCA doet uitspraken over de jaren 2020 en 2028 op basis van de streefwaarden in de ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (verder: SVIR): op het hoofdwegennet tussen de steden in de spits een gemiddelde

- reistijd van maximaal anderhalf keer zo lang als de reistijd buiten de spits; op snelwegen rond de steden en niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet in de spits een gemiddelde reistijd van maximaal twee keer zo lang als de reistijd buiten de spits. Die toekomstige situaties zijn niet te vergelijken met de huidige situatie van de dagelijkse files omdat in de NMCA het effect is meegenomen van het investeringsprogramma uit het MIRT Projectenboek 2011: dit programma gaat veel van de huidige dagelijkse files oplossen.
- b. Op de A15 van Deil tot Tiel zijn de files beperkt van omvang. Dit weggedeelte bevindt zich niet in de Filetop 50 van de afgelopen jaren. De aanpak van de A67 Leenderheide-Geldrop heeft prioriteit gekregen in het (verlengde) Infrastructuurfonds (zie de in antwoord 3 aangehaalde brief d.d. 14 juni 2011).
 - c. Zie de antwoorden a en b. Gezien de beperkte omvang van de congestie op het weggedeelte van de A15 (voldoet aan de in antwoord a genoemde streefwaarde 1,5 uit de SVIR) en de aanpak van het weggedeelte van de A67 is er vanuit de in vraag b genoemde specifieke weggedeelten nauwelijks sprake van invloed op de 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 reistijd factor 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?
- 7.
- a. Dit is niet juist. Bij het bepalen van de trajecten ten behoeve van de Nota Mobiliteit was de filosofie dat het voor de weggebruiker herkenbare trajecten moeten zijn. Dit is vertaald naar trajecten die belangrijke herkomst- en bestemmingsgebieden met elkaar verbinden, bijvoorbeeld van Amsterdam naar Utrecht. Aangezien de belangrijke herkomst- en bestemmingsgebieden in de Randstad dicht bij elkaar liggen, zijn daar de trajecten over het algemeen korter. Daarnaast geldt voor de ringen en ruiten rond de vijf grote steden (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Eindhoven) een streefwaarde van 2 in plaats van 1,5. Dit betekent dat op deze ringen en ruiten minder snel sprake is van een knelpunt: pas als de verwachte reistijd in de spits twee keer zo lang is als buiten de spits, is sprake van een knelpunt.
 - b. Nee, alle knooppunten zijn opgenomen in de gemeten trajecten. Een traject begint meestal na een knooppunt en loopt door tot voorbij een volgend knooppunt. Een traject kan meerdere knooppunten bevatten. Het bedoelde traject betreft de A1 knooppunt Hoevelaken-knooppunt Beekbergen. De aansluiting met de A30 zelf zit niet in het A1-traject. Wel wordt eventuele terugslag van de aansluiting op de hoofdrijbaan meegenomen bij de reistijd van het A1-traject.

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 2028 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?

8.
De verkeersberekeningen van de NMCA gaan ervan uit dat bepaalde bestaande benuttingsmaatregelen tot effecten leiden. Zo wordt er een betere doorstroming verondersteld op autosnelwegen die voorzien zijn van verkeerssignalering. De NMCA gaat uit van bestaand beleid. In het actieprogramma Beter Benutten onderzoek ik de effecten van verschillende benuttingspakketten. Als hierover besluitvorming heeft plaatsgevonden, neem ik de verwachte effecten mee in de volgende ronde van de NMCA.

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?

9.
a. In de NMCA is verondersteld dat in 2020 de planstudie- en realisatieprojecten uit het MIRT Projectboek 2011 zijn gerealiseerd. De MIRT verkenning Rotterdam Vooruit is niet meegenomen omdat het nog een verkenning is zonder voorkeursbesluit.
b. Ja, daarom zijn in de MIRT verkenning Rotterdam Vooruit de effecten van diverse maatregelen op de bereikbaarheid in de hele regio in beeld gebracht. Daarbij is geconstateerd dat meerdere projecten op termijn noodzakelijk zijn, waaronder de NWO. Besloten is dat, na aanleg van een nieuwe verbinding A13/A16, de NWO als prioritair project als eerste dient te worden uitgevoerd (uitgangspunt van de verkenning is dat de nieuwe verbindingen A13/A16 en A4 Delft-Schiedam zijn gerealiseerd).

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?

10.
a. Tolheffing is in het kader van de NMCA niet meegenomen.
b. Bij de trajecten waar tol geheven gaat worden, worden de effecten van tol op

andere wegen in kaart gebracht. Mede op basis daarvan vindt de besluitvorming plaats.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/133136

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?

11.

De NMCA toont aan dat het traject A1 Diemen-Hoevelaken op korte termijn een knelpunt gaat vormen. De problemen spitsen zich toe op de A1 bij het Gooi. De uitstraling hiervan treft ook het traject A1 Amsterdam-Almere. Zonder het project A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere zouden de problemen op deze wegvakken groter zijn dan nu voorzien in de NMCA. Dit najaar ontvangt u tezamen met de Voortgangsrapportage Groot Project RRAAM het onderzoek naar de gecombineerde weg-OV-verbinding via het IJmeer.

12.

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

12.

Zie pag. 17 tot en met 20 van de gebiedsuitwerking Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse mobiliteit d.d. 14 juni 2011 (bijlage 1 bij 31 305, nr. 196).

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?

13.

Tussen de knooppunten Muiderberg en Eemnes is uitgegaan van 2x3 (deels 2x2+spitsstroken); tussen de knooppunten Eemnes en Hoevelaken van 2x4.

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?

14.

In de uitgangspunten van de NMCA is de uitbreiding van de Tweede Maasvlakte verdisconteerd.

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?

15.

De MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit is in juli 2011 afgerond. De Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) is daarin prioritair (uitgangspunt van de

verkenning is dat de nieuwe verbindingen A13/A16 en A4 Delft-Schiedam zijn gerealiseerd). Daarnaast is de A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouwe opgenomen als prioriteit in de periode 2020-2023. Als het voorkeursbesluit voor de NWO dit najaar wordt genomen en de realisatie vóór 2015 start, dan komt openstelling rond 2020 in beeld.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/133136

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?

16.

Effecten op het onderliggende wegennet (OWN) worden in onderzoeken meegenomen. Of en hoe op het OWN ook maatregelen worden getroffen door het Rijk, hangt mede af van de doelstelling van het project, de noodzaak daartoe en/of de bereidheid van decentrale overheden om dit te bekostigen. Het OWN is immers wegennet in beheer bij provincies en gemeenten.

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?

17.

De NMCA signaleert potentiële knelpunten, maar geeft geen effecten van potentiële projecten aan.

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 geprognoseerd is;
- ook na uitvoering van de MIRT-maatregelen de kwetsbaarheid groot is en de robuustheid beperkt;
- er colonnevorming optreedt door de grote hoeveelheid vrachtverkeer?

18.

In de NMCA is sprake van een knelpunt als een traject niet voldoet aan de streefwaarden voor reistijden conform de SVIR (zie antwoord 6a). De NMCA biedt tevens per traject inzicht in de verwachte voertuigverliesuren, de kwetsbaarheid (of: onvoldoende robuustheid) en mogelijke problematiek rond vrachtvervoer (colonnevorming).

Het genoemde weggedeelte maakt onderdeel uit van het traject A12 knooppunt Maanderbroek-knooppunt Waterberg. Dit traject voldoet aan de streefwaarden voor reistijden, ook in een scenario met hoge economische groei in 2028. Genoemde bajonet rond Arnhem bevindt zich overigens niet in de Filetop 50 van de afgelopen jaren.

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 (personenautoequivalenten) in plaats van 1,9 zoals in het verleden werd gehanteerd?

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/133136

19.

Sinds 2011 maken in de nationale verkeersmodellen (Landelijk Model Systeem en Nederlands Regionale Modellen) grotere bestelauto's onderdeel uit van het vrachtverkeer. Daarvoor waren ze onderdeel van het personenverkeer. Hierdoor is de gemiddelde ruimte die een vrachtwagen volgens de modellen op de weg inneemt, afgenomen van 1,9 naar 1,75 pae.

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?

20.

- a. Het Landelijk Model Systeem houdt rekening met het grotere ruimtegebruik van vrachtauto's ten opzichte van personenauto's, zie antwoord 19. Met colonnevorming van vrachtverkeer houdt het verkeersmodel verder geen rekening. Daarom is colonnevorming in de NMCA separaat in beeld gebracht.
- b. Dat klopt. De grens van 800 vrachtauto's wordt gehanteerd. Onderzocht wordt welke definitie de regio Twente gebruikt. Als de regio grotere bestelauto's niet tot het vrachtverkeer rekent (zie antwoord 19), dan is dat mogelijk de verklaring voor het verschil.

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 2030 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 1000 per uur uitkomt?

21.

De telcijfers van het telpunt op de A1 bij Twello geven inderdaad hogere waarden dan in de NMCA zijn vermeld. Uit een visuele telling op de A1 bij het knooppunt Beekbergen uit 2009 blijkt dat de maximale uurintensiteit voor vrachtverkeer tussen Beekbergen en Voorst 800 vrachtauto's per uur per richting bedraagt, hetgeen overeenkomt met de analyse van de NMCA. De diverse data worden nader onderzocht.

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 weergegeven?

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/133136

22.

De bedoelde figuur geeft de verwachte bezettingsgraden van IC's in 2028 weer, uitgaande van de treinlengtes en treincapaciteitsnormen zoals aangegeven in bijlage 4 van de NMCA Deelrapportage Spoor (bijlage 5 bij 31 305, nr. 196 d.d. 14 juni 2011). De kaartjes in deze figuur zijn gebaseerd op een uitvoerige analyse voor 2028 die door een onderzoeksbureau is uitgevoerd. De huidige bezettingsgraden zijn bedrijfsvertrouwelijk gezien de concurrentiegevoeligheid.

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?

23.

- a. Na de uitvoering van de MIRT plannen tussen Zevenaar en Emmerich zijn er drie spanningen: 1500 V (Arnhem – Zevenaar), 25 kV (Zevenaar – grens) en 15 kV (vanaf de grens verder Duitsland in). Personentreinen die voor deze spanningen geschikt zijn, dan wel dieseltreinen, kunnen vanuit Arnhem Duitsland inrijden.
- b. De betreffende treinen van NS HiSpeed kunnen ook onder 25 kV rijden op het nieuwe traject Zevenaar – grens. Andere personenvervoerders hebben de mogelijkheid soortgelijk materieel aan te schaffen. NS HiSpeed is nauw betrokken bij de aanpassing op genoemd traject. Vervoerders moeten in de huidige situatie al de keus maken tussen elektrisch materieel met meerdere stroomsystemen of dieselmaterieel.
- c. Zie antwoord b.

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.

24.

Er is niet zozeer sprake van 'onmogelijkheden', maar van het resultaat van een afweging tussen kosten en baten, hetgeen volledig in lijn is met het beleid. De te verwachte vervoervraag speelt hierbij een essentiële rol: zoeken naar

kosteneffectieve maatregelen passend bij de te verwachten vervoervraag. Met de voorkeursbeslissing PHS wordt de benadering ten aanzien van de ruggengraat krachtig ingezet daar waar de vervoervraag dat rechtvaardigt.

De NMCA inventariseert knelpunten waar de infrastructuur naar verwachting niet toereikend is om de verwachte vervoervraag en nieuwe stations te faciliteren. Bij de uitwerking van en besluitvorming over oplossingen wordt een afweging gemaakt tussen de verwachte vervoervraag en de eventuele extra kosten om extra treinen te kunnen verwerken en nieuwe stations in de dienstregeling te kunnen opnemen.

25.

Is het juist dat de enkelvoudige spoorbrug bij Ravenstein in de lijn Den Bosch - Nijmegen een dwangpunt¹ 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?

25.

Gezien de verwachte vervoervraag is er geen extra vervoercapaciteit nodig op de lijn Den Bosch – Nijmegen. Omdat de vervoervraag, zoals verwacht in de NMCA, kan worden afgewikkeld zonder aanvullende treindiensten, is er in mijn ogen geen sprake van een dwangpunt brug bij Ravenstein.

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?

26.

De NMCA-conclusie met betrekking tot het spoor stoelt op de constatering dat ook in het hoge economische groeiscenario de vervoergroei op het gehele netwerk kan worden geaccommodeerd zonder dat er in aanvulling op PHS infrastructurele maatregelen nodig zijn. Een mogelijke patroonverandering op het spoor ten gunste van de korte afstandsverplaatsingen in de spitsen plaats ik in het perspectief van de bevinding in de NMCA dat de berekende bezettingsgraad van de Sprinters (in het maatgevende spitsuur) onder de 60 procent blijft (met uitzondering van Almere – Lelystad, met een bezetting tussen de 60 en 80 procent). Wat betreft het spoorvervoer leidt eventuele patroonverandering daarmee niet tot een andere conclusie van de NMCA-spoor.

De patroonverschuiving is verder terug te zien in de analyse van het regionaal openbaar vervoer. Op een aantal hoofdcorridors neemt de vraag relatief meer toe dan op andere verbindingen, waar zelfs ook afname van de vraag zal kunnen optreden. Uit de confrontatie tussen vraag en capaciteit heeft dit geleid tot een aantal knelpunten op de hoofdassen van het regionaal OV, die u kunt terugvinden in 'NMCA Openbaar Vervoer; bijlage Onderzoeksrapport ROV' (bijlage 6 bij 31 305, nr. 196 d.d. 14 juni 2011).

¹ Een dwangpunt is een punt waar een te ontwerpen verbinding te allen tijde omheen moet worden ontworpen.

27.

- a. Waarom vertaalt u het begrip "robustheid" 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 "robustheid" 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?

27.

- a. Voor de reiziger is robustheid de mate waarin extreme reistijden als gevolg van grote verstoringen worden voorkomen en daarmee onderdeel van betrouwbaarheid. De prioriteit bij spoor is erop gericht om in het systeem de faalkans te verkleinen en verstoringen te kunnen opvangen (zie ook mijn brief d.d. 4 oktober 2011 met kenmerk IENM/BSK-2011/132900 over de voortgang van de aanpak ter verbetering van de robustheid van het spoorstelsel).
- b. De SVIR zet voor alle vervoersvormen in op een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem. Een robuust systeem levert betrouwbare prestaties; in reguliere situaties maar ook bij ongevallen, extreme weersomstandigheden en andere verstoringen. Dit is het doel bij zowel het hoofdwegennet als het spoor; de uitwerkingen kunnen verschillen. Bij spoor bepalen andere elementen (infrastructuur, treindienst, personeel, materieel en logistiek, en de samenhang hiertussen) de robustheid van het systeem dan bij het hoofdwegennet.

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?

28.

Tijdens de totstandkoming van de NMCA was nog niet bekend in welke projecten na 2020 wordt geïnvesteerd. Het doel van de NMCA is een inhoudelijke basis te bieden voor de prioritering van investeringen na 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?

29.

Dit is niet van toepassing. Voor de nieuwe investeringsprioriteiten (genoemd onder de 'Lopende verkenningen en nieuwe investeringen' uit de brief van 14 juni 2011 aangehaald in antwoord 3) die nog niet waren meegenomen in de NMCA, is nog geen voorkeursbeslissing genomen. Daarom staan ze nog niet als planstudie- of realisatieproject in het MIRT 2012. In de NMCA worden alleen planstudie- en realisatieprojecten meegenomen.

30.

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

knelpunten in het openbaar vervoer?

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

30.

Een rangschikking naar voertuigverliesuren bij wegen sluit niet aan bij de beleidsdoelen uit de SVIR: in de SVIR is de gemiddelde reistijd in de spits ten opzichte van de reistijd buiten de spits (anderhalf of twee keer zo lang) de sectorale doelstelling voor wegen. Voor het openbaar vervoer is geen vergelijkbare streefwaarde in de SVIR opgenomen. Mede daarom wordt conform de SVIR gewerkt aan de verdere ontwikkeling van één integrale bereikbaarheidsindicator die inzicht geeft in de kwaliteit van de bereikbaarheid over de modaliteiten heen (dus voor het totale mobiliteitssysteem, inclusief al het openbaar vervoer) in samenhang met economische en ruimtelijke ontwikkelingen en laat zien waar het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten de meeste toegevoegde waarde oplevert.

Op korte termijn zal ik u in een separate brief informeren over het gevolgde afwegingsproces bij de invulling van het verlengde Infrastructuurfonds.

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?

31.

In de NMCA is rekening gehouden met krimp (in de onderliggende WLO-scenario's). Dit vertaalt zich in de vervoervraag.

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?

32.

Voor de spreiding over het uur is uitgegaan van de referentiedienstregeling in PHS overeenkomstig de voorkeursbeslissing van juni 2010. De gevolgde methode staat beschreven in bijlage 10 van de NMCA spoor.

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 uitgebogen² als gevolg van een capaciteitstekort?

² Hier wordt bedoeld op het gepland trager laten rijden van intercitytreinen.

33.

- a. Deze kaart wordt jaarlijks opgenomen in de netverklaring; zie bijlage 17 bij de Netverklaring 2012 op de website van ProRail.
- b. Er bestaat geen kaart met een overzicht van de structurele lokale snelheidsbeperkingen en de hoogte daarvan.
- c. Ik beschik niet over een dergelijke kaart.
- d. Ik beschik niet over een dergelijke kaart.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/133136

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?

34.

Op korte termijn zal ik u in een separate brief informeren over het gevolgde afwegingsproces.

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?

35.

Zie antwoord 34.

36.

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

36.

Als sprake is van een investeringsbijdrage van het Rijk, dan geldt het MIRT Spelregelkader.

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?

37.

Deze cijfers zijn gebaseerd op de studie Welvaart en Leefomgeving (WLO) (CPB/MNP/RPB 2006).

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 Communitiesscenario)?

38.

De scenario's van de planbureaus beschrijven mogelijke ontwikkelingen voor de lange termijn. De planbureaus baseren zich nog steeds op deze scenario's uit de studie Welvaart en Leefomgeving (WLO) (CPB/MNP/RPB 2006). Uitgaan van één (afgezwakt) scenario doet geen recht aan de constatering van de planbureaus dat de toekomst onzeker is en dat een bandbreedte nodig blijft.

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?

39.

In de NMCA is in de eerste stap de ontwikkeling van de vraag geanalyseerd. Vervolgens is deze geconfronteerd met het aanbod. Daaruit is afgeleid waar mogelijk capaciteitsknelpunten kunnen ontstaan. Het aanbod is hierbij gelijk gesteld aan het bestaande aanbod plus de infrastructurele uitbreidingen waarvan de plannen en financiering al zijn geregeld; dit is begin 2011 met de regio's afgestemd. De consequenties van de besparingen als gevolg van aanbesteding in de grote steden en van de korting op de Brede Doeluitkering (BDU) waren nog niet uitgewerkt; de effecten hiervan konden dus niet in deze NMCA worden meegenomen. Zoals gemeld in mijn brief van 6 juni 2011 (23 645, nr. 452) heb ik met de portefeuillehouders van de drie grote steden de mogelijkheden verkend. De uitgevoerde verkenningen hebben betrekking op verdere efficiencyverbetering binnen vervoerbedrijven, rationalisering van de openbaar vervoernetwerken in de G3 en tariefsverhoging. De realisatie ligt in handen van de vervoerbedrijven (bedrijfsefficiency) respectievelijk de stadsregio's (rationalisering van de ov-netwerken en tariefsverhoging).

40.

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

40.

Er is geen rekening gehouden met effecten van de korting op de Brede Doeluitkering; zie ook antwoord 39.

41.

Is het juist dat de aangenomen motie Verhoeven c.s. over het plan Hoogwaardig Openbaar Vervoer Nijmegen (Kamerstuk 32500-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?

41.

Ja. In de uitgangssituatie worden uitsluitend uitbreidingen meegenomen waarvan planvorming en financiering rond is.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/133136

42.

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

42.

Een variant waarin bovenop de capaciteitsanalyse gekeken is naar de gevolgen van kwaliteitsverbeteringen – waaronder betrouwbaarheid – van het openbaar vervoer en de invloed van voor het OV gunstige omgevingsfactoren kunt u terugvinden in hoofdstuk 5 van 'NMCA Openbaar Vervoer; bijlage Onderzoeksrapport ROV' (bijlage 6 bij 31 305, nr. 196 d.d. 14 juni 2011). Hierin is een aanbodvariant beschreven. Het is aan de verantwoordelijke decentrale overheden om al dan niet invulling te geven aan deze variant voor het regionaal OV.

43.

Wat is de oorzaak van de daling van het gebruik van het openbaar vervoer in steden met minder dan 100.000 inwoners?

43.

Er is sprake van een duidelijk herkenbare patroonwijziging waarbij hoofdsteden in grootstedelijke regio's de grootste groei kennen en verbindingen binnen kleinere steden en in landelijk gebied nauwelijks groei en soms een daling van de vraag laten zien. Het onderzoek heeft zich niet gericht op het zoeken naar een verklaring voor deze patroonwijziging, maar voordehand liggend is het verschil in demografische en economische ontwikkeling van de verschillende regio's en toename van andere wijzen van vervoer naar de hoofdverbindingen, zoals fietsen en PenR.

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?

44.

- a. Op de ringen van de vijf grootste steden hanteer ik als streefwaarde 2. Voor de overige trajecten hanteer ik streefwaarde 1,5.
- b. Zie antwoord a.
- c. Deze norm geldt alleen voor de ringen van de vijf grootste steden omdat daar de grootste mobiliteitsstromen worden afgewikkeld.
- d. Rond Amersfoort en rond Arnhem is overigens zowel met de streefwaarde 1,5 als met de streefwaarde 2 geen sprake van een knelpunt.

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?

45.

De beleidsdoelen voor het spoor zijn opgenomen in de voorkeursbeslissing PHS hoofdstuk 1.3, in het regeerakkoord en in de SVIR. Deze doelen zijn uitgangspunt voor de NMCA. De investeringen in PHS leveren, evenals andere spoorinvesteringen die in het MIRT Projectenboek zijn opgenomen, een bijdrage aan een betere bereikbaarheid. Het gemak voor de reiziger wordt vergroot door hoogfrequent spoorvervoer en door verbetering van bijvoorbeeld NSP-stations. Beleid is dat het spoor de benodigde capaciteit zal kunnen bieden die nodig is gezien de verwachte vervoervraag. Zoals aangekondigd in de SVIR, wordt een bereikbaarheidsindicator uitgewerkt die inzicht geeft in de kwaliteit van de bereikbaarheid over alle modaliteiten heen. Zoals in de SVIR aangegeven, wordt met de investeringen in PHS een gemiddelde groei van 5 procent van het aantal reizigerskilometers per jaar op de PHS-corridors (tot 2020) mogelijk gemaakt.

46.

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

46.

De capaciteit van de Amsterdamse zeesluizen wordt onderzocht in de lopende planstudie zeetoegang IJmond. Pas na afronding van die planstudie kan een besluit over de oplossing van de sluisproblematiek worden genomen.

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?

47.

In de deelrapportage NMCA vaarwegen wordt uitgebreid ingegaan op de te verwachten knelpunten voor vaarwegen. Bij de verwachte groei blijkt dat met name de sluiscapaciteit op verschillende corridors niet voldoet of zal voldoen aan de doelstellingen voor betrouwbare bereikbaarheid. Op pagina's 29 tot 35 van het hoofdrapport van de NMCA en in de Deelrapportage Vaarwegen (bijlagen 1 en 3 bij 31 305, nr. 196 d.d. 14 juni 2011) ziet u de belangrijkste vaarwegknelpunten voor de Rotterdamse haven genoemd.

48.

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

48.

De NMCA laat zien dat diverse sluisen op de corridor Rotterdam-België de reistijd negatief beïnvloeden: zonder investeringen is het doel van een gemiddelde wachttijd van maximaal 30 minuten niet haalbaar. In het (verlengde)

Infrastructuurfonds worden de meest urgente sluisknelpunten op de verbindingen tussen de Deltahavens geprioriteerd (Volkeraksluizen, Kreekraksluizen en sluis Terneuzen).

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/133136

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen