

Lijst van vragen – Programma Hoogfrequent Spoor

1

Bent u bereid de volgende onderzoeken, die ten grondslag liggen aan de Voorkeursbeslissing Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) aan de Kamer te doen toekomen?

- a. *de vervoersanalyse;*
- b. *de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA);*
- c. *de second opinion zoals uitgevoerd door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid op de maatschappelijke kosten-batenanalyse;*
- d. *de gevoeligheidsanalyse;*
- e. *het onderzoek naar de effecten voor het goederenvervoer,*
- f. *de integrale capaciteitsanalyse inclusief het onderzoek naar de investeringskosten*

2

Is er een gevoeligheidsanalyse verricht, uitgaande van 50% minder reizigersgroei dan voorzien en van 50% meer reizigersgroei dan voorzien? Zo ja, bent u bereid de uitkomsten hiervan met de Kamer delen?

3

Is het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) bedoeld om de voorziene vervoersvraag te accommoderen of om de (gewenste) extra vervoersvraag te realiseren?

4

In hoeverre wordt de netwerkbenadering nog toegepast naast of aanvullend op de corridorbenadering zoals die in het kader van PHS is gehanteerd? Waarom is daarvoor gekozen in plaats van voor een netwerkbenadering?

5

Is er in het kader van PHS onderzoek gedaan naar de mate waarin verdergaande reistijdverbetering mogelijk is met het oog op het realiseren van verdere reizigersgroei?

6

In hoeverre kan de benutting van de capaciteit van het huidige hoofd-railnet gemaximaliseerd worden door het gebruiken van nieuwe technieken, zoals ERTMS, korter volgen en Triple A maatregelen, andere vormen van beprijzen, loslaten van vigerende principes van dienstregelingsopzet (basisuurpatroon, brugopeningregimes etc?).

7

Waarom is de variant om spoorboekloos rijden mogelijk te maken door de invoering van ERTMS en ETCS niet onderzocht? Zijn de kosten daarvan niet aanzienlijk lager dan de nu voorgestelde investeringen?

8

Wat is de reden voor het feit dat in Japan op het spoor nog veel hogere frequenties worden gerealiseerd zonder dubbel spoor?

9

Kunt u een uitsplitsing maken van de kosten voor het totale programma, naar maatregelen die noodzakelijk zijn ten behoeve van het goederenvervoer en naar diegene welke noodzakelijk zijn voor het personenvervoer?

10

Kunt u aangeven welk deel van het budget voor PHS in zijn geheel wordt besteed aan het faciliteren van goederenvervoer, welk deel geheel wordt besteed aan personenvervoer en welk deel ten bate van beide vervoersstromen komt?

11

Welk deel van de kosten ten behoeve van het goederenvervoer komen ten laste van het budget voor personenvervoer?

12

Welke maatregelen en kosten kunnen vermeden worden als met PHS alleen het doel reizigersgroei zou worden nagestreefd en het programma géén doelstellingen voor goederenvervoer zoals «ongehinderde doorgang goederen» zou bevatten?

13

Is het mogelijk om de maatschappelijke kosten-batenanalyse uit te splitsen naar corridor en naar personen- en goederenvervoer?

14

In hoeverre is er rekening gehouden met de verschillen in kosteneffectiviteit tussen de 3 corridors, die er volgens het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid bestaat?

15

Wat is de reden voor het feit dat de maatregelen in het kader van PHS voor het personenvervoer enkel worden genomen op een aantal grote corridors vanuit de brede Randstad, terwijl ten behoeve van het goederenvervoer in PHS ook maatregelen buiten die corridors worden voorzien? Deelt u de mening dat het beter zou zijn om de koppeling tussen personenvervoer en goederenvervoer voor alle routes te leggen?

16

Is het mogelijk op de PHS-corridors voorrang te verlenen aan personenvervoer boven goederenvervoer? Zo nee, waarom niet?

17

Op welke wijze (bijvoorbeeld via de gebruiksvergoeding) kunnen de kosten ten behoeve van het goederenvervoer worden doorberekend aan de gebruikers?

18

Is de huidige gebruiksvergoeding die goederenvervoerders in Nederland betalen vergelijkbaar met die in andere, omliggende landen?

19

Is er voldoende ruimte voor bestaande internationale treindiensten na invoering van hoogfrequent treinverkeer in de PHS-corridors?

20

Is er een relatie tussen PHS en de mogelijkheden voor een spoorlijn tussen Utrecht en Breda? Zo ja, welke?

21

Op welk moment van de planvorming en om welke reden is de corridor Den Haag–Rotterdam–Gouda–Utrecht afgevallен voor het PHS?

22

Welke maatregelen zijn aanvullend op de voorkeursvariant PHS nodig voor het realiseren van het 6/6 model op de corridor Breda–Eindhoven en wat zijn daarvan de kosten?

23

Wat is de stand van zaken van de studie naar de mogelijkheden van routing van intercity's tussen Den Haag en Eindhoven via de HSL-Zuid (motie Cramer c.s. over de verbinding Den Haag–Eindhoven via HSL-Zuid, Kamerstuk 31 700 A , nr. 54) en zijn hierover inmiddels afspraken gemaakt met NS in verband met de juridische haalbaarheid?

24

- a. *Herinnert u zich uw toezegging (32 123 A, nr. 79, p.p. 24 en 43) dat in de NMCA zal worden nagegaan welke capaciteitsvergrotenende maatregelen er nodig zijn voor een kwartiersdienst van intercity's en sprinters tussen Utrecht en Zwolle (dus niet alleen tot Harderwijk) naar aanleiding van de moties Slob c.s. (29 984, nr. 67) en Cramer c.s. (29 984, nr. 190)?*
- b. *Kunt u de resultaten van het onderzoek naar Zwolle–Utrecht voor het algemeen overleg PHS van 6 oktober 2010 aan de Kamer zenden?*

25

Kunt u aangeven hoe nut en noodzaak van een HSL-Oost in de voorkeursbeslissing expliciet zijn meegewogen, zoals eerder door u toegezegd (motie Koopmans 31 305, nr. 106)?

26

- a. *Waarom is het pakket voor Noord-Nederland (motie Koopmans c.s., Kamerstuk 27 658, nr. 41) niet opgenomen in de Voorkeursbeslissing PHS? Betekent dit dat het besluitvormingsproces nog niet doorlopen is? Zo ja, waardoor is de vertraging veroorzaakt?*
- b. *Wanneer wordt de Kamer geïnformeerd over het maatregelpakket voor de sporendriehoek Noord-Nederland? Kunt u dit besluit voor het geplande algemeen overleg over PHS van 6 oktober aanstaande naar de Kamer sturen?*
- c. *Is het budget van 160 miljoen euro voldoende om zowel naar Groningen als naar Leeuwarden vanuit Zwolle 4 treinen per uur te laten rijden (2 intercity's, 2 sprinters)?*

27

Is in de voorkeursbeslissing en met name de vervoersprognoses uitgegaan van een «deur-tot-deur» benadering? In hoeverre is een hoogfrequente deur-tot-deur benadering uitvoerbaar, gezien de mogelijkheden die de regionale en lokale OV vervoerders kunnen bieden?

28

Wat is het effect van het eventueel aanbesteden van het complexe OV netwerk in de drie grote steden op de uitvoerbaarheid van een hoogfrequent «van-deur-tot-deur» product en in hoeverre heeft dit invloed op de prognoses ten aanzien van modal shift in het geval dit een negatief effect betreft?

29

Is het waar dat PHS alleen goed functioneert en de verwachte reizigers-aantallen alleen kunnen worden gerealiseerd op voorwaarde dat het voo- en natransport, inclusief regionaal vervoer, optimaal aansluit op het treinverkeer op de PHS-corridors?

30

- a. *In hoeverre is bij de planvorming in het kader van PHS al met regionale overheden besproken hoe de aansluiting op regionaal trein- en busvervoer kan worden vormgegeven? Kortom: is er met hen al gesproken over de noodzaak om, in het verlengde van PHS, ook de frequentie van het voor- en natransport (aansluitende buslijnen) te verhogen?*
- b. *Zijn er bij de regionale overheden voldoende financiële mogelijkheden aanwezig om voor de aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen een bijdrage te leveren?*

31

Bestaat er door de uitvoering van PHS in sommige regio's minder ruimte voor (de ontwikkeling van) het regionaal openbaar vervoer? Zo ja, in welke regio's?

32

Hangen de verbeteringen op het regionaal spoor, zoals de verdubbeling Maaslijn, spoor Leeuwarden–Groningen en dubbelspoor Noord-Holland samen met PHS? Zo ja, op welke wijze?

33

Is de regionale ambitie van spoorboekloos rijden van en naar Doetinchem met zes sprinters nog mogelijk na invoering PHS?

34

Welke garanties zijn er dat de voorgestelde frequenties ook daadwerkelijk zullen worden aangeboden zodra de infrastructuur beschikbaar is? In welk verband worden hierover afspraken gemaakt? Zal dat gebeuren binnen de nieuwe vervoersconcessie?

35

Zijn er in 2020 spitstoevoegers middels voor- of natreinen nodig om voldoende vervoerscapaciteit te bieden in de voorkeursvariant?

36

Wanneer moet NS materieel gaan bestellen om PHS uit te kunnen voeren?

37

Wat zijn de gevolgen voor de betrouwbaarheid van NS als investeringspartner in PHS en diens bereidheid extra te investeren in materieel voor de uitvoering van het PHS in het geval dat de vervoersconcessie voor het Hoofdrailnet bij een eventuele verplichte openbare aanbesteding zou worden gegund aan een buitenlandse vervoerder?

38

Kunt u – gezien de forse onderbestedingen waarmee ProRail in het recente verleden te kampen had – aangeven hoe u bewerkstelligt dat ProRail de komende jaren de vele werkzaamheden daadwerkelijk in het gewenste tempo zal (kunnen) aanbesteden en (laten) uitvoeren?

39

Op welke wijze zijn de gemeentes en provincies betrokken bij de totstandkoming van de voorkeursbeslissing? Hebben er (ook) bilaterale overleggen plaatsgevonden met individuele decentrale bestuursorganen? Zo ja, wat hebben deze bilaterale overleggen opgeleverd?

40

Hoe verhoudt uw mededeling dat bestuurders unaniem hebben ingestemd met uw voorkeursbeslissing PHS zich tot de kritische houding

die met name bestuurders uit Flevoland en het landdeel Oost hebben geuit op de voorkeursbeslissing PHS? Bestaat er in uw ogen voldoende bestuurlijk draagvlak voor de Voorkeursbeslissing PHS?

41

Wat is uw reactie op de kritiek uit de regio (onder andere van de gemeenten Deventer en Rheden) dat de PHS-verkenning, die heeft geleid tot het voorkeursbeslissing PHS, niet conform de adviezen van de commissie Elverding is uitgevoerd?

42

Wat is uw reactie op de kritiek dat er in de plannen weinig sprake zou zijn van afstemming met ruimtelijke ontwikkelingen en kansen zoals aansluiting met de gebiedsagenda?

43

Wat is uw reactie op de kritiek van de gemeente Vught dat spoor en wegwitbreidingen meer in samenhang zouden moeten worden bekeken gezien de lokale ruimtelijke consequenties?

44

In hoeverre hebben de betrokken gemeenten zich gecommitteerd aan het verlenen van de benodigde vergunningen voor de rangeerbewegingen en dergelijke die het gevolg zijn van PHS? Kunnen de gemeenten nog aanvullende eisen stellen die spanning met het budget kunnen opleveren?

45

Voor welke maatregelen in het voorkeursbeslissing zal de Tracéwetprocedure worden gevolgd en een MER worden gemaakt? Geldt dit in ieder geval voor alle goederenvervoercorridors uit PHS?

46

Voor de voorkeursvariant is 2 995 miljard euro benodigd en beschikbaar. Is er ooit door een onafhankelijk (niet aan de overheid gerelateerd) bureau gekeken naar de specificatie van deze kosten en of deze allemaal kloppen, oftewel is daarop een second opinion uitgevoerd? Zo ja, welke partij heeft dit gedaan en bent u bereid de Kamer dit rapport te doen toekomen? Zo nee, waarom niet? Zo nee, bent u bereid een second opinion naar de kosten te laten verrichten en daartoe eerst met de Kamer te overleggen over onderzoeksbureau en onderzoeksopdracht?

47

Waarom is er – in tegenstelling tot wat het geval is bij de andere corridors – voor de corridor Openbaar Vervoer Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad (OV SAAL) een separaat budget gereserveerd?

48

Geldt voor de investeringsbedragen in de Voorkeursbeslissing PHS nog steeds de onzekerheidsmarge van plus of min veertig procent?

49

Welke garanties kunt u geven dat binnen het gestelde budget alle doelen kunnen worden gerealiseerd en kunt u daarbij de waarschijnlijkheid van kostenoverschrijdingen betrekken?

50

Wat is de verwachte extra opbrengst uit kaartverkoop en het uiteindelijke financiële resultaat indien PHS zoals gepland wordt uitgevoerd?

51

Zijn de aannames, zoals gehanteerd in het kader van PHS, en de verwachte groei van het aantal reiziger(kilometer)s en van het goederenvervoer door een externe partij onderzocht?

52

Kunt u aangeven wat de reden is voor het feit dat de vervoersprognoses die u hanteert hoger zijn dan de prognoses van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid? In hoeverre zijn de prognoses reëel nu blijkt dat de afgelopen jaren de prognoses ten aanzien van groei op het spoor nooit werden bewaarheid?

53

Kunt u aangeven hoe duurzaam de maatregelen van PHS zijn, ofwel tot welk jaar de problematiek is opgelost? Is het waar dat na uitvoering van de maatregelen in het kader van PHS het spoorvervoer vanaf 2020 weer vastloopt?

54

Wat is naar schatting de autonome groei van het vervoer (uitgesplitst naar personen en goederen) op de Brabantroute, de IJsselroute en de Twenteroute in het geval dat PHS niet wordt gerealiseerd?

55

- a. *Hoe verhoudt de groei van het aantal reizigerskilometers op het spoor door PHS tot 21,9 miljard in 2020 zich tot de groei van het aantal autokilometers tot en met 2020?*
- b. *Met hoeveel procent stijgt het aantal reizigerskilometers per auto in de periode tot 2020 en 2040?*
- c. *Hoe verhoudt de groei van het aantal reizigerskilometers zich tot het aantal passagiers? Komen er meer reizigers bij of gaan de huidige reizigers meer kilometers maken?*

56

Wat is het indirecte effect van de aanleg en verbreding van het Hoofdwegenet op de modal shift Spoor-Auto en dus ook op de vervoersprognoses voor het spoor? Is hier in de verschillende MKBA's rekening mee gehouden?

57

Welke consequenties zou het niet uitvoeren van PHS kunnen hebben voor het ontstaan of het oplossen van files in Nederland?

58

Welke mogelijkheden ziet u – naast PHS – om mensen te verleiden om buiten de spits te reizen of minder te reizen?

59

Wat is het reizigersvolume en de prognose voor 2020 op de andere PHS-corridors dan die genoemd in de tabel op pagina 95 en andere grote corridors buiten PHS, zoals Den Haag/Rotterdam–Gouda, Gouda–Utrecht, Amsterdam–Amersfoort, Amsterdam–Haarlem–Leiden, Utrecht–Amersfoort, Amersfoort–Zwolle en Amersfoort–Apeldoorn?

60

Kunt u aangeven welke verschillen er zitten tussen de lijnvoeringsmodellen van de voorkeursvariant «maatwerk 6/6» en de oorspronkelijke variant 6/6? Welke treinen biedt de voorkeursvariant niet dan wel extra ten opzichte van de oorspronkelijke variant?

61

In hoeverre is er rekening gehouden met de negatieve baten/kosten ratio van 0,6 tot 0,9 van zoals berekend door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid voor Variant 1 (2/2/2) oftewel «6/maatwerk» in de overweging om op deze variant terug te vallen indien – als gevolg van aanvullende eisen in verband met de omgevingsaspecten – de voorkeursvariant niet kan worden gerealiseerd?

62

Klopt het dat alle knelpunten in de vervoerscapaciteit in 2020 zijn opgelost? Kan vanaf dat jaar dus elke aanvraag van een vervoerder toegekend worden? Geldt dit ook voor de spoorlijnen buiten de vier corridors?

63

In hoeverre zijn de voorgestelde infrastructurele maatregelen onafhankelijk getoetst op nut en noodzaak?

64

In hoeverre zijn de nu voorgestelde maatregelen, met name voor wat betreft vrije kruisingen en inhaalsporen, gerelateerd aan één bepaald dienstregelingspatroon? Indien tussentijds of na invoering van PHS de dienstregeling wijzigt, in hoeverre zijn de nu voorgestelde maatregelen dan flexibel genoeg om daarvoor ruimte te bieden?

65

Kan seinoptimalisatie niet meegenomen worden binnen het budget van het project MISTRAL zodat er binnen PHS meer budget overblijft voor andere gewenste zaken?

66

- a. *Welke maatregelen worden voorzien voor de verbetering van de transfer Amsterdam CS? Gaat het om verbreding van de Oosttunnel en/of een extra Westtunnel?*
- b. *Welke maatregelen worden voorgesteld voor de perroncapaciteit? Kunt u verklaren waarom het investeringsbedrag verschilt van uw eerdere raming in 32 123 A nr. 111 bijlage 1 (60 miljoen euro versus 36 miljoen euro)?*
- c. *Welke maatregelen zijn in het voorkeursbesluit voorzien voor Tricht? Loopt het inhaalspoor Geldermalsen ook door Tricht?*
- d. *Welke aanvullende maatregelen zijn nodig om de regionale wens om de sprinter frequentie tussen Geldermalsen en Eindhoven ook te verhogen (van 2 naar 4 of 6 keer per uur) en wat zijn daarvan de kosten?*

67

PHS voorziet in zes sprinters tussen Utrecht–Geldermalsen waarvan er twee doorrijden naar Tiel, twee naar Den Bosch en twee eindigen in Geldermalsen. Is het juist dat door het gebruik van goederenpaden over de zuidwest boog bij Meteren geen capaciteit rest om in de spits elke twintig minuten (drie sprinters) van Geldermalsen naar Den Bosch te laten rijden?

68

Is het voor de uitvoering van PHS noodzakelijk om op termijn vier sporen aan te leggen tussen Utrecht en Eindhoven? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke termijn moet die viersporigheid gerealiseerd worden?

69

Gaat het voorkeursbeslissing nu uit van 6 sprinters Breukelen–Utrecht–Driebergen-Zeist? gezien de voetnoot bij de maatregelentabel? Wat betekent het voorkeursbeslissing voor de bediening door intercity's van Veenendaal de Klomp en Ede Wageningen?

70

- a. *Klopt de conclusie op basis van de maatregelentabel dat 4-sporigheid tot en met Elst 13 miljoen euro kost?*
- b. *Wat betekent PHS voor mogelijkheden voor frequentieverhogingen in de landsdelen en specifiek voor het regionale spoorvervoer? Biedt de IJssellijn straks nog ruimte voor een 4/4 model van intercity's en sprinters op de hele lijn tussen Zwolle en Wijchen? Blijft spoorboekloos reizen tussen Arnhem en Doetinchem mogelijk?*
- c. *Is het waar dat er ondanks PHS een capaciteitsprobleem bestaat tussen Arnhem en Nijmegen?*
- d. *Wat zijn de kosten voor de spoorverdubbeling Deventer–Olst?*
- e. *Waarom wordt de goederenroute Roosendaal–Nijmegen niet via de Betuweroute geleid? Klopt het dat hiervoor de Zuidoostboog bij Meteren moet worden verlengd en dat deze maatregel geen onderdeel uitmaakt van PHS? Wat zijn hiervan de kosten?*

71

- a. *Wat betekent het voorkeursbeslissing voor de mogelijkheden voor de bediening van Wolfheze, één van de weinige stations op het hoofdnet dat nu buiten de spits slechts één keer per uur wordt bediend? Is een dergelijke frequentie binnen PHS acceptabel?*
- b. *Blijft binnen PHS capaciteit beschikbaar voor het vier keer per uur doorrijden van de Valleilijn naar Arnhem?*

72

Wat betekent het voorkeursbeslissing voor toekomstige wensen voor verhoging van de snelheid van de ICE naar 200 km/uur?

73

Is er in Ede-Wageningen bij een extra zijperron nog sprake van vrijliggende inhaalsporen die niet langs een perron liggen?

74

Is het waar dat uit de NMCA valt op te maken dat kort na 2010 capaciteitsproblemen zijn te verwachten op de corridor Den Haag–Rotterdam? Kunt u de resultaten uit de NMCA ten aanzien van de viersporigheid op de spoorcorridor Den Haag–Rotterdam en specifiek voor de stations Schiedam Kethel en Rotterdam Stadion voor het geplande algemeen overleg over PHS van 6 oktober aanstaande naar de Kamer sturen?

75

Wordt er in de Voorkeursbeslissing PHS uitgegaan van volledige viersporigheid tussen Den Haag en Rotterdam? Zo nee, waarom niet? Zo nee, hoe rijmt u het feit dat in de uitgangspunten voor de Milieu Effect Rapportage voor de A4 Midden Delfland is uitgaan van volledige dubbelsporigheid op het baanvak Den Haag–Rotterdam, terwijl in het PHS wordt afgezien van spoorverdubbeling op dat baanvak?

76

Wanneer kan het laatste stuk verdubbeling van het spoor Rotterdam–Delft (wel) worden gerealiseerd?

77

Wat zijn de kosten van een spoorverdubbeling tussen Delft-Zuid en Schiedam?

78

- a. *Wordt in het kader van het PHS station Schiedam Kethel, conform de motie Cramer en Roefs over het realiseren van station Schiedam Kethel (31 801 nr. 13), aangelegd en opgenomen in de dienstregeling? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke termijn gaat dit plaatsvinden?*
- b. *Kunt u onderbouwen waarom (behoudens minder verstoring bij calamiteiten) integrale viersporigheid nodig is tussen Delft Zuid en station Schiedam Kethel als randvoorwaarde voor de opening van dit laatste station?*
- c. *Wat zijn de consequenties voor de status van Schiedam Centrum als Intercity-station indien de sporen tussen Delft en Schiedam niet worden verdubbeld?*
- d. *Is de gewenste ingebruikname van dit station bij de in het voorkeursbeslissing voorgestelde frequenties niet ook realiseerbaar met alleen viersporigheid bij de nieuwe halte zelf in combinatie met dynamisch verkeersmanagement?*
- e. *Wat zijn de additionele kosten, bovenop de kosten van het voorkeursbeslissing PHS, van de realisatie van het nieuwe station inclusief viersporigheid ter hoogte van deze halte?*
- f. *Wat zijn de additionele kosten, bovenop de kosten van het voorkeursbeslissing PHS, van de realisatie van het nieuwe station inclusief integrale viersporigheid Delft Zuid-Schiedam Centrum?*
- g. *Wat zijn indicatief de kostenvoordelen van gelijktijdige uitvoering van dit project met vergroting van de spoorcapaciteit tot Delft Zuid (werk-met-werk) en de te verwachten aanbestedingsvoordelen, zowel vanwege vergroting van de opdracht, als vanwege het huidige economische tij?*
- h. *Wat is het vroegste tijdstip waarop station Schiedam Kethel kan worden gerealiseerd, indien niet wordt afgestemd op de spoorbouw in Delft en wat als dit wel gebeurd?*

79

- a. *Wat is de status van de loskoppeling van de Hoekse lijn? Welke maatregelen moeten hiervoor worden genomen, wat zijn de kosten en is de financiering hiervan al rond?*
- b. *Is er ook een vervoersanalyse gedaan naar wat loskoppeling van de Hoekse Lijn betekent voor de reizigersgroei?*
- c. *Wat betekenen de plannen van de Hoekse Lijn voor het goederenvervoer naar Hoek van Holland?*
- d. *Zou het mogelijk zijn om in aanvulling op een metroververbinding naar bijvoorbeeld Vlaardingen de directe verbinding met Rotterdam Centraal te handhaven met het oog op reizigersgroei? Zo nee, waarom niet?*

80

Is de opening van station Nijkerk Corlaer onderzocht in het kader van PHS? Welke capaciteitsvergrotenende maatregelen (inhaalsporen, ERTMS) zijn nodig voor de realisatie van dit station en wat zijn hiervan de kosten?

81

Is het waar dat er een taskforce wordt ingesteld om te onderzoeken hoe het goederenvervoer na 2020 vorm moet krijgen? Zo ja, wat wordt de opdracht van deze taskforce?

82

Welke opdracht krijgt de genoemde taskforce voor de periode na 2020 mee betreffende de maximale aantallen treinen overdag en 's nachts op de IJssellijn en Twentelijn?

83

Wat is de onderzoeksscope van het MIRT-onderzoek naar het lange termijnperspectief voor het spoorgoederenvervoer na 2020?

84

Maken de volgende thema's volwaardig onderdeel uit van de scope van het MIRT-onderzoek naar het lange termijnperspectief voor het spoorgoederenvervoer na 2020:

- a. *de Rotterdam–België-lijn*
- b. *de noordtak Betuweroute*
- c. *alternatieve routeringen door Duitsland*
- d. *groeimogelijkheden voor het regionale openbaar vervoer*
- e. *het grensoverschrijdende reizigersvervoer op de goederencorridors?*

85

Wanneer is het MIRT-onderzoek naar het lange termijnperspectief voor het spoorgoederenvervoer afgerond?

86

Welke juridische status hebben de afspraken in het Memorandum van Overeenstemming van Warnemünde (d.d. 31 augustus 1992), waarin Nederland met Duitsland heeft afgesproken dat Duitsland de vervoerscapaciteit voor goederenvervoer zal vergroten?

87

Kunt u aangeven of en zo ja op welke punten Nederland en/of Duitsland op dit moment niet voldoen aan de afspraken uit het Memorandum van Overeenstemming van Warnemünde?

88

Zijn voor het routeren van het goederenvervoer ook alternatieven onderzocht waarbij het vervoer heen over een andere route plaatsvindt dan terug? Bijvoorbeeld richting Bad Bentheim heen via Twentekanaallijn, terug via Deventer of richting Venlo heen via Dordrecht, terug via Meteren?

89

Is er een MKBA gemaakt van een variant waarbij een groot deel van het goederenvervoer dat nu geherrouteerd moet worden, via de binnenvaart plaatsvindt?

90

In hoeverre is de groei van het goederenvervoer door gebruikmaking van andere modaliteiten zoals binnenvaart en wegvervoer op te vangen? Is hier naar gekeken? Zo nee, waarom niet?

91

In het geval dat de toename van het goederenvervoer niet via de waterwegen kan worden geaccommodeerd, komt dat dan door algemeen capaciteitsgebrek of zijn via de waterwegen niet alle bestemmingen te bereiken?

92

Is het waar dat uit de uitgesplitste maatschappelijke kosten-batenanalyse blijkt dat de kosten-batenratio voor wat betreft het goederenvervoer uitkomt op 0,5t?

93

Kunt u aangeven hoe de goederenstromen richting Duitsland over het gemengde net zich de komende jaren zullen ontwikkelen ten opzichte van het goederenvervoer over de Betuweroute?

94

Is in de berekeningen rekening gehouden met het volledige gebruik van Maasvlakte Twee? Zo ja, wat zijn de basisgegevens, zo nee, waarom niet?

95

Kunt u exact aangeven wat de verschillen zijn tussen de 1/2/3- en de 2/2/2-variant voor het goederenvervoer?

96

Kunt u aangeven hoe het uitgangspunt van «effectieve benutting van dag-avond-nacht» is vormgegeven bij de gekozen routing in de voorkeursvariant PHS? (bron: «Initiatiefdocument Planstudie Toekomst-vaste Routing Spoorgoederenvervoer» blz. 10)

97

- a. *Is het nodig om goederentreinen 24 uur per dag over nieuwe routes te laten rijden als PHS alleen overdag leidt tot 6 intercity's en stoptreinen per uur?*
- b. *Ziet u mogelijkheden om de dag- en nachtrouwing van het goederenvervoer verschillend in te richten en kunt u dit toelichten?*

98

Wat zijn de kosten van aanleg en inpassing van de spoorboog te Deventer?

99

Welke alternatieven zijn er voor de omstreden spoorboog te Deventer, wat zijn de kosten per alternatief, en uit welke middelen de daarbij horende extra kosten kunnen worden gefinancierd?

100

Is het waar dat er geen bestuurlijk overleg heeft plaatsgevonden met de gemeente Deventer over mogelijke oplossingen en alternatieven en dat er bij de plannen voor de spoorboog geen rekening is gehouden met recente gemeentelijke plannen waarvan enkele zelfs al in uitvoering zijn?

101

Klopt het dat de brief van de gemeente, die is verzonden voor het moment dat het voorkeursbeslissing werd genomen, nog niet beantwoord is? Wat betekent dit voor de kosten van de spoorboog?

102

Welke kosten zouden worden voorkomen als gekozen wordt voor kop maken in Deventer? Zou dit uitmaken voor de groei van het personenverkeer?

103

- a. *Kunt u aangeven wat de kosten zijn van alle varianten van het gebruik van de route Zutphen–Delden–Hengelo met zowel volledige als partiële tweesporigheid en zowel met als zonder elektrificatie?*

- b. *Met hoeveel goederen- en reizigerspaden is hierbij gerekend?*
- c. *Betekent de realisatie van (partieel) dubbelspoor ook een verbetering voor het reizigersvervoer in termen van reistijd en reistijdbetrouwbaarheid?*

104

Welke knelpunten voor het personenvervoer kunnen ontstaan op de tracés van de IJssellijn en de Twentelijn als hier meer goederentreinen gaan rijden?

105

- a. *Welke garanties zijn er voor de leefbaarheid langs de IJssellijn en Twentelijn?*
- b. *Kunt u aangeven hoe de toename van geluids- en trillingoverlast langs de IJssellijn en Twentelijn beperkt wordt?*
- c. *Welke normen voor maximale aantallen treinen overdag en in de nacht hanteert u voor de middellange en lange termijn voor de IJssellijn en Twentelijn?*
- d. *Kunt u voor elke gemeente langs de IJssellijn en Twentelijn aangeven wat de externe veiligheidsrisico's zijn?*
- e. *Is er voldoende rekening gehouden met de veiligheid van de circa 40 000 inwoners langs het tracé van de IJssellijn bij de gemeente Rheden?*

106

- a. *Hoe luiden de afspraken die in het verband van het programma «Na NoordOostelijke Verbinding» (NaNOV) met de regio zijn gemaakt over de capaciteit van de IJssellijn in het algemeen en over de groei en hoeveel ruimte hier nog van over is in het bijzonder?*
- b. *Klopt het dat de afgesproken geluidmaatregelen ter compensatie van de toename van het goederenvervoer uit het verleden op de IJssellijn nog niet zijn nagekomen?*

107

Klopt het dat het huidige spoor op de IJssellijn technisch ongeschikt is voor toename van goederenvervoer omdat de afstand tussen de sporen en de boogstralen niet voldoen aan de huidige voorschriften? Welke kosten zijn ermee gemoeid om te voldoen aan deze voorschriften en zijn deze meegenomen binnen het PHS voorkeursbeslissing?

108

Welke alternatieven zijn er voor het goederenvervoer over de IJssellijn? Via welk (nieuw aan te leggen) tracé kan ontlasting plaatsvinden van de IJssellijn?

109

Is er voor de alternatieven voor routing via de IJssellijn reeds een Milieu Effect Rapportage opgesteld? Zo nee, bent u bereid dit alsnog te doen?

110

Waarom kiest u er niet voor om gebruik van de Betuweroute voor goederenvervoer verplicht te stellen waardoor minder overlast ontstaat langs de IJssellijn en Twentelijn?

111

Is een alternatieve route oostwaarts langs het Twentekanaal onderzocht? Wat zijn daarvan de gevolgen en wat kost het aanpassen van deze route?

112

Wat is de spoorcapaciteit bij de grenspassage bij Bad Bentheim en kan deze overgang het aanbod van alle extra goederentreinen wel aan?

113

Welke maatregelen worden gefinancierd met de 82 mln euro voor de IJssellijn bij routering 1/2/3? Welke normen voor dichtligtijden zijn gehanteerd voor de IJssellijn voor dit verschil tussen de routering 1/2/3 en 2/2/2?

114

Worden er op dit moment radioactieve materialen vervoerd over de IJssellijn en/of Twentelijn? Zo ja, hoe vaak? Verwacht u dat dergelijke transporten in de toekomst zullen toenemen, bijvoorbeeld door activiteiten van het bedrijf Urenco?

115

- a. *Op welke termijn, en bij uitvoering van de 2/2/2 variant, is op de Betuweroute naar schatting de maximumcapaciteit bereikt?*
- b. *Wat is dan de maximale benutting die op de Betuweroute kan worden gerealiseerd?*
- c. *Met welke capaciteit is ten tijde van de besluitvorming betreffende de Betuweroute gerekend in de maatschappelijke kosten-batenanalyse?*
- d. *Zorgt de gebrekkige doorstroming in Duitsland ervoor dat de maximumcapaciteit van de Betuweroute niet zal worden benut?*
- e. *Kunt u aangeven waar de begrenzing van het aantal goederentreinen dat via Emmerich het land kan verlaten, door wordt bepaald? Is hier de capaciteit van de infrastructuur op een specifieke plaats maatgevend of is het Verdrag van Warnemünde maatgevend?*
- f. *Zijn het 3-sporig maken van het Duitse traject Wesel–Oberhausen en de aanleg van het derde spoor tussen Zevenaar en Emmerich nodig voor een betere benutting van de Betuweroute op termijn, en de bijbehorende keuze voor de 2/2/2 variant?*
- g. *Is er overleg geweest of zal er nog overleg plaatsvinden met de Duitse overheden over deze maatgevende punten?*

116

- a. *Is het waar dat veel vervoer noch via de Betuweroute noch via de binnenvaart in Duitsland zelf naar het noorden van Duitsland kan plaatsvinden?*
- b. *Welke infrastructurele maatregelen zouden er in Duitsland nodig zijn om doorvoer van goederen van de Betuweroute naar het noorden van Duitsland mogelijk te maken, naast de spoorverbreding Emmerich–Oberhausen?*
- c. *Wat is de verwachte reële benutting van de Betuweroute, er van uitgaand dat goederen Duitsland en verder als eindbestemming hebben?*

117

Zouden de extra treinen die worden gerouteerd via de IJssellijn ook via Emmerich kunnen rijden als het derde spoor gerealiseerd is en er geen bestuurlijke beperkingen zouden zijn voor het aantal treinen dat bij Emmerich de grens passeert? Zo nee, wat zijn de kosten van het oplossen van eventuele resterende infrastructurele knelpunten op deze route als alternatief voor de route via de IJssellijn?

118

- a. *Hoe scoort een (nieuw aan te leggen) noordtak van de Betuweroute ten opzichte van de variant in de Voorkeursbeslissing PHS in termen*

van kosten, mogelijkheden, duurzaamheid (dus ook voldoende capaciteit over 20 en 30 jaar) en geluids- en trillingoverlast?

- b. *Hoe scoort een variant waarin het goederenvervoer deels wordt omgeleid via de corridor Zutphen–Lochem–Hengelo?*
- c. *Is de Noordtak van de Betuweroute destijds doorgerekend met een MKBA? Zo ja, zijn de resultaten daarvan nog actueel?*

119

Welke investeringen, die nu in het kader van PHS worden gedaan, zijn overbodig indien de Noordtak wordt gerealiseerd?

120

Is het waar dat – ten tijde van de beslissing de noord- en zuidtak van de Betuwelijn niet te realiseren – bekend was dat de capaciteit, die de Betuweroute biedt, nooit afgewikkeld zou kunnen worden op het Duitse spoornet dat aansluit op de Betuweroute?

121

Zijn er studies uitgevoerd naar een eventuele zuidelijke tak van de Betuweroute in Noord-Brabant, vergelijkbaar met de studies naar de noordtak van de Betuweroute?

122

Is het waar dat bij het MIRT-project Traverse Dieren uitgegaan wordt van maximaal 21 goederentreinen per etmaal?

123

Wordt Zutphen gecompenseerd voor de planschade als gevolg van de voorgenomen realisatie van een extra perron en uitbreiding van het emplacement gezien de gevolgen voor de plannen Noorderhaven, fietstunnel en verkeerstunnel?

124

Is voor het transitovervoer tussen Roosendaal en Oldenzaal ook gekeken naar alternatieven via België, zoals de Montzenroute? Zo nee, waarom niet?

125

Wat zijn de consequenties van de routing 2/2/2 voor de capaciteit van reizigerstreinen tussen Rotterdam en Woerden?

126

Is verhoging van de frequentie van intercity's en/of sprinters tussen Rotterdam en Woerden mogelijk?

127

- a. *Wat betekent de toevoeging van twee goederenpaden voor de beschikbare capaciteit voor regionale personentreinen ten oosten van Arnhem (traject Arnhem en Arnhem–Velperbroek)?*
- b. *Klopt het dat het tweede goederenpad tussen Elst en Arnhem niet voor 2015 gebruikt zal worden?*
- c. *Klopt het dat goederenvervoer in de spits tussen Elst en Arnhem voorrang krijgt boven streekgestellijke lijnen?*
- d. *Welke innovatieve, technische maatregelen zijn mogelijk om de capaciteit op het traject Elst–Arnhem tot 14 spoorpaden te vergroten, zodat ook na invoering van PHS hoogfrequent spoorvervoer met stads- en streekgestellijke treinen mogelijk is op dit traject?*

128

In hoeverre zal de Hanzelijn ruimte bieden om de groei van het goederenvervoer op te vangen?

129

Moet het basisnet spoor niet eerst op orde zijn of tenminste volledige uitvoering daarvan voor een veilig goederen basisnet geregeld zijn alvorens verdere stappen kunnen worden genomen voor herroutering?

130

Is het waar dat Dordrecht volgens het in voorbereiding zijnde Basisnet Spoor (Kamerstuk 30 373, nr. 42) rekening moet houden met het vervoer van gevaarlijke stoffen waardoor het groepsrisico niet verandert terwijl een deel van de gevaarlijke stoffen die nu nog door de Drechtsteden rijden volgens PHS wordt geherrouteerd via de Betuweroute? Wordt de vrijkomende risicoruimte aangewend om de zeer hoge risico's in de Drechtsteden te reduceren?

131

Kunt u aangeven wanneer de ROBEL lijn kan worden gerealiseerd zodat gemeenten als Dordrecht en Zwijndrecht af zijn van de overlast en overschrijding van de wettelijke gevarenrisico's als gevolg van het goederenvervoer? Is er bij realisatie van deze lijn sprake van kapitaalvernietiging omdat in PHS geplande investeringen dan niet meer nodig zijn? Zo ja, welke bedragen zijn daarmee gemoeid?

132

Betekent de suggestie dat «Wijziging van goederenroutes in het kader van PHS gerealiseerd zullen moeten worden binnen de door Basisnet Spoor vast te stellen risicoplafonds» dat het routemodel 1/2/3 nog als optie wordt gezien?

133

Waarom stelt u «warme BLEVE vrije» treinsamenstelling niet verplicht?

134

Kunt u aangeven hoeveel minuten de spoorbomen in Borne per uur dicht zullen zijn als de volledige spoorcapaciteit in Borne benut wordt? Wat is uw mening hierover voor de doorstroming in Borne?

135

- a. *Kunt u aangeven hoeveel en welke spoorwegovergangen op het railnet, uitgaande van het voorkeursbeslissing PHS, te maken zullen krijgen of reeds hebben met dichtligtijden van 30 minuten of meer per uur en hoeveel passages (motorvoertuigen en langzaam verkeer) er bij deze overgangen per dag zijn?*
- b. *Kunt u aangeven hoe de problemen met langere dichtligtijden op de gelijkvloerse spoorwegovergangen kunnen worden voorkomen? Kunt u voor alle betrokken spoorwegovergangen aangeven of hier reeds maatregelen zijn voorzien? Welke van deze overgangen worden ongelijkvloers?*
- c. *Kunt u specifiek voor de gemeente Rheden met 37 spoorwegovergangen en de gemeente Boxtel met 16 overgangen de maatregelen en gevolgen uitwerken?*
- d. *Is het budget van 150 miljoen euro in dit kader toereikend?*

136

Bent u van plan om de spoorovergangen langs de IJssellijn en Twentelijn ongelijkvloers te maken om doorstroming van het overige verkeer te

verbeteren? Kunt u aangeven wat de kosten daarvan per spoorwegovergang zouden zijn?

137

Hoeveel co-financiering door decentrale overheden is nodig voor de spoorwegovergangen waarvan nu is voorzien dat ze worden aangepakt, om te voorkomen dat een gebrek aan financiële dekking ten koste zal gaan van de ambitie voor hoogfrequent spoorvervoer?

138

Welke norm in termen van dichtligtijd per spoorwegovergang per uur is gehanteerd om te bepalen of een spoorwegovergang moet worden gesaneerd dan wel vervangen door een ongelijkvloerse oplossing? Wat betekent deze norm voor het realiteitgehalte van het uitgangspunt van cofinanciering door decentrale overheden? (?)

139

Kunt u het budget van 150 miljoen euro, dat is gereserveerd voor maatregelen om te voldoen aan normen omtrent geluid, trillingen en veiligheid nader specificeren door dit verder uit te splitsen dan alleen in termen van 100 miljoen voor bereikbaarheids- en veiligheidsvraagstukken en 50 miljoen euro voor trillingshinder? Welke maatregelen worden genomen voor het geraamde budget van 150 miljoen euro?

140

Welke geluids- en trillingsmaatregelen zijn nodig, naast de nu reeds voorziene maatregelen, om de goederencorridor Arnhem–Deventer–Hengelo (zo veel mogelijk) hetzelfde niveau van geluids- en trillingsbescherming te bieden als de woonkernen langs de Betuweroute en wat zijn daarvan indicatief de kosten?

141

Waar is de verwachting op gebaseerd dat 60 miljoen euro voldoende is voor geluidsmaatregelen?

142

- a. *In hoeverre is er rekening gehouden met het feit dat de op PHS ook van toepassing zijnde wettelijke normenkaders (trillingshinder, SWUNG, Rijksontwerp Basisnet Spoor, Derde Kadernota Railveiligheid) nog bij de Kamer aanhangig zijn en met het hiermee eventueel samenhangend kostenverhogend effect en de gevolgen daarvan voor de budgettaire ruimte binnen het PHS?*
- b. *Hoe verhoudt deze toekomstige wetgeving zich tot de mogelijkheden en de kosten die het oplossen van trillingsproblemen in bestaande situaties met zich meebrengen?*

143

Is het niet van belang eerst de wettelijke normen en meetmethoden voor geluid en trillingen vast te stellen, zowel voor nieuw als bestaand spoor, en vervolgens alle plannen hierop te beoordelen?

144

- a. *Is er al duidelijkheid te geven over de normen voor geluid en trillingen langs het spoor? Welke normen c.q. richtlijnen worden van toepassing?*
- b. *Wordt er voor bestaand spoor genoeg genomen met andere normen dan voor nieuw spoor? Wat zijn de verschillen in normen voor nieuw spoor en bestaand spoor? Wat zijn de gevolgen van de nieuwe geluidswetgeving voor deze verschillen?*

- c. *Kunt u aangeven bij welke spooraanpassingen de regels voor nieuw spoor gelden?*
- d. *Deelt u de mening dat de ingrepen langs de IJssellijn en Twentelijn dermate ingrijpend zijn dat hierbij alle regels voor nieuw spoor zouden moeten gelden? Wat zijn de kosten hiervan?*

145

Welke garanties zijn er dat geluidsnormen niet overschreden worden?

146

Welke concrete maatregelen worden getroffen om de aantasting van de leefbaarheid veroorzaakt door onder andere geluid, trillingen, vervoer van gevaarlijke stoffen en de veiligheid van waterwingebieden te voorkomen? Wordt hierbij strikt uitgegaan van hetgeen wettelijk noodzakelijk is? Zo nee, welke extra maatregelen worden getroffen?

147

Hoeveel geluidsmaatregelen zouden in de PHS voorkeursvariant aanvullend op het voorkeursbeslissing nodig zijn indien uit zou worden gegaan van de vigerende wetgeving en niet van de in behandeling zijnde wetgeving?

148

Is er met regionale overheden gesproken over eventuele bijdragen van hun kant in de kosten voor inpassingsmaatregelen in het kader van geluidsreductie en beperking van trillingsoverlast?

149

Kunt u de aanname dat er in 2020 sprake is van 80% stil goederenmaterieel en vrijwel geheel stil reizigersmaterieel onderbouwen, mede gezien de lange afschrijvingstermijn van het materieel en de stelling van de Europese Commissie dat het nog tot 2025 zal duren voordat de helft van de potentiële geluidsreductie gerealiseerd kan worden? Is hierbij sprake van een autonome ontwikkeling of is dit het gevolg van (huidig of nog te vormen) beleid?

150

Hoeveel procent van het huidige goederenmaterieel bestaat momenteel uit stil materieel? Hoeveel goederenwagons moeten er in 2020 zijn omgebouwd wil er dan sprake zijn van 80% stil goederenmaterieel?

151

Klopt de aanname dat – teneinde binnen de geluidsgrenzen te blijven – 80% van het goederenmaterieel uit «stil» materieel dient te bestaan?

152

Kan Nederland zelfstandig besluiten om een bepaald percentage stil materieel verplicht te stellen of is dit in strijd met Europese regelgeving?

153

In hoeverre wordt er gehandhaafd dat er met stiller materieel wordt gereden?

154

Welke geluids- en trillingreductie ten opzichte van nu zou technisch haalbaar zijn met de inzet van stil materieel, stillere remmen en langzamer rijden in het goederenvervoer? Wat is de voortgang op het terrein van het stiller maken van de sporen, treinen en het remmen?

155

Wat zijn de consequenties voor PHS van het feit dat de motie van de leden Jansen en Neppéus (32 123A-124), waarin u wordt opgeroepen te komen met een wettelijke normering voor trillingen langs het spoor, is aangenomen?

156

Kunt u aangeven of er voor het spoorvervoer langs dichtbevolkt gebied ook een nachtrecht kan gelden? Wat zijn de mogelijkheden hiertoe?

157

- a. *Zijn of worden ook voor bestaande infrastructuur zoals de IJssellijn en de Twentelijn de trillingen in de PHS voorkeursvariant getoetst aan de SBR-streefwaarden? Zo nee, waarom niet?*
- b. *Is de risicoreservering van 50 mln voldoende om overal langs de goederencorridors van PHS te voldoen aan de SBR-streefwaarden?*
- c. *Op welke wijze wordt gegarandeerd dat langs de IJssellijn en de Twentelijn aan de SBR-streefwaarden zal worden voldaan?*
- d. *Deelt u de mening dat invoering van ERTMS de trillingsoverlast kan verminderen doordat bij ERTMS geen ES-lassen meer nodig zijn zoals bij ATB eerste generatie? Zo ja, waarom is invoering van ERTMS niet als alternatief onderzocht?*

158

Met hoeveel procent nemen de onderhoudskosten tot 2020 toe?

159

Hoeveel procent daarvan is werk in de «duurdere» uren? Hoeveel procent is dat momenteel?

160

- a. *Kunt u specificeren waar de investering van 148 miljoen euro in be-en bijsturing voor bestemd is?*
- b. *Deelt u de mening dat een gedegen besturingsmodel en veiligheidsanalyse voor PHS ontbreekt?*
- c. *Waarom wordt er niet gekozen voor investering in ERTMS/ECTS en zijn de mogelijkheden hiervan in de planstudies niet verkend?*
- d. *Deelt u de mening dat PHS investeringen bevat die overbodig zijn in het geval van invoering van ERTMS? Zo ja, welke investeringen zijn dat?*
- e. *Is de Capaciteitsstudie ERTMS van ProRail (pagina 3 MKBA-samenvatting Decisio, verwachting begin 2010) inmiddels klaar? Zo nee, waarom niet?*

161

Als het probleem van de weesfietsen daadwerkelijk wordt aangepakt, wat betekent dit voor de in 2020 benodigde fietsenstallingscapaciteit, vergeleken bij een situatie dat niets aan dit probleem wordt gedaan? Hoeveel procent minder capaciteit is dan nodig?

162

Hoe staat het met de aanpak van weesfietsen en het realiseren van fietsenstallingen in het kader van Ruimte voor de Fiets?

163

Betreft de 96 miljoen euro voor fietsenstallingen tevens het gehele budget voor het nog te verschijnen actieplan stationsstallingen, of wordt in het kader van dat plan separaat budget ter beschikking gesteld?

164

- a. *In hoeverre is benutting van perronsporen voor het opstellen van reizigerstreinen mogelijk bij vergroting van het nachtnet en uitgaande van goederenpaden in de avond en nacht?*
- b. *Kunt u specificeren op welke locaties maatregelen worden genomen ten behoeve van de opstel- en rangeercapaciteit voor reizigers- en goederentreinen?*

165

Klopt de aanname dat de systeemveiligheid is benaderd vanuit het oogpunt van infrastructuur en niet vanuit het oogpunt van het rijdend materieel? Zo ja, wat zijn daarvan de mogelijke consequenties?

166

Waarom is er voor gekozen om voorlopig nog geen ERTMS in te voeren op de PHS-corridors? Op welke termijn kan ERTMS ingevoerd worden op de PHS corridors?

167

Wat zijn de kosten van de invoering van ERTMS, onder andere per kilometer spoor? Wat zijn de meerkosten als ERTMS wordt ingevoerd in plaats van het oude ATB Nieuwe Generatie systeem?

168

Wanneer ontvangt de Kamer de uitkomsten van de maatschappelijke kosten-batenanalyse ERTMS? Hoe ziet u de relatie daarvan met het PHS?

169

Kunt u per PHS-corridor aangeven in hoeverre ERTMS zou kunnen leiden tot capaciteitsvergroting en welke kosten hiermee gemoeid zijn?

170

Zijn om het huidige veiligheidsniveau te behouden, aanpassingen nodig in het veiligheidssysteem? Waarom wel/niet?

171

- a. *Is – zoals afgesproken binnen de sector dat voorafgaande aan verdere frequentieverhoging op het spoor een risicoanalyse wordt gemaakt – voor het PHS voorkeursbeslissing in kaart gebracht hoe de uit frequentieverhoging voortvloeiende risico's het best kunnen worden beheerst?*
- b. *Is daarbij ook gekeken naar de rol van de vervoerders in het kader van de systeemveiligheid?*
- c. *Is er onderzoek gedaan naar de systeemgrenzen van de huidige spoorbeveiliging bij toename van frequenties?*

172

Wat is de volgorde van treindiensten waar knelpunten ontstaan en het moment waarop, als wordt uitgegaan van volledige realisatie van het voorkeursbeslissing als het GE scenario zich voordoet? Kunt u daarbij aangeven wat de gevolgen zijn van de aangepaste voorstellen voor de OV SAAL corridor?

173

- a. *Welke uitgangspunten voor OV SAAL worden kritisch gezien (bron: blz. 24 keuzenotitie PHS) en welke uitgangspunten zijn binnen PHS losgelaten (bron: blz. 30 voorkeursbeslissing)?*
- b. *Betekent de zinsnede in het voorkeursbeslissing dat het «perspectief voor spoorboekloos rijden op de OV SAAL corridor in zicht moet blijven» en dat de «maatregelen die voor het faciliteren van het*

goederenvervoer via de OV SAAL-corridor nodig zijn worden onderzocht en gefinancierd binnen de scope van OV SAAL» (bron: blz. 14 voorkeursbeslissing) dat het aantal spoorpaden voor goederenvervoer via de OV SAAL corridor niet ter discussie staat en dat bij de afwegingen om te komen tot een besluit goederenvervoer dus voorrang heeft boven reizigersvervoer?

174

- a. *Wanneer verwacht u met duidelijkheid te komen over OV SAAL voor de lange termijn?*
- b. *Wat is de invloed van de onduidelijke financiële haalbaarheid van het OV SAAL project op de toekomstige capaciteit- en routingstrategie voor zowel het hoogfrequent personen- alsmede het goederenvervoer?*
- c. *Komt de alternatieve oplossing voor OV SAAL beschikbaar voor de Kamer voor het geplande Algemeen Overleg van 6 oktober over PHS?*

175

- a. *Hoe is het mogelijk dat er reeds nu al zulke grote vertragingen zijn ontstaan met de projecten op de OV SAAL corridor en wat kunnen we daarvan leren voor de overige PHS-projecten?*
- b. *Hoe is het mogelijk dat tekorten in deze orde van grootte (kostenraming 499 miljoen euro op een budget van 240 miljoen euro) pas nu bekend worden, terwijl er al jaren wordt gestudeerd op de spoorplannen voor de OV SAAL corridor?*
- c. *Wat is de oorzaak van een kostenstijging van circa 130 miljoen euro alleen al voor geluidsmaatregelen?*
- d. *In hoeverre zijn de benodigde geluidsvoorzieningen op de OV SAAL corridor het gevolg van de gekozen goederenrouting? Zouden deze voorzieningen ook nodig zijn als er geen of veel minder goederentreinen via deze corridor zouden lopen?*
- e. *Zijn dit soort problemen en daaraan gekoppelde overschrijdingen ook te verwachten bij de plannen voor de OV SAAL corridor voor de lange termijn en elders binnen PHS?*
- f. *In hoeverre zijn genoemde geluidwerende voorzieningen ook nodig bij de nu gekozen oplossing die wel binnen het budget zou moeten passen? Moeten deze geluidwerende voorzieningen weer worden afgebroken of verplaatst op het moment dat (voor de lange termijn) alsnog (delen van) de spoorverbinding Weesp–Almere Oostvaarders worden verdubbeld?*
- g. *Wat zijn de gevolgen van de keuze voor een aangepast middellange termijn pakket maatregelen rond Almere voor de plannen op de langere termijn? Betekent dit dat deze plannen hiermee duurder worden?*
- h. *Wat betekent het aangepaste middellange termijn pakket op de OV SAAL corridor voor de betrouwbaarheid en storingsgevoeligheid van de dienstregeling?*
- i. *Heeft de gewijzigde aanpak nog gevolgen voor de dienstregeling en reistijd van de in 2012 te openen Hanzelijn? Zo ja, welke?*
- j. *Is er bij de recent voorgestelde aanpak van de OV SAAL corridor nog steeds sprake van 18 treinen per uur over de Hollandse brug in 2016 met een goede spreiding over het uur, dus met vaste intervallen tussen de treinen? Geldt de goede spreiding in deze variant ook voor de corridor Amsterdam–Amersfoort?*
- k. *Is er als alternatief voor viersporigheid op de OV SAAL corridor een variant uitgewerkt met inhaalsporen bij de stations in combinatie met dynamisch verkeersmanagement en ERTMS en is bekend wat hiervan de kosten zijn? Zo nee, waarom niet?*

176

- a. *Wat zijn de kosten van een goederenboog bij Duivendrecht?*
- b. *Wat is de reden om specifiek voor de goederenboog Duivendrecht aan te geven dat mogelijk aanvullende financiering wordt gezocht?*
- c. *Geldt dit niet voor andere maatregelen uit het OV SAAL en PHS pakket? Zo ja, waarom niet?*
- d. *Is de goederenrouting via OV SAAL wel toekomstvast gezien het pleidooi van de metropoolregio voor een lange termijnoplossing?*

177

- a. *Wat is nu de status van de spooruitbreidingen op de Flevolijn in Almere?*
- b. *Waarom worden de procedures voor integrale spoorverdubbeling op het hele tracé door Almere niet voortgezet zodat – zodra er financiële dekking is – deze integrale spoorverdubbeling zo snel mogelijk alsnog kan worden gerealiseerd?*
- c. *Kan worden aangetoond dat zonder volledige verdubbeling van het spoor Amsterdam Lelystad de capaciteit voldoende is voor spoorboekloos rijden en de Hanzelijn?*
- d. *Heeft het Cost Clarification Team reeds nader inzicht geboden in de kostenverschillen op alle terreinen? Kunt u deze gegevens aan de Kamer aanbieden?*
- e. *Wanneer zijn de uitkomsten van het onderzoek naar een goede kwartierdienst (4/4+ oplossing) en de alternatieve zoekrichting voor OV SAAL (bron: blz. 21 voorkeursbeslissing) gereed?*

178

Bevat de alternatieve variant voor de corridor Almere, die nu wordt onderzocht, investeringen die onnodig zijn of weer ongedaan moeten worden gemaakt zodra er vier sporen worden gerealiseerd (zoals verplaatsing van geluidsschermen)? Zo ja, welke? Welke bedrag zijn daarmee gemoeid?

179

- a. *Heeft de noodzaak van een 5e en 6e perronspoor bij Almere Centrum te maken met het keren van treinen bij Almere Centrum? Zo ja, is deze maatregel niet nodig als meer of al deze treinen pas zouden keren bij Almere Oostvaarders?*
- b. *Is bij de diverse spoorverdubbelingen in Almere uitgegaan van oplossingen aan één zijde of aan beide zijden van het bestaande spoor? In het laatste geval: is een oplossing aan één zijde niet goedkoper?*

180

- a. *Welke gevolgen hebben de recente besluiten over het stopzetten van de maatregelen op de OV SAAL corridor in Almere voor het voorkeursbeslissing gezien de samenhang met de goederenrouting?*
- b. *Gaat het nieuwe voorstel met kort volgen nog steeds uit van het 2/2/2 model met 2 goederenpaden door Weesp? Zo ja, heeft dit besluit nog gevolgen voor de routeringsvarianten via Gooilijn of Flevolijn (variant A en B, blz. 78)*

181

Kunt u aangeven wat de actuele cijfers zijn voor de verschillende varianten uit de tabellen op blz. 23 en 81 dus inclusief de overschrijdingen van het budget voor OV SAAL die recent bekend zijn geworden? Kunt u deze tabellen ook aanvullen met de actuele cijfers voor de oorspronkelijke variant 2 (6/6)?

182

Moet er wetgeving worden aangepast als het nieuwe plan van ProRail voor OV SAAL voor het bestaande budget van 240 miljoen wordt uitgevoerd? Zo ja, welke?

183

Kunt u een schematisch overzicht geven van de ontwikkeling van het bedienpatroon (2010–2020) op de lijn SAAL–Zwolle, met daaraan gekoppeld de daarvoor benodigde (infrastructurele) maatregelen?

184

Welke maatregelen zijn (indicatief) nodig en wat zijn hiervan de kosten voor een variant waarbij de intercity 160 km / uur kan rijden op de OV SAAL corridor en waarbij geen sprake is van de afwijkingen zoals genoemd in voetnoot 1 en 2 op blz. 78 en er geen afwijking is voor de intercity Amsterdam CS–Almere en de reistijden voor intercity's en sprinters niet hoger zijn dan in variant B?