

Vergaderjaar 2010–2011

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 4

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 4 oktober 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief van 4 juni 2010 inzake Voorkeursbeslissing van het kabinet over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) (Kamerstuk 32 404, nr. 1). De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 1 oktober 2010. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Ten Broeke

De griffier van de commissie,
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzma, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Slob, A. (CU), Koopmans, G.P.J. (CDA), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Koppejan, A.J. (CDA), Graus, D.J.G. (PVV), Broeke, J.H. ten (VVD), Fng voorzitter, Ouwehand, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Sharpe, J.E.J.W. (PVV), Nieuwenhuizen, C. van (VVD), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Lucas-Smeerdijk, A.W. (VVD), Verhoeven, K. (D66) en Koolmees, W. (D66).
Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Peters, M. (GL), Vacature (CU), Atsma, J.J. (CDA), Lodders, W.J.H. (VVD), Vermeij, R.A. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Hijum, Y.J. van (CDA), Klaveren, J.J. van (PVV), Harbers, M.G.J. (VVD), Thieme, M.L. (PvdD), Uitslag, A.S. (CDA), Karabulut, S. (SP), Jong, L.W.E. de (PVV), Braakhuis, B.A.M. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Agema, M. (PVV), Neppérus, H. (VVD), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), Veldhoven, S. van (D66) en Ham, B. van der (D66).

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

Ja. Hierbij doe ik u toekomen: de vervoeranalyses voor personen en goederen, de MKBA rapportage van Ecorys, de second opinion door het KiM, de integrale capaciteitsanalyse van ProRail in samenwerking met NS en KNV spoorgoederenvervoer (met daarin informatie over de effecten van het spoorvervoer, hoofdstuk 9) en diverse gevoeligheidsanalyses (paragraaf 8.1.2.3, 8.4, hoofdstuk 10), alsmede de rapportages van NEA over de effecten van de economische crisis op personen- en goederenvervoer. Tevens is de kostenaudit bijgevoegd (zie het antwoord op vraag 46).¹

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?

Er is een gevoeligheidsanalyse verricht op basis van verschillende lange termijn WLO-scenario's. Zo is uiting gegeven aan de gevoeligheid van de uitkomsten van de vervoeranalyse voor andere economische en demografische ontwikkelingen. PHS komt met het gehanteerde Strong Europe scenario (SE) voor de variant 6/maatwerk op 21,4 miljard reizigerskilometers. Het Regional Communities scenario (RC) leidt tot 18,8 miljard reizigerskilometers en het Global Economy scenario (GE) leidt tot 24,8 miljard reizigerskilometers. Een marge van plus of min 50% is echter niet uitgevoerd.

De effecten van de verschillende scenario's staan aangegeven in de vervoeranalyse van NS (paragraaf 7.1).

3

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

PHS is voor beide relevant. PHS is gestart om invulling te geven aan de Kabinetsambities om hoogfrequent spoorvervoer mogelijk te maken op de drukste trajecten in de brede Randstad en het groeiende goederenvervoer te kunnen verwerken. Uitgangspunt was hierbij om de voorziene vervoersvraag te accommoderen. Dit resulteerde in de variant 6/maatwerk, die ook extra groei bevat als gevolg van de frequentieverhogingen in 6/maatwerk.

Met de voorkeursvariant maatwerk 6/6 wordt invulling gegeven aan de wens van zowel regionale overheden als vanuit de Tweede Kamer om meer ambitie mogelijk te maken binnen de beschikbare middelen door met name het aantal Sprinters verder te verhogen (ten opzichte van de variant 6/maatwerk). Daarmee wordt het mogelijk om ten opzichte van 6/maatwerk extra vervoersvraag te realiseren. In de reizigersprognose is per corridor de extra vervoersvraag door hogere frequenties meegenomen.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

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?

PHS gaat uit van een netwerkbenadering. Juist vanwege de logistieke samenhang is de dienstregeling op het hoofdrailnet altijd vanuit een landelijke scope gezien. Het spoorwegnetwerk is een landelijk samenhangend geheel. Daarom is ook gewerkt met studie- en onderzoeksgebieden en is zodoende door ProRail bijna het gehele spoorwegnetwerk gezien.

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?

Het doel is reistijden die vergelijkbaar zijn met de dienstregeling 2008, zoals aangegeven in de beleidsbrief Netwerkaanpak van 19 november 2007 (Kamerstuk 29 644, nr. 85). Reistijdverbetering die het gevolg is van de voorgestelde maatregelen dan wel voortkomen uit de dienstregeling zijn vanzelfsprekend geïncasseerd, zo zijn de reistijden gelijk of enkele minuten sneller dan in 2008.

Er is geen onderzoek gedaan naar de mate waarin verdergaande reistijdverbetering mogelijk is om daarmee verdere reizigersgroei te realiseren.

6

In hoeverre kan de benutting van de capaciteit van het huidige hoofdrailnet 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 dienstregelingopzet (basisuurpatroon, brugopeningsregimes etc?).

Een aantal van de genoemde nieuwe technieken, zoals kort volgen, brugopeningsregimes en een slimme dienstregelingsopzet, zijn zoveel mogelijk meegenomen in PHS en leiden tot een verdere benutting van het spoornet (zie hoofdstuk 6.1 van de voorkeursbeslissing). Ook in de planuitwerkingsfase zal ik de sector blijven aansporen tot maximale toepassing van deze benuttingsmaatregelen.

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?

Op 9 juli 2010 heb ik uw Kamer bij de beantwoording van vragen van het lid Cramer geïnformeerd over de relatie tussen ERTMS en PHS (Kamervragen 2009–2010, nr. 2851). Ik heb daarbij verwezen naar paragraaf 7.12 van de «Rapportage en voorkeursbeslissing over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer». Zoals in mijn brief van 9 juli 2010 aangegeven zijn er nog veel onzekerheden over zowel de kosten als de baten van ERTMS. De spoorsector werkt aan verdere expertise-ontwikkeling op het gebied van ERTMS om deze onzekerheden te reduceren. Op basis daarvan zal zij mij in 2013 een voorstel doen voor verdere implementatie van ERTMS op nader te bepalen corridors, rekening houdend met de behoefte aan capaciteitsgroei conform PHS en de mogelijkheden die ERTMS biedt voor prestatieverbetering van het spoorstelsel. Op basis daarvan zal ik bezien in hoeverre deze aanleidingen en mogelijkheden

bevat om het dan lopende PHS-programma bij te stellen, bijvoorbeeld door hierin nieuwe implementaties van ERTMS op te nemen. Tot dat moment hanteer ik het uitgangspunt van bestaande systemen.

8

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

In Japan is de capaciteit van bijvoorbeeld tweesporige baanvakken hoger dan in Nederland onder andere door een maatwerkconfiguratie van de infrastructuur (kortere blokken, veel passeersporen ter hoogte van de stations en een andere aanpak van de planning en uitvoering (op de 10–15 seconden gepland en uitgevoerd, alsmede zeer hoge eisen aan de beschikbaarheid van diverse spoordeelsystemen). Deze maatregelen zijn deels ook in PHS voorzien.

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?

Zie hiervoor het antwoord op vraag 13.

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?

Zie het antwoord op vraag 13. Overigens is er in het PHS van 4,6 miljard euro nooit sprake geweest van een splitsing van het budget tussen personen- en goederenvervoer.

11

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

Zie hiervoor het antwoord op vraag 13.

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?

Er is in de planstudies niet gewerkt met een kwaliteitscriterium «ongehinderde toegang» maar met het voorkomen van niet-commerciële stops. Enerzijds omdat dit vaak negatief uitpakt voor de capaciteit op het baanvaak, anderzijds omdat het kostbaar is voor de betrokken vervoerder. Deze doelstelling is niet onverkort, maar wel voor een groot deel gerealiseerd.

Een variant om de groei van het goederenvervoer niet te verwerken past niet bij de vigerende beleidskaders en de (vermeden) kosten hiervan zijn dan ook niet in de planstudies uitgezocht.

13

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

Deze vraag is aan de orde geweest tijdens het werkproces in overleg met RONA. De MKBA van PHS is een integrale analyse waarbij geen onderscheid gemaakt is naar corridors en naar personen- en goederenvervoer. PHS heeft een tweeledig doel: hoogfrequent spoorvervoer in de brede Randstad en, mede met het oog daarop, een toekomstvastе routingstrategie goederen. De besluitvorming richt zich op een samenhangend pakket aan maatregelen om deze doelen te kunnen bereiken, binnen het gestelde budget van € 4,6 miljard. De maatregelen in PHS dienen meerdere onderdelen van PHS. Dit maakt het, mede omdat de afhankelijkheden in de dienstregeling groot zijn, niet mogelijk om kosten en baten per corridor te bepalen. Zie ook het antwoord op vraag 9.

Een goede inschatting van een MKBA-score voor onderdelen van het programma kan alleen verkregen worden door daarvoor een specifieke (partiële) MKBA op te stellen. Dit is ten behoeve van de voorkeursbeslissing niet gedaan, aangezien voor het Kabinet de Nota Mobiliteit centraal staat en de in de beleidsbrief opgenomen ambities tot hoogfrequent spoorvervoer en accommoderen van de groei van het goederenvervoer. Onderstaand is op basis van de beschikbare informatie een deel van de kosten als «goederengerelateerd» en een deel als «personengerelateerd» bestempeld. Het is in feite niet goed mogelijk omdat bijvoorbeeld de boog bij Deventer weliswaar alleen door goederentreinen zal worden gebruikt, maar dat daardoor wel meer ruimte komt voor personentreinen rond Utrecht. Alle maatregelen opgeteld die te maken hebben met goederenvervoer bedragen ruwweg € 900–1 000 miljoen. Geschat is dat het aan goederen toe te rekenen deel ruwweg € 500 miljoen bedraagt. De baten zijn grofweg uitgesplitst door te bezien of de baten neerslaan bij het personenvervoer dan wel het goederenvervoer.

Berekeningen laten zien dat de baten-kostenverhouding van goederengerelateerde investeringen lager zouden zijn dan die van de personengerelateerde investeringen. Dit betekent echter niet dat PHS zonder de goederengerelateerde investeringen maatschappelijk hoger zou scoren gezien de genoemde afhankelijkheden.

14

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

De MKBA houdt rekening met alle elementen die de kosteneffectiviteit voor het geheel aan investeringen bepaalt. Zoals bij het antwoord op vraag 13 aangegeven is er niet per corridor gerekend. Er is in de ontwerpfase van de MKBA bezien hoe dit kan worden aangepakt en er is geconcludeerd dat partiële MKBA-berekeningen een veelvoud van studielast zou inhouden en dat er altijd discussie zou blijven over welke effecten waarop van invloed zijn.

De rekenexercitie van het KIM is bedoeld geweest als grove indicatie.

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?

Zie het antwoord op vraag 4. Er is dus juist wel sprake van een koppeling tussen personenvervoer en goederenvervoer op alle routes, omdat de capaciteitsanalyse integraal is uitgevoerd en de maatregelen zijn gekozen

vanuit een integrale netwerkbenadering waardoor een samenhangend maatregelenpakket is geformuleerd.

16

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

Alleen in een situatie van schaarste (meer aanvragen door vervoerders dan de infrastructuur aankan) wordt via de regelgeving bepaald welk vervoer (bijvoorbeeld personenvervoer) voorrang krijgt. In dat geval proberen vervoerders onder regie van ProRail er eerst onderling uit te komen wat vaak lukt met herroutering of verschuiven in tijd. In het geval het conflict niet wordt opgelost na overleg en afstemming worden de capaciteitsverdelingsregels toegepast. Hierin is een minimaal aantal paden voor verschillende typen vervoer opgenomen. Na verdeling van die paden wordt de restcapaciteit volgens prioriteringscriteria verdeeld. Personenvervoer staat hoog in de prioriteitsvolgorde. Op de PHS-corridors krijgt het personenvervoer voor het merendeel voorrang op het goederenvervoer. Daarnaast voer ik een onderzoek uit naar de houdbaarheid van het huidige regelgevend kader voor capaciteitsverdeling in het licht van toekomstige ontwikkelingen waaronder PHS. In dit onderzoek zullen aanbevelingen gedaan worden voor aanpassing van de regelgeving om PHS te faciliteren. Op grond van een wijziging van de AMvB Capaciteit, die binnenkort bij het parlement zal worden voorgehangen, krijgt het regionale reizigersvervoer in de spits voorrang op het goederenvervoer, behalve op die trajecten waar dit tot onoverkomelijke problemen leidt voor het goederenvervoer.

17

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

In de gebruiksvergoeding worden alleen die kosten die rechtstreeks samenhangen met de exploitatie van de treindienst doorberekend. Hier wordt dus gedoeld op zogenaamde variabele kosten. Alleen de variabele kosten die samenhangen met of deel uitmaken van de PHS investeringen kunnen in de gebruiksvergoeding worden doorberekend. Daarbij hanteert ProRail een ton- en treinkilometer tarief waardoor zwaardere (vaak goederen) treinen een hogere vergoeding betalen dan lichtere. ProRail differentieert daarbij dus niet naar personen/goederen maar naar het gewicht van de trein en de kosten die daardoor veroorzaakt worden.

18

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

De goederenvervoerders betalen momenteel een gebruiksvergoeding zoals afgesproken in de Overgangsregeling spoorgoederenvervoer. Deze regeling geldt in de periode 2007–2011 en heeft tot doel om een geleidelijke verhoging van de tarieven voor goederenvervoer te realiseren en daarmee grootschalige vraaguitval te voorkomen. De afgelopen jaren hebben de tarieven dan ook een gestage groei doorgemaakt waarmee ze vergelijkbaar zijn met de Duitse tarieven. Daarbij moet worden aangekend dat Duitsland een zeer gedifferentieerd tariefsysteem kent met tarieven afhankelijk van plaats, tijd en kwaliteit van het pad. Dit bemoeilijkt de vergelijkbaarheid. Maar het gemiddelde Nederlandse tarief voor goederenpaden van 2,29 euro in 2011 is gelijk aan het gemiddelde tarief in Duitsland voor een normaal goederenpad.

19

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

Ja. PHS houdt rekening met de gespecificeerde treindiensten in de bestaande HSA/NS-HiSpeed. Daarnaast is er elk uur ruimte voor ICE van Amsterdam via Utrecht naar Arnhem/Duitsland. Ook andere internationale treindiensten (zoals vanuit Venlo, Enschede, Oldenzaal of Heerlen) maken onderdeel uit het dienstregelingsontwerp voor het gehele netwerk en de analyses die ProRail heeft uitgevoerd.

20

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

Een dergelijke relatie zou er kunnen zijn, indien met de aanleg van een spoorlijn tussen Utrecht en Breda bepaalde investeringen op de PHS-corridors vermeden zouden kunnen worden. Dat blijkt echter niet het geval. Weliswaar ontlast de aanleg van een nieuwe spoorlijn Utrecht–Breda de bestaande routes via Den Bosch en via Dordrecht met maximaal 6% en 8%, maar deze vermindering is niet genoeg om op de PHS-corridors geplande maatregelen overbodig te maken.

21

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

In de beleidsbrief Netwerkaanpak (Kamerstuk 29 644, nr. 85) is op basis van de uitgevoerde Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor (LMCA) aangegeven hoe PHS tot stand is gekomen. Een planstudie Den Haag/Rotterdam–Gouda–Utrecht is, ook gezien de zich aandienende marktontwikkelingen en het bijpassende treinaanbod, niet prioritair gebleken. In de NMCA krijgen deze spoorlijnen aandacht in het kader van een brede verkenning naar de mobiliteitsproblematiek op langere termijn.

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?

De scope van de planstudies in PHS, waaronder de te onderzoeken lijnvoeringsvarianten, is toegelicht in de Voortgangsrapportage 1 aan de Tweede Kamer (september 2008). Deze scope is in het najaar van 2008 bevestigd in het MIRT-overleg met de decentrale overheden. Op de Brabantroute wordt in de voorkeursbeslissing het mogelijk gemaakt 2 extra Intercity's Breda–Eindhoven en 2 extra Sprinters Breda–Tilburg te rijden.

Een 6/6 model op de corridor Breda–Eindhoven maakt geen onderdeel uit van deze vastgestelde scope, aangezien daar de vervoeranalyse in de LMCA spoor ook geen aanleiding toe gaf. De (eventueel) benodigde maatregelen zijn dan ook niet onderzocht.

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?

De verbinding Den Haag–Eindhoven via de HSL-Zuid is conform de motie meegenomen in de planstudie Den Haag–Rotterdam. Het kabinet heeft op 4 juni 2010 een voorkeursbeslissing genomen waarbij rekening wordt gehouden met de mogelijkheid tot inleg van tweemaal per uur een trein tussen Den Haag, Breda en Eindhoven over de HSL-Zuid. In het vervolg van PHS wordt dit nader uitgewerkt.

Ten aanzien van de timing geldt dat de samenwerkende partijen, HSA, ProRail en Verkeer en Waterstaat zich eerst concentreren op het volledig in gebruik krijgen van de eerder afgesproken treindiensten op de HSL-Zuid. Het is van belang dat de nog te realiseren treindiensten uit de concessie aan HSA, dus de verbindingen Amsterdam–Breda en Den Haag via Breda naar Antwerpen en Brussel beschikbaar zijn met een frequentie en een kwaliteitsniveau horende bij een hogesnelheidslijn.

De vervoerder heeft aangegeven dat er – in overleg met VenW – op een dergelijke variant nader gestudeerd zal worden.

24a

Herinnert u zich uw toezegging (32 123 A nr. 79 pp 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)?

Ja.

24b

Kunt u de resultaten van het onderzoek naar Zwolle–Utrecht voor het algemeen overleg PHS van 6 oktober 2010 aan de Kamer zenden?

De concept-rapportage spoor van de NMCA is u reeds voorafgaande aan het AO apart toegezonden.

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)?

In deze motie, die is ingediend tijdens de behandeling van de Mobiliteitsaanpak, is gevraagd naar een onderzoek naar de verdere doorgroei naar een HSL-Oost na 2020. In reactie op die motie heb ik toen aangegeven dat de mogelijkheden van een HSL-oost worden gezien als er meer duidelijkheid is over het verlengde MIRT na 2020. De indieners van deze motie konden destijds leven met deze interpretatie.

In het kader van het PHS vormt de periode tot 2020 het uitgangspunt. Voor de corridor Utrecht–Arnhem is gekeken naar een betere doorstroming van de ICE. In de voorkeursvariant heeft de ICE een eigen, vrijliggend, pad tussen Amsterdam Centraal, Utrecht, Arnhem en Duitsland. Daarmee wordt de betrouwbaarheid van deze belangrijke treinverbinding met Duitsland verbeterd.

26a

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?

De door de Tweede Kamer aangenomen Motie Koopmans c.s., Kamerstuk 27 658, nr. 41 met betrekking tot het reserveren van € 160 miljoen (incl. BTW) voor de spoordriehoek Zwolle–Groningen–Leeuwarden, is onderdeel van het RegioSpecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP). De besluitvorming over de inhoud van het maatregelenpakket doorloopt een eigen traject. Over enkele onderdelen van het pakket heeft reeds besluitvorming plaatsgehad. Over andere onderdelen loopt de besluitvorming nog. Er is geen sprake van vertraging.

26b

Wanneer wordt de Kamer geïnformeerd over het maatregelenpakket voor de sporedriehoek Noord-Nederland? Kunt u dit besluit voor het geplande algemeen overleg over PHS van 6 oktober aanstaande naar de Kamer sturen?

Met de Afsprakenlijst van de MIRT-overleggen uit het najaar van 2009 heb ik de Tweede Kamer geïnformeerd over de voortgang. Dit betrof ondermeer het feit dat € 46 miljoen (incl. BTW) uit de middelen van de Motie Koopmans beschikbaar gesteld wordt aan het project Zwolle 4^e perron ten behoeve van versnelling in-/uitrijsporen. Daarnaast heeft VenW de opdracht gegeven aan ProRail om een planstudie te starten naar de aanpassing van de boog bij Herfte en een aanpassing van de boog bij Hoogeveen. Besluitvorming over de besteding van het overige deel van de middelen uit de Motie Koopmans is in voorbereiding. Hiertoe vindt in het najaar 2010 overleg plaats met de betrokken decentrale overheden in de regio. Daarna zal ik u informeren over de resultaten.

26c

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)?

In PHS en in het budget van 160 miljoen euro is reeds rekening gehouden met 2 IC's en 2 Sprinters tussen Zwolle en Groningen. Voor het traject Zwolle-Leeuwarden was dit niet het geval. In de MIRT-overleggen in het najaar van 2009 is vervolgens afgesproken dat ProRail in een nadere verkenning de mogelijkheden in kaart brengt voor 2 IC's en 2 Sprinters tussen Zwolle en Leeuwarden.

Met de Afsprakenlijst van de MIRT-overleggen uit het voorjaar van 2010 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van deze nadere verkenning. Voor een dienstregeling met 4 treinen per uur is tussen Zwolle en Leeuwarden geen aanpassing van de infrastructuur nodig, behoudens mogelijk de aanleg van een passeerspoor voor goederenvervoer en een aanpassing van de brug over het Van Harinxmakanaal. Daarmee lijkt het budget van € 160 miljoen voldoende om zowel naar Groningen als naar Leeuwarden 4 treinen per uur te laten rijden. Overigens zijn de consequenties voor de exploitatiekosten niet uitgewerkt en vergt dit nader overleg tussen vervoerder en de betrokken overheden.

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?

In de uitgevoerde vervoeranalyse per corridor is door NS in overleg met de regionale overheden, rekening gehouden met verbetering van het voor- en natransport. Dit sluit aan bij een deur-tot-deur-benadering. Er is rekening gehouden met plannen voor verbetering OV en de keten die tot 2020 als financieerbaar en realistisch kunnen worden beschouwd; dit is in

de gesprekken met regionale partijen en NS nadrukkelijk bezien. Een en ander staat gedocumenteerd in de vervoeranalyse paragraaf 7.2.

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?

Zoals aangegeven in antwoord op vraag 27 is er bij de prognoses voor hoogfrequent spoorvervoer rekening gehouden met reizigersgroei als gevolg van beter voor- en natransport door beter regionaal OV; hierbij is tot 2020 aangesloten bij de vigerende plannen. Hoe een eventuele aanbesteding van het voorzieningenniveau van het regionale OV netwerk eruit gaat zien is afhankelijk van de keuzen die de betreffende decentrale overheid maakt in de concessie voor bus/tram/metro.

29

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

Bij de vervoeranalyse zijn de regionale plannen voor voor- en natransport en de wijze waarop deze aansluiten op het treinverkeer meegerekend. De plannen zijn hierbij met name op hardheid en relevantie getoetst. De aangenomen plannen zijn dan ook mede bepalend of de reizigers aantallen worden gerealiseerd, hetgeen overigens ook geldt voor andere aannames die aan de vervoeranalyse ten grondslag liggen.

30a

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?

Zie antwoord op vraag 27.

30b

Zijn er bij de regionale overheden voldoende financiële mogelijkheden aanwezig om voor de aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen een bijdrage te leveren?

Zie antwoord op vraag 27 wat betreft regionaal OV.

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?

Het regionaal spoorvervoer valt onder de verantwoordelijkheid van de betreffende decentrale overheden. De scope van de planstudies in PHS, waaronder de te onderzoeken lijnvoeringsvarianten, is toegelicht in de Voortgangsrapportage 1 aan de Tweede Kamer (september 2008). Deze scope is in het najaar van 2008 bevestigd in het MIRT-overleg met de decentrale overheden. Hierin zijn ook de meest actuele inzichten verwerkt voor wat betreft de plannen van de regio voor het regionale spoorvervoer.

Daar waar er door PHS effecten ontstaan op regionale spoorlijnen is dit in de analyses betrokken.

Door uitvoering van PHS ontstaat er ook extra capaciteit, zodat het van de aard en omvang van de uitbreiding van regionaal spoorvervoer afhangt of er sprake is van voldoende ruimte of dat er voor extra treinen alsnog extra capaciteitsknelpunten ontstaan. Voorts is in het kader van de Quick San regionale lijnen (Kamerstuk 31 305, nr. 80) afgesproken dat decentrale overheden, die een frequentieverhoging nodig vinden, dit voornemen kunnen aanmelden bij VenW en ProRail minimaal 3 jaar voordat ze de frequentie willen verhogen of een nieuwe concessie willen verlenen na een aanbesteding.

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?

Zie ook het antwoord op vraag 31. Daar waar de verbeteringen op het regionaal spoor een direct effect hebben op de dienstregeling op deze lijnen, is dit ook zichtbaar in de scope van de planstudies in PHS, zoals deze in het najaar van 2008 is bevestigd in het MIRT-overleg met de decentrale overheden (inclusief de te onderzoeken lijnvoeringsvarianten). Immers, de inzichten voor wat betreft de plannen van de regio voor het regionale spoorvervoer zijn verwerkt in deze lijnvoeringsvarianten. Er is echter geen sprake van een afhankelijkheid van de genoemde projecten en PHS. Wel kunnen PHS en de genoemde projecten elkaar positief beïnvloeden.

33

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

Zie ook het antwoord op vraag 31 en 32. In de lijnvoeringsvarianten zoals deze in het najaar van 2008 zijn bevestigd in het MIRT-overleg met de decentrale overheden, is rekening gehouden met 4 treinen tussen Arnhem naar Doetinchem. Of het rijden van 6 treinen zonder meer mogelijk is, is niet onderzocht. Het feit dat er als gevolg van de voorkeursbeslissing PHS en de routing van goederenvervoer via de IJssellijn – aanvullend op de extra capaciteit die op Arnhem Centraal ontstaat door aanleg van een vierde perron – een vrije kruising Arnhem Velperbroek nodig is, zal PHS ook voor de regionale treinen meer capaciteit creëren.

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?

In de voorkeursbeslissing is opgenomen dat NS de kans reëel acht van een rendabele exploitatie, uitgaande van de bij de vervoeranalyse gehanteerde uitgangspunten (zoals aangegeven paragraaf 9.1 van de voorkeursbeslissing) en tijdige oplevering van infrastructuur. NS is nauw betrokken geweest bij het voorbereiden van het kabinetsbesluit over PHS. Het uitgangspunt is immers dat er ook daadwerkelijk een hoogfrequent NS-aanbod komt op de beschikbare infrastructuur.

Gezien het feit dat de verlening van de nieuwe vervoerconcessie controversieel is verklaard, is het aan mijn opvolger om te bezien of en op welke wijze PHS gevolgen heeft voor de vervoerconcessie 2015.

35

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

Op basis van de PHS vervoerprognose is er bij het uitvoeren van de variant «maatwerk 6/6» op de PHS corridors in 2020 geen sprake van voor- of natreinen om in voldoende vervoerscapaciteit te voorzien. Met betrekking tot de OV SAAL corridor is dit nog niet aan te geven, gezien de nodig lopende Middel Lange Termijn studie (MLT) binnen OV SAAL.

36

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

Materieelbestellingen van NS worden bepaald door vervanging van verouderd materieel én inspelen op groei, zodat wordt voldaan aan de zorgplicht in de vervoerconcessie om vraag en aanbod op elkaar af te stemmen. De doorlooptijd voor materieelbestellingen (3 tot 5 jaar) is over het algemeen korter dan de doorlooptijd van de realisatie van grote infrastructuur investeringen. Gekoppeld aan de marktontwikkeling en de besluitvorming over infrastructuurplannen zal NS haar materieelbestellingen tijdig afstemmen op de invoering van PHS.

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?

NS zal voor het intensievere bedieningspatroon als gevolg van PHS in extra materieel moeten investeren. Dergelijke investeringen hangen ook samen met de eis uit de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet dat het treinaanbod moet worden afgestemd op de reizigersvraag. Via de vervoerconcessie is bovendien geregeld dat NS zodanig investeert dat ook na het verstrijken van de concessieperiode de continuïteit van het vervoer op het hoofdrailnet is geborgd.

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?

Zoals aangegeven in de voorkeursbeslissing zal ik de scope en het budget van PHS strak bewaken. Ook het monitoren en voortgangsbewaking heeft nadrukkelijk mijn aandacht, evenals bij ProRail. Er zullen in het vervolg met ProRail afspraken worden gemaakt om tijdig risico's te onderkennen en maatregelen te nemen. Overigens is in de brief aan de Tweede Kamer van 25 november 2009 aangegeven dat onderbesteding op functiehandhaving in het recente verleden vrijwel geheel is toe te schrijven aan gerealiseerde efficiency.

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?

Er is vanaf de start van PHS intensieve afstemming geweest met diverse belanghebbende partijen (decentrale overheden, maatschappelijke organisaties, spoorsector en andere departementen).

Regionale overheden zijn ambtelijk betrokken in de planstudiewerkgroepen die VenW maandelijks organiseert. Er is tevens een tweetal bestuurlijke conferenties georganiseerd (5 november 2009 en 26 april 2010). Tijdens het overleg van 26 april 2010 hebben provincies en stadsregio's een unaniem advies gegeven om uit te gaan van de voorkeursvariant zoals besproken in de voorkeursbeslissing van het kabinet. Daarmee heeft de voorkeursvariant een breed draagvlak. Daarnaast hebben er ook bilaterale overleggen plaatsgevonden met individuele decentrale bestuursorganen. Het ging hierbij alleen om bilaterale overleggen met betrokken provincies en stadsregio's. Voorts heeft er regelmatig overleg plaatsgevonden met betrokken gemeenten.

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?

Wat betreft Flevoland is er – gezien het nog lopende onderzoek naar alternatieven voor OV SAAL – nog geen conclusie getrokken.

Met de regionale overheden is – naar aanleiding van zorgen uit onder meer Oost Nederland – nadrukkelijk van gedachten gewisseld over de leefbaarheidsaspecten en hier zijn nadere afspraken over gemaakt. Bijvoorbeeld op het punt van overwegen, geluid, trillingen en externe veiligheid. Zo is er een risicoreservering van maximaal € 150 miljoen opgenomen voor overwegen (maximaal € 100 miljoen) en trillingen (maximaal € 50 miljoen).

Zoals aangegeven in mijn brief van 14 september 2010 (Kamerstuk 32 404, nr. 3) heb ik in het bestuurlijk overleg van 26 april jl geconstateerd dat er unanieme steun bestaat voor de voorkeursbeslissing PHS.

In het bestuurlijk overleg is tevens geconcludeerd dat besluiten over lokale uitvoering en inpassing nog niet genomen zijn en dat daar nog zeer belangrijke aandachtspunten zullen spelen. De afgelopen fase ging om keuzes op landelijke schaal, daar heeft de unanimitéit betrekking op. De uitwerkingsfase van PHS zal in het teken staan van de nadere uitwerking van projecten op lokaal niveau onder andere in overleg met de betrokken gemeenten.

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?

De kern van het advies van de Commissie Elverding is:

- Gebiedsgerichte benadering;
- Energieverschuiving van planuitwerking naar verkenning, alternatievenafweging in verkenning;
- Met voorkeursbeslissing één alternatief naar planuitwerking;
- Eerdere en meer passende participatie en betrokkenheid van stakeholders;
- Eerdere betrokkenheid (markt)partijen;
- Zinnvolle effectbepaling; zo globaal mogelijk, afgestemd op de te maken keuzen.

Juist PHS is vanuit het landelijke spoorwegennet breed benaderd. Gelet op de complexiteit van het landelijk spoornetwerk kunnen de maatregelen niet los van elkaar worden gezien. Om die reden heeft VenW er steeds naar gestreefd om in de verkenningsfase van PHS met belanghebbende partijen overeenstemming te bereiken over de aanpak en het pakket van maatregelen. Daarvoor is er vanaf de start van PHS intensieve afstemming geweest met diverse stakeholders en marktpartijen (decentrale overheden, maatschappelijke organisaties, spoorsector en andere departementen).

Het doel van de verkenningsfase is om via zinvolle effectbepaling, zo globaal mogelijk de bestuurders inzicht te geven in de effecten van de alternatieven om een afgewogen voorkeursalternatief te kiezen. Dit voorkeursalternatief wordt verder uitgewerkt in detail in de planuitwerkingsfase. Deze planuitwerkingsfase leidt tot tracébesluiten en, indien nodig, tot uitvoering van milieu effect rapportages. De tracébesluiten zijn juridisch bindende besluiten voor derden waartegen bezwaar en beroep open staat volgens de normale wettelijke procedures. Zie verder ook het antwoord op vraag 39 en 40.

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?

In de vervoeranalyse is in overleg met de regionale overheden rekening gehouden met de ruimtelijke plannen tot 2020. De voorkeursbeslissing ondersteunt volgens het Kabinet dan ook de ruimtelijke ontwikkeling die in de periode tot 2020 is voorzien en past bij de gemaakte verstedelijkingsafspraken. Tevens is rekening gehouden met grenzen die worden gesteld door het Basisnet spoor, hetgeen de door de regionale overheden altijd bepleite duidelijkheid heeft gegeven voor ruimtelijke ordening op en rond het spoor.

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?

In het overleg in de Tweede Kamer over het MIRT 2010 is de Motie Koopmans/Roefs (Kamerstuk 32 123 A, nr. 33) aangenomen. In een gezamenlijke uitwerking is invulling gegeven aan het verzoek gedaan in de motie. De gevraagde «wijze waarop de negatieve effecten van de infrastructurele vierdeling kunnen worden verminderd» is aan de orde geweest in het MIRT-overleg van het voorjaar 2010. Met de afsprakenlijst van dit overleg heb ik de Tweede Kamer geïnformeerd over het feit dat het Rijk in het kader van de Mobiliteitsaanpak (ambitie N-wegen), in samenwerking met de regio, start met een integrale gebiedsgerichte pilot voor de N65. Hierin zal met name aandacht zijn voor sleutelkwesaties zoals leefbaarheid en veiligheid, waaronder specifieke aandacht voor Vught. De voorkeursbeslissing PHS vormt input voor deze pilot.

44

In hoeverre hebben de betrokken gemeenten zich geëngaat 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?

De betrokken gemeenten hebben zich in dit stadium niet geëngaat aan het verlenen van benodigde vergunningen voor rangeerbewegingen en dergelijke. Dit is pas aan de orde in de planuitwerkingsfase voor

individuele projecten. Ervaringen met eerdere projecten laten zien dat eisen bij vergunningverlening tot spanning met projectbudgetten kunnen leiden.

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?

Ten aanzien van alle fysiek ruimtelijke maatregelen die in de voorkeursbeslissing zijn opgenomen zal waarschijnlijk de verkorte Tracéwetprocedure worden toegepast. Of en zo ja, waar er een MER zal worden opgesteld zal in de volgende fase worden onderzocht.

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?

Ja, door het bureau DHV is een onafhankelijke second opinion op de specificatie van de kosten uitgevoerd. Het rapport van deze audit is bijgevoegd (zie antwoord op vraag 1). Zoals aangegeven in de voorkeursbeslissing is geconcludeerd dat de kostenramingen voldoende zijn uitgewerkt in de fase waarin PHS zich nu bevindt. De € 2,995 miljard is plausibel geacht voor het gedefinieerde pakket maatregelen.

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?

Het kabinet heeft op 16 november 2007 een besluit genomen over het project Zuiderzeelijn (Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 27 658, nr. 35). Vanuit het budget van de Zuiderzeelijn is een bedrag van maximaal € 1,35 miljard (prijspeil 2007) gereserveerd voor verbetering van het openbaar vervoer in de Noordvleugel van de Randstad, voor het project OV SAAL.

48

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

Nee. De kostenramingen zijn probalistisch bepaald met een maximale variatiecoëfficiënt van 25% en een trefzekerheid van 70%. Bij deze kostenraming zijn de resultaten van reviews en van uitgevoerde risicoanalyses verwerkt. In een probalistische kostenraming worden de meest waarschijnlijke investeringskosten bepaald door een statistische analyse van bouwkosten plus alle scenario's waarin de mogelijke risico's zich voordoen.

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?

Het bureau DHV heeft in de audit op de kostenramingen geconstateerd «dat het plausibel is dat de kosten voor de inframaatregelen en werkstromen (samen) binnen de aangegeven bandbreedte zullen vallen. Hiermee voldoen de ramingen aan de eisen die er in deze (verkennde fase) aan gesteld worden en zijn er geen blokkerende bevindingen voor de besluitvorming geconstateerd».

Voor het vervolg zal zoals aangegeven in de voorkeursbeslissing nadrukkelijk op scope en taakstellend budget worden gestuurd, maar ervaringen met andere grote projecten tonen aan dat garanties niet kunnen worden gegeven.

50

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

Het effect van PHS ten opzichte van de nulvariant bedraagt in extra vervoeropbrengsten ca € 200 miljoen tot € 300 miljoen per jaar (prijsspeel 2010). Ten behoeve van de MKBA is voor het reizigersvervoer een effect van PHS op het financiële resultaat bepaald ten opzichte van de nulvariant. Dit effect is gebaseerd op volledige realisatie van de PHS marktprognose én op de beschikbaarheid van voldoende infrastructuur om de treindienst met voldoende kwaliteit uit te voeren. Ten opzichte van de nulvariant verbetert het financiële resultaat op het reizigersvervoer, voor de voorkeursvariant, met ca. € 84 miljoen (zie hoofdstuk 4 van de MKBA rapportage). Het resultaat voor NS wordt naast de meeropbrengst bepaald door meerdere factoren:

- Eventuele effecten van een concessievergoeding/exploitatiesubsidie;
- De ontwikkeling van de gebruiksvergoeding;
- De ontwikkeling van kostenbepalende factoren in de exploitatie (personeel, materieel en dergelijke).

Op basis van de thans bekende inzichten heeft NS aangegeven de kans reëel te achten dat de maatwerk 6/6 variant rendabel te exploiteren is.

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?

De vervoeranalyse reizigers is, onder toezicht van VenW uitgevoerd door NS, de vervoeranalyse goederen door TNO, in opdracht van ProRail. Voor het reizigersvervoer is een externe audit uitgevoerd op het model en de daarin aangenomen parameters. Deze audit is door Booz&Co uitgevoerd. Aanbevelingen uit de audit zijn overgenomen door NS. De conclusie van de audit was dat het model geschikt is voor het maken van prognoses voor PHS. Voor de belangrijkste inputgegevens is voorts uitgegaan van huidig beleid. Dit geldt met name voor de tariefontwikkeling van het spoor en het prijsbeleid op de weg.

Voor het goederenvervoer is gebruik gemaakt van een model dat is ontwikkeld in opdracht van de Europese Commissie, en dat als state of the art bekend staat voor het prognosticeren van Europese goederenvervoerstroom

Beide prognoses zijn op verzoek van VenW door het NEA tegen het licht gehouden, met betrekking tot de effecten van de economische crisis. Dit heeft geresulteerd in een gevoeligheidsanalyse op de economische scenario's bij het reizigersvervoer en het hanteren van een middenscenario in de MKBA voor het goederenvervoer (zie ook documentatie die is bijgevoegd, antwoord op vraag 1). Tot slot heeft ook het KiM bij het

maken van haar second opinion een uitspraak gedaan over de vervoeranalyses.

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?

De gebruikte vervoerprognoses voor reizigersvervoer zijn hoger dan andere studies laten zien. Dit komt met name door andere inschattingen van de tariefontwikkeling en van de effecten van maatregelen bij het wegverkeer, opening van nieuwe stations en verbeteringen in het voor- en natransport.

Het gebruikte model De Kast is geaudit, waaruit gebleken is dat dit model goed toepasbaar is voor de PHS-studie. De input die gebruikt is voor de vervoeranalyses is met VenW en regionale betrokkenen afgestemd.

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?

Zoals aangegeven in antwoord op vraag 35 zijn de vervoerknelpunten tot 2020 met de maatwerk 6/6 variant en de maatregelen in de voorkeursbeslissing opgelost.

In het kader van PHS is onderzocht of maatregelen en investeringen die voor 2020 worden genomen ook na 2020 zinvol blijven, kijkend naar de spoorconcepten die in de Mobiliteitsaanpak zijn weergegeven. Uit de analyses blijkt dat de investeringen ook na 2020 zinvol zijn. Welke (potentiële) investeringen en investeringskeuzes na 2020 aan de orde zijn als vervolg op PHS en OV SAAL (korte- en middellange termijn) zijn in kaart gebracht in het kader van de Nationale Markt- en Capaciteits-Analyse (NMCA). Uit de NMCA (Kamerstuk 31 305, nr. 180) is af te leiden dat er met PHS, bij ongewijzigd beleid, naar verwachting voldoende vervoerscapaciteit wordt geleverd om verdere groei in de periode tot 2028 grotendeels te kunnen verwerken.

54

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

Indien PHS niet wordt gerealiseerd, dan wordt de situatie van de nulvariant bereikt waarin tot 2020 autonome groei is opgenomen. Het totale vervoervolume komt uit op 19,3 mrd reizigerskilometer. Voor de omvang van het vervoer op de verschillende routes (en onderdelen daarvan) wordt voor het reizigersvervoer verwezen naar de bijlagen bij het rapport van NS over de vervoeranalyse waarin per corridor voor alle varianten een indicatie van de omvang gegeven is.¹ Voor het goederenvervoer wordt verwezen naar bijlage 3 van het rapport vervoerwaarde goederen 2020, waarin per baanvak een indicatie van het aantal treinen in de nulvariant gegeven wordt.¹

De vervoerwaarde studie geeft voor de Nulvariant in 2020 de volgende bandbreedtes aan voor de verwachte goederentreinen per etmaal beide

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

richtingen samen: Brabantroute (Breda) 52–158, IJsselroute 6–10, Twenteroute (Almelo) 52–80.

55a

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?

In de lange termijn-scenario's van de planbureaus (WLO; Welvaart en Leefomgeving) zijn groeicijfers van het autoverkeer (personen, inclusief autopassagiers) bepaald voor 2020 en 2040..Wat betreft de ontwikkeling van het treinvervoer ten opzichte van de auto is het beeld als volgt (2020 ten opzichte 2000):

- Ingeval van het SE-scenario gaat het om 21,9 miljard reizigerskilometers tegenover 14,67 miljard reizigerskilometers per trein in 2000; dit is een groei van circa 49%. De groei van het autoverkeer bedraagt in dit scenario 31%;
- Ingeval van het GE-scenario 24,8 miljard reizigerskilometers is er sprake van een groei van circa 69%. De groei van het autoverkeer bedraagt in dit scenario 39%;
- Ingeval van het RC-scenario 18,8 miljard reizigerskilometers is er sprake van een groei van circa 28%. De groei van het autoverkeer bedraagt in dit scenario 18%.

55b

Met hoeveel procent stijgt het aantal reizigerskilometers per auto in de periode tot 2020 en 2040?

De groei van het autoverkeer in de periode 2020–2040 is voor de genoemde drie scenario's 10 tot 21%.

55c

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?

In geval van variant 3 is de groei in het aantal reizen 45,8%, terwijl het aantal reizigerskilometers met 43,2% toeneemt. Er is niet specifiek bezien of dit nieuwe klanten betreft of bestaande klanten die meer gaan reizen.

56

Wat is het indirecte effect van de aanleg en verbreding van het Hoofdwegennet 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?

Bij de vervoeranalyse, en daarmee ook bij de MKBA, is rekening gehouden met alle voorgenomen investeringen in het Hoofdwegennet zoals destijds opgenomen in het MIRT tot en met 2020.

Er is niet specifiek geanalyseerd hoeveel reizigers extra met de trein zouden reizen als de verbetering in de autobereikbaarheid niet zou worden gerealiseerd.

57

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

In geval van het niet doorgaan van PHS is een groei van het aantal reizigerskilometers per trein van 27% aan de orde in plaats van ruim 40%.

Indien PHS geen doorgang heeft, zal er als het ware 13% reizigersgroei «verdampen»; dit kan naar verwachting leiden tot enig extra autoverkeer dat niet zou zijn ontstaan bij uitvoering van PHS.

Zie ook het antwoord op vraag 56.

58

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

Naast PHS worden er in het kader van het actieplan Groei op het Spoor op korte termijn ook maatregelen genomen die specifiek zijn gericht op meer reizen buiten de spits. Deze maatregel wordt opgepakt in samenwerking met decentrale overheden, NS en andere spoorvervoerders. De maatregel «Mobiliteitsmanagement Werkgevers» voorziet erin dat werknemers gestimuleerd worden om op een andere manier, ook buiten de spits, naar hu werk te reizen. In de voortgangsrapportage «Kabinetsambitie Spoor» zal ik u over de voortgang hiervan nader informeren. Tevens heeft NS de mogelijkheid om met tarief- en marketingacties reisgedrag te beïnvloeden.

Er zijn geen maatregelen in het Actieplan opgenomen die erop gericht zijn om mensen minder te laten 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?

In het kader van PHS is door NS een landelijke vervoerprognose opgesteld voor de diverse varianten. In de beleidsbrief Netwerkaanpak (Kamerstuk 29 644, nr. 85) is op basis van de uitgevoerde Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor (LMCA) aangegeven hoe PHS tot stand is gekomen. Daarbij is ook aangegeven waarom prioritair gekozen is voor de corridors Utrecht–Den Bosch, Utrecht–Arnhem en Den Haag–Rotterdam. Ten behoeve van de PHS-planstudies voor deze corridors heeft NS de landelijke vervoerprognose verbijzonderd naar de genoemde trajecten.

Op pagina 95 van de voorkeursbeslissing is het reizigersvolume en de groei daarvan voor de PHS corridors weergegeven op basis van alle reizen die deels of geheel over deze corridor gemaakt worden. Een dergelijke analyse is voor de rest van Nederland in het kader van PHS niet gemaakt. Wel is er een landelijke analyse beschikbaar van de groei door per baanvak te kijken naar een punt (doorsnede) van zo'n baanvak. Op basis van deze analyse ontstaan onderstaand beeld met betrekking tot omvang en groei (ten opzichte van 2008) op de gevraagde PHS en overige corridors.

Corridor (doorsnede)	2020	groeipercentage
Utrecht - Den Bosch	105.000	55%
Utrecht - Arnhem	65.000	48%
Den Haag - Rotterdam	100.000	34%
SAAL	80.000	95%
Den Haag - Gouda	50.000	35%
Rotterdam - Gouda	55.000	28%
Utrecht - Gouda	110.000	42%
Amsterdam Centraal - Amersfoort	60.000	20%
Amsterdam - Haarlem - Leiden	115.000	35%
Utrecht - Amersfoort	80.000	39%
Amersfoort - Zwolle	70.000	13%
Amersfoort - Apeldoorn	30.000	41%

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?

Ten behoeve van de beantwoording van uw vraag ben ik uitgegaan van de voorkeursvariant 6/6 en de PHS-variant 6/6 (2a).

Op de PHS-corridors zijn er geen verschillen tussen beide varianten. Dit betekent:

- Op de Zaanlijn 6 Intercity's en 6 Sprinters (vanaf Uitgeest) per uur;
- Rond Utrecht 6 Intercity's en 6 Sprinters (Utrecht–Geldermalsen en Breukelen–Driebergen/Zeist); voor het traject Utrecht–Arnhem zijn de 6 Sprinters zoals aangegeven op pagina 16 van de voorkeursbeslissing afhankelijk van het al dan niet handhaven van de IC status van station Driebergen–Zeist en Veenendaal–De Klomp;
- Op Den Haag–Rotterdam 8 Intercity's (inclusief 1 HSA Den Haag–Brussel) en 6 Sprinters per uur;
- Op de Brabantroute een 3^e en 4^e Intercity per uur.

In de voorkeursvariant «maatwerk 6/6» is op de lijnen buiten de PHS-corridors uitgegaan van de zich aandienende marktontwikkelingen en is hierbij een bijpassend treinaanbod gedefinieerd. PHS-variant 2a betreft in feite de (maximale) ambitievariant. Ten opzichte van de lijnvoering in PHS-variant 2a zijn de volgende treinen daarom niet meegenomen in de voorkeursvariant:

- 3^e en 4^e Sprinter Wijchen–Den Bosch;
- 3^e en 4^e Sprinter Eindhoven–Deurne;
- 3^e en 4^e trein Leiden–Utrecht;
- 3^e Sprinter Geldermalsen–Tiel;
- 3^e Sprinter Geldermalsen–Den Bosch.

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?

Variant 6/maatwerk leidt in de MKBA van PHS tot een maatschappelijk neutraal resultaat (een bandbreedte rond de 1,0). De second opinion van het KiM levert een bandbreedte op van 0,6 tot 0,9. Deze resultaten hebben mede tot de conclusie geleid dat variant 6/maatwerk een reële variant zou zijn.

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?

Met de voorkeursvariant bestaan er geen knelpunten in de vervoerscapaciteit meer in 2020 op de onderzochte corridors.

Indien er echter meer treinen worden gevraagd door vervoerders dan nu in de voorkeursbeslissing zijn voorzien, dan zal moeten worden bezien of deze kunnen worden ingepast. Dat hangt af van de aard en omvang van de extra wensen en het baanvak waar het om gaat. Dit zal telkens in het

regulier capaciteitsverdelingsproces ProRail in overleg met de betrokken vervoerders worden gezien.

Buiten de vier corridors zijn vervoersontwikkelingen in de studie zo goed mogelijk meegenomen. Verdergaande ambities van frequentie verhogingen op overige corridors en op regionale lijnen zijn niet onderzocht.

63

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

De maatregelen zijn als totaalpakket getoetst op nut en noodzaak (kosten-batenanalyse), niet onafhankelijk van elkaar.

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?

De maatregelen zijn gebaseerd op de ambitie van voorkeursvariant «maatwerk 6/6» en een achterliggende dienstregelingsstructuur. Hiermee is de dienstregeling niet gedetailleerd vastgelegd. Dat gebeurt in het jaarlijkse capaciteitsverdelingsproces tussen de aanvragers van capaciteit en ProRail.

Hierin is een zekere mate van flexibiliteit. Dezelfde maatregelen als voorzien in de voorkeursbeslissing komen in meerdere varianten van de Capaciteitsanalyse PHS en eerdere capaciteitsstudies naar voren.

65

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

Het Mistral-programma behelst de vervanging van bestaande beveiligingsinstallaties. Het hiervoor gereserveerde budget betreft 23 corridors, die in de periode tot en met 2018 zullen worden gerealiseerd. Voor zover deze corridors gerelateerd zijn aan het PHS-programma, dat in 2020 gerealiseerd moet zijn, zal ProRail de realisatie hiervan in nauwe samenhang met PHS ter hand nemen. In beginsel geldt hier het uitgangspunt dat het programma dat de realisatie op een bepaalde corridor als eerste ter hand neemt daarbij zo veel mogelijk anticipeert op toekomstige aanpassingen. Hierdoor worden zowel het PHS-budget als het Mistral-budget op efficiënte wijze besteed

66a

Welke maatregelen worden voorzien voor de verbetering van de transfer Amsterdam CS? Gaat het om verbreding van de Oosttunnel en/of een extra Westtunnel?

Voor het verbeteren van de transfer Amsterdam CS is in het kader van PHS een stelpost opgenomen van € 60 miljoen. In de planuitwerkingsfase wordt een nadere invulling gegeven aan de maatregelen benodigd als gevolg van PHS. Een van de maatregelen is in elk geval het verder verbreden van de Oosttunnel. Als onderdeel van het Masterplan Stations-eiland Amsterdam van ProRail, NS en gemeente Amsterdam wordt deze tunnel verbreed van 4,5 naar 9,5 meter. In het kader van PHS is geconstateerd dat de Oosttunnel verder moet worden verbreed voor de invoering van hoogfrequent spoorvervoer.

Een extra Westtunnel maakt geen onderdeel uit van het maatregelenpakket voor PHS. In het Masterplan Stationseiland zijn (los van PHS) wel ontwikkelingen aan de westkant opgenomen, zoals de bouw van twee poortvrije passages ter weerszijden van de Middentunnel in opdracht van NS en de aanleg van een fietstunnel in opdracht van gemeente Amsterdam.

66b

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)?

Zie het antwoord onder ad a. De werkzaamheden in het kader van het Herstelplan Spoor zijn geen onderdeel van de stelpost van € 60 miljoen uit PHS.

66c

Welke maatregelen zijn in het voorkeursbeslissing voorzien voor Tricht? Loopt het inhaalspoor Geldermalsen ook door Tricht?

In het kader van het Herstelplan Spoor worden maatregelen uitgewerkt voor het «vrijleggen van de Merwede/Lingelijn». Het plan gaat uit van het loskoppelen van de Merwede/Lingelijn van de twee sporen van Utrecht naar 's-Hertogenbosch, waarvoor een extra spoor van de aansluiting van de Merwede/Lingelijn tot het station Geldermalsen (circa 1 km) wordt aangelegd. Dit extra spoor loopt door Tricht.

Er zijn in het kader van PHS in Tricht geen aanvullende maatregelen nodig om de treindienst maatwerk 6/6 te kunnen verwerken. Het inhaalspoor Geldermalsen loopt niet door Tricht.

66d

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?

De scope van de planstudies in PHS, waaronder de te onderzoeken lijnvoeringsvarianten, is toegelicht in de Voortgangsrapportage 1 aan de Tweede Kamer (september 2008). Deze scope is in het najaar van 2008 bevestigd in het MIRT-overleg met de decentrale overheden. Een model met 4 of 6 Sprinters op de corridor Geldermalsen–Eindhoven maakt geen onderdeel van deze vastgestelde scope. De (eventueel) benodigde maatregelen zijn dan ook niet onderzocht.

In PHS-variant 2A is wel de frequentieverhoging van 2 naar 3 Sprinters tussen Geldermalsen en Den Bosch onderzocht. Zie hiervoor het antwoord op vraag 67.

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?

In PHS-Variant 2A is onderzocht wat het betekent om een derde Sprinter toe te voegen. Uit de analyse is gebleken dat hiervoor een extra 4-sporigheid noodzakelijk is tussen Hedel en Zaltbommel (exclusief de bruggen). Dit zou een extra investering vergen van € 256 miljoen (incl. BTW). Gezien de zich aandienende marktontwikkelingen op Geldermal-

sen–Den Bosch is een treinaanbod van 2 Sprinters voldoende en dan ook opgenomen in de voorkeursvariant.

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?

Nee, dit is binnen de PHS termijn van 2020 niet aan de orde. Met het maatregelenpakket zoals omschreven in de voorkeursbeslissing kan de voorkeursvariant «maatwerk 6/6» en de goederentreinen op deze corridor worden gerealiseerd. Een viersporigheid is hiervoor als maatregel niet benodigd, mede omdat er door de huidige voorziene maatregelen in het MIRT en de maatregelen zoals opgenomen in de voorkeursbeslissing in PHS meer capaciteit wordt geleverd. Uit de NMCA blijkt overigens dat er, bij ongewijzigd beleid, na 2020 geen knelpunten zijn te verwachten op dit traject na uitvoering van PHS.

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?

Ja, voornamelijk wel. Zoals ook vermeld bij de maatregelentabel zijn de maatregelen «Keerspoor Driebergen/Zeist» en «Zijperron Ede» alleen noodzakelijk in combinatie met 6 Sprinters. Of er ook 6 Sprinters gaan rijden is afhankelijk van het al dan niet handhaven van de IC-status van de stations Driebergen/Zeist en Veenendaal de Klomp. Ten behoeve van de planuitwerkingsfase is het doel om in samenwerking met de betrokken overheden (provincies, stadsregio en gemeenten) een definitieve keus voor de bediening te maken, binnen de kaders van het PHS-voorkeursbesluit. Dit proces is inmiddels opgestart in overleg met de regio en vervoerder NS.

70a

Klopt de conclusie op basis van de maatregelentabel dat 4-sporigheid tot en met Elst 13 miljoen euro kost?

In de Voorkeursbeslissing PHS is het voor het rijden van de beoogde treindienst en routing, niet voorzien in 4-sporigheid tot en met Elst. Het alleen uitvoeren van de maatregel «Vrije kruising Elst» kost € 36 miljoen; het uitvoeren van de maatregel «Vrije kruising Elst en 4-sporigheid tot en met Elst» kost € 49 miljoen. Dus de conclusies is juist.

70b

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?

De scope van de planstudies in PHS, waaronder de te onderzoeken lijnvoeringsvarianten, is toegelicht in de Voortgangsrapportage 1 aan de Tweede Kamer (september 2008). Deze scope is in het najaar van 2008 bevestigd in het MIRT-overleg met de decentrale overheden. Hierin zijn ook de meest actuele inzichten verwerkt voor wat betreft de plannen van de regio voor het regionale spoorvervoer. Daar waar er door PHS effecten ontstaan op regionale spoorlijnen is dit in de analyses betrokken.

Een 4/4-model van Intercity's en Sprinters op de hele lijn Zwolle en Wijchen is geen onderdeel van deze scope en dan ook niet onderzocht. Dit geldt ook voor spoorboekloos reizen (6 treinen) tussen Arnhem en Doetinchem.

70c

Is het waar dat er ondanks PHS een capaciteitsprobleem bestaat tussen Arnhem en Nijmegen?

Basis voor de voorkeursbeslissing rondom Arnhem/Nijmegen vormen de StadsregioRail plannen van de Stadsregio Arnhem–Nijmegen. Voor de plannen van de Stadsregio is reeds in 2003 een voorkeursbesluit genomen door Rijk, Provincie en Stadsregio (inclusief bijbehorende financiële middelen). Deze plannen zijn nu in uitvoering en omvatten onder andere de realisatie van nieuwe stations, de realisatie van een keervoorziening bij Elst en het daarbij verhogen van de frequenties van de Sprinters. In de voorkeursbeslissing PHS is, conform de StadsregioRail ambities, de beschikbare capaciteit verdeeld over 6 Intercity's, 4 Sprinters en 2 goederenpaden. Wanneer decentrale overheden verdergaande uitbreidingen van de regionale treindienst zouden wensen, zal moeten worden onderzocht of en hoe dit is in te passen (zie ook het antwoord op vraag 31).

70d

Wat zijn de kosten voor de spoorverdubbeling Deventer–Olst?

In het kader van de mogelijke goederenroutering 1/2/3 (3 goederenpaden over de IJssellijn Elst–Arnhem–Deventer) zijn ook de investeringskosten onderzocht voor het dubbelsporig maken van het gedeelte Deventer–Olst om het goederenvervoer via dit traject te leiden. Het gaat hierbij om € 102 miljoen (incl. BTW). Overigens is bij deze routeringsoptie ook de aanleg van de spoorboog Zwolle (€ 88 miljoen) noodzakelijk, zodat beide projecten niet los van elkaar te zien zijn.

70e

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?

Er zijn verschillende redenen aan te wijzen om de goederenroute Roosendaal–Nijmegen niet via de Betuweroute te leiden.

Ten eerste zou het herrouteren van het goederenpad Roosendaal–Nijmegen via de Betuweroute, gegeven de voorkeursbeslissing, er toe leiden dat een extra 4-sporigheid noodzakelijk is tussen Hedel en Zaltbommel (exclusief de bruggen). Dit zou een extra investering vergen van € 256 miljoen (incl. BTW).

Ten tweede heeft het herrouteren van de goederenroute Roosendaal–Nijmegen via de Betuweroute gevolgen voor de maatregelen in Elst. In plaats van alleen een vrije kruising in Elst is daarnaast ook een extra 4-sporigheid tot en met Elst nodig.

Ten derde heeft het herrouteren van de goederenroute Roosendaal–Nijmegen via de Betuweroute logistieke consequenties en vraagt dat van goederenvervoerders investeringen in extra beveiligingssystemen ten behoeve van het rijden op de Betuweroute.

71a

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?

De gehanteerde lijnvoeringsvarianten maken (nog) geen onderscheid tussen spits- en daluren bediening. Er is in de analyses uitgegaan van een bediening van Wolfheze van 2x per uur op werkdagen overdag (circa 6.30 tot 20 uur). In de Planuitwerkingsfase en het jaarlijkse dienstregelingsproces wordt de bediening gedetailleerd naar spits- en daluren.

71b

Blijft binnen PHS capaciteit beschikbaar voor het vier keer per uur doorrijden van de Valleilijn naar Arnhem?

De scope van de planstudies in PHS, waaronder de te onderzoeken lijnvoeringsvarianten, is toegelicht in de Voortgangsrapportage 1 aan de Tweede Kamer (september 2008). Deze scope is in het najaar van 2008 bevestigd in het MIRT-overleg met de decentrale overheden. Hierin zijn ook de meest actuele inzichten verwerkt voor wat betreft de plannen van de regio voor het regionale spoorvervoer. Daar waar er door PHS effecten ontstaan op regionale spoorlijnen is dit in de analyses betrokken. Het 4x per uur doorrijden van de Valleilijn naar Arnhem is geen onderdeel van deze scope en dan ook niet onderzocht.

72

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

De scope van de planstudies in PHS, waaronder de te onderzoeken lijnvoeringsvarianten, is toegelicht in de Voortgangsrapportage 1 aan de Tweede Kamer (september 2008). Deze scope is in het najaar van 2008 bevestigd in het MIRT-overleg met de decentrale overheden. Toekomstige wensen voor verhoging van de snelheid van de ICE naar 200 km/h maken geen onderdeel uit van deze scope en zijn dan ook niet onderzocht.

73

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

Ja. Uitgangspunt is geweest dat de wacht- en inhaalsporen in principe gehandhaafd dienen te blijven.

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?

Nee. De NMCA (Kamerstuk 31 305, nr. 180) gaat in op de periode na 2020. Met de maatregelen zoals opgenomen in de voorkeursbeslissing PHS bestaan er geen knelpunten meer in de vervoerscapaciteit tot 2020.

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 uitgegaan van volledige

dubbelsporigheid op het baanvak Den Haag–Rotterdam, terwijl in het PHS wordt afgezien van spoorverdubbeling op dat baanvak?

Neen. Als referentiesituatie voor PHS geldt 4-sporigheid tussen Den Haag HS en Rijswijk en een tunnel in Delft die geschikt is voor (toekomstige) 4-sporigheid. In de voorkeursbeslissing PHS van het Kabinet is besloten tot een 4-sporig ingerichte tunnel Delft en vanuit Delft gezien 4-sporigheid tot en met Rijswijk respectievelijk Delft Zuid, als ook seinverdichting ter hoogte van Delft-Zuid. Deze maatregelen maken het mogelijk om 8 intercity's en 6 sprinters per uur op de corridor Den Haag–Rotterdam te laten rijden.

In de uitgangspunten van de Milieu Effectenrapportage A4 Midden Delfland is (vooruitlopend op de resultaten van PHS) spoorverdubbeling Delft–Schiedam en in de spoortunnel Delft verondersteld. Uitgaande van de vervoersomvang in het jaar 2020 (waarin rekening is gehouden met de verstedelijking tot 2020) op de corridor Den Haag–Rotterdam zoals deze uit PHS volgt, blijkt viersporigheid zoals in bovenstaande alinea genoemd noodzakelijk om de geambieerde frequentie bij hoogfrequent spoorvervoer te realiseren. Uit onderzoeken voor de Trajectnota/MER A4 Delft–Schiedam (stap 2) is daarnaast gebleken dat de uitwisseling van reizigers tussen weg en spoor minimaal is.

76

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

Zodra nut en noodzaak zijn aangetoond en voor de realisatie middelen beschikbaar zou het laatste stuk kunnen worden gerealiseerd. Daarover valt op dit moment nog niets te zeggen. Deze uitbreiding maakt geen onderdeel uit van de voorkeursbeslissing PHS zoals ook aangegeven in antwoord op kamervragen (30 augustus 2010, kenmerk VenW/BSK/2010/62478).

77

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

Uit de capaciteitsanalyse van ProRail, NS en KNV Spoorgoederenvervoer blijkt dat de capaciteitsuitbreiding Rijswijk–Schiedam 4-sporig een investering van € 468 miljoen vergt en de capaciteitsuitbreiding Rijswijk–Delft Zuid 4-sporig een investering van € 177 miljoen. Uitgaande van deze opgave vergt de spoorverdubbeling tussen Delft-Zuid en Schiedam een investering van € 468 miljoen – € 177 miljoen = € 291 miljoen.

78a

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?

Neen. Dit mogelijk nieuwe station is geen onderdeel van voorkeursbeslissing PHS. De meerwaarde van dit station bleek voorsnog onvoldoende gezien de vervoerinzichten tot 2020 en de investeringen die dit station zou vergen. Op 30 augustus 2010 (Kamervragen 2009–2010, nr. 3204) heb ik uw Kamer aldus geantwoord op vragen die het lid Cramer heeft gesteld over PHS. Daarin is aangegeven dat dit mogelijk nieuwe station nader wordt onderzocht in de NMCA.

78b

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?

De haltering van 6 stoptreinen op dit mogelijke nieuwe station heeft nadelige effecten op het andere treinverkeer. Daarom is het noodzakelijk als gevolg van de opening van dit mogelijke nieuwe station integrale viersporigheid tevens tussen Schiedam Kethel en Delft Zuid te maken.

78c

Wat zijn de consequenties voor de status van Schiedam Centrum als Intercity-station indien de sporen tussen Delft en Schiedam niet worden verdubbeld?

De gehanteerde lijnvoeringmodellen in het kader van PHS zijn geen concrete dienstregelingen. Uitspraken over de toekomstige dienstregeling worden in het kader van PHS niet gedaan.

De voorkeursbeslissing is gebaseerd op een combinatie van variant 3 en 3A uit PHS. In het lijnvoeringmodel van variant 3 is niet uitgegaan van een Intercity-status van Schiedam Centrum, in variant 3A wel. Uit simulatie van beide lijnvoeringmodellen blijkt dat de IC-status van Schiedam Centrum niet wordt bepaald door het al dan niet uitbreiden van de spoorcapaciteit tussen Delft Zuid en Schiedam Kethel.

78d

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?

Dit is niet verder onderzocht omdat er tot 2020 vanuit de vervoeromvang geen aanleiding is dit station te openen, mede omdat een oplossing binnen budget moest worden gezocht (zie ook de antwoorden d.d. 30 augustus 2010 (Kamervragen 2009–2010, nr. 3204)).

78e

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?

In PHS is een gevoeligheidsanalyse op de mogelijke inpasbaarheid van nieuwe stations in d dienstregeling uitgevoerd. De kosten van nieuwe stations behoorden niet tot de scope van PHS en zijn primair het initiatief van de regio's. Er is in dat kader sprake van een gemaximeerde bijdrage aan een nieuw station, overeenkomstig het beleidskader nieuwe stations 4 december 2009 (Kamerstuk 31 801, nr. 7)

De additionele kosten voor een 4-sporigheid zijn weergegeven in het antwoord op vraag 77.

78f

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?

Dit betreft de aanleg van extra 4-sporigheid tussen Delft Zuid en Schiedam-Centrum (ca. € 291 miljoen, exclusief de investering voor een nieuw station).

Zie ook het antwoord op vraag 77.

78g

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?

De kostenvoordelen zijn er niet omdat de spoortunnel reeds is aanbesteed.

78h

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 gebeurt?

Dit is niet onderzocht. Zoals al aangegeven bij het antwoord op vraag 78a is dit mogelijk nieuwe station meegenomen in de NMCA. Zoals aangegeven bij het antwoord op vraag 78b is het bovendien noodzakelijk om als gevolg van de opening van dit mogelijk nieuwe station een integrale viersporigheid tussen Schiedam Kethel en Delft Zuid te realiseren, zodat 6 Sprinters er in een regelmatige tijdslijning kunnen halteren.

79a

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?

De StadsRegioRotterdam (SRR) heeft een planstudie uitgevoerd naar de mogelijkheid om de Hoekselijn om te bouwen naar metro, waarbij het bestaande goederenvervoer per trein mogelijk blijft (buiten de spitsuren). SRR is verantwoordelijk voor de ombouw.

De kosten van de ombouw worden geraamd op € 240 miljoen. SRR heeft nog niet besloten over het uitvoeren van het project.

De loskoppeling van de Hoekse Lijn is geen onderdeel van PHS. Door ProRail is in het kader van de voorkeursbeslissing PHS in een gevoeligheidsanalyse vastgesteld dat de afkoppeling Hoekse lijn voor PHS niet randvoorwaardelijk is.

79b

Is er ook een vervoersanalyse gedaan naar wat loskoppeling van de Hoekse Lijn betekent voor de reizigersgroei?

Als onderdeel van de planstudie van SRR is een vervoeranalyse uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het aantal reizigers zal toenemen door de directe koppeling aan het metrosysteem van Rotterdam met ongeveer 25%.

De afkoppeling Hoekse lijn is in de vervoeranalyse van de varianten 3 en 3A, waaruit de geoptimaliseerde PHS voorkeursvariant «maatwerk 6/6» is afgeleid, als werkhypothese gehanteerd.

79c

Wat betekenen de plannen van de Hoekse Lijn voor het goederenvervoer naar Hoek van Holland?

Als onderdeel van de planstudie van SRR is met het bestaande goederenvervoer per trein op de Hoekselijn is rekening gehouden. Buiten de spitsuren blijft dit mogelijk.

79d

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?

Dit is niet onderzocht binnen de vastgestelde scope van PHS, maar valt binnen de door SRR uitgevoerde planstudie.

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?

De opening van station Nijkerk Corlaer is geen uitgangspunt voor PHS. Wel is in een gevoeligheidsanalyse onderzocht wat de consequenties zijn voor de inpasbaarheid in de dienstregeling van dit eventuele nieuwe station. In de gevoeligheidsanalyse zijn de benodigde investeringen verder niet onderzocht.

Wanneer uitgegaan wordt van 4 Sprinters tussen Utrecht en Harderwijk (hierover hebben de betrokken regio's afspraken gemaakt) dan is bediening van Nijkerk Corlaer door deze 4 Sprinters niet mogelijk zonder infrastructuuruitbreidingen. Het gaat hier om een extra 4-sporigheid tussen Putten en Harderwijk.

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?

Gedoeld wordt waarschijnlijk op de «Taskforce Robuustheid» die dit voorjaar is ingesteld in het kader van het Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen per spoor (Kamerstuk 30 373, nr. 40). In die Taskforce, samengesteld uit vertegenwoordigers van bedrijfsleven, IPO, VNG, het Rijk en ProRail, wordt onderzocht hoe het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen ook na 2020 nog kan doorgroeien binnen de (risico)grenzen van het dan vastgestelde Basisnet. Dat onderzoek betreft dus niet alle goederenvervoer, maar uitsluitend de deelmarkt van het gevaarlijke stoffen vervoer (ongeveer 5% van het spoorgoederenvervoer).

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?

Zie het antwoord op vraag 81. Deze Taskforce werkt niet met aantallen treinen, maar onderzoekt specifiek vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de risicogrenzen van het Basisnet.

83

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

In de Voorkeursbeslissing is opgenomen dat een MIRT-onderzoek zal worden uitgevoerd naar het lange termijn perspectief voor het goederenvervoer zodat tijdig zicht is op eventuele vervolgstappen na 2020. Te zijner tijd zal ik in overleg met de betrokkenen de scope vaststellen, waarbij reële alternatieven in ogenschouw worden genomen, passend bij de Nota Mobiliteit, Mobiliteitsaanpak, de NMCA alsmede de budgettaire mogelijkheden. Hierbij komt dan ook aan de orde welke uitgangspunten voor het personenvervoer aan de orde zijn.

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 routing door Duitsland*
- d. *groeimogelijkheden voor het regionale openbaar vervoer*
- e. *het grensoverschrijdende reizigersvervoer op de goederencorridors*

Zie hiervoor het antwoord op vraag 83.

85

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

Om tijdig zicht te krijgen op eventuele vervolgstappen na 2020, zoals in hoofdstuk 2 van de Voorkeursbeslissing PHS is aangegeven, ligt een start van dit onderzoek over enkele jaren in de rede. De planning is sterk afhankelijk van de exacte scope van het onderzoek. Het is dan ook nog niet aan te geven wanneer het MIRT-onderzoek naar het lange termijn perspectief voor het spoorgoederenvervoer gereed is.

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?

De Overeenkomst van Warnemünde heeft inderdaad dezelfde betekenis als een Memorandum van Overeenstemming tussen de beide ondertekenende ministers. De Overeenkomst heeft geen formele juridische status, maar had destijds betekenis als beleidsafstemming tussen de twee toenmalige ministers van verkeer; de overeenkomst bindt hun landen niet. De Overeenkomst bevat geen «afspraken», maar opsommingen van maatregelen die elk van beide ministers voornemens zijn te realiseren, en onder het volgende voorbehoud: «*zijn de volgende maatregelen voorzien onder het voorbehoud van het doorlopen van de volgens het nationale recht van beide zijden voorgeschreven procedures*».

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?

Zoals in het antwoord op vraag 86 is aangegeven, is er in de Overeenkomst van Warnemünde geen sprake van «afspraken», maar van «voornemens». In grote lijnen zijn de belangrijkste voornemens uit de Overeenkomst van Warnemünde uitgevoerd. Een aantal, zoals het Nederlandse voornemen om een nieuwe Noordtak van de Betuweroute aan te leggen, is – na en op basis van uitgebreide studie – niet uitgevoerd. De beide ondertekenende ministers hebben elkaar regelmatig over de voortgang geïnformeerd. Duitsland zet zich onverminderd in voor realisatie van het derde spoor. Onlangs heb ik, zoals besproken in het AO Transportraad op 14 september, bij mijn Duitse collega nogmaals het belang benadrukt van tijdige capaciteitsuitbreiding aan beide zijden van de grensovergang bij Zevenaar–Emmerich.

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?

In het kader van PHS zijn inderdaad alternatieven onderzocht waarbij het vervoer heen over een andere route plaatsvindt dan terug. Deze «rotondevarianten» leken in eerste instantie kansrijk omdat milieubelasting wordt gespreid en kruisende bewegingen op het spoor worden voorkomen. Uiteindelijk zijn deze varianten echter afgefallen. In de rotondevariant Rotterdam–Oldenzaal (heen over Utrecht, terug over IJssellijn) bleken de kosten zeer veel hoger uit te pakken omdat er op meerdere routes geïnvesteerd moet worden. In de rotondevariant Rotterdam–Venlo (heen over Den Bosch, terug over Breda) bleek er onder andere onvoldoende capaciteit vrij te komen voor de extra IC's tussen Randstad en Brabant. Een rotondevariant met heen Twentekanaallijn en terug via Deventer is niet onderzocht maar zal naar verwachting soortgelijke knelpunten opleveren.

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?

Bij de vervoeranalyse goederen is gebruik gemaakt van een multimodaal vervoermodel, waarbij ook de binnenvaart in kaart is gebracht. Stromen die mede vanwege herkomst en bestemming «beter» via de binnenvaart afgewikkeld kunnen worden, gaan in de vervoerprognose dan ook via de binnenvaart. Er is geen scenario gemaakt waarbij daarbovenop vervoer van het spoor afgehaald wordt en toegevoegd wordt aan de binnenvaart. Een vrije verladingskeuze sluit aan bij het beleid uit de Nota Mobiliteit en is verankerd in het beleid van de Europese Unie.

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?

Zie antwoord op vraag 89.

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?

Zie antwoord op vraag 89.

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?

Zie het antwoord op vraag 13.

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?

Goederenvervoer richting Duitsland loopt via drie hoofdroutes, een via de Betuweroute richting Emmerich en twee (deels) via het gemengde net richting Bentheim en Venlo. In de tabel hieronder zijn het huidige en het verwachte gebruik in 2020 opgenomen (in beide richtingen samen per etmaal), bron: Vervoeranalyse goederen ProRail (zie documentatie die is bijgevoegd antwoord op vraag 1).

Goederenvervoer	Realisatie 2007	Verwacht 2020
Richting Bentheim (Oldenzaal grens)	20	52–80
Richting Emmerich (Zevenaar grens)	60	148–160
Richting Kaldenkirchen (Venlo grens)	75	24–108

De gehanteerde uitgangspunten en scenario's brengen met zich mee dat wordt voorzien dat in eerste instantie het goederenvervoer minder gebruik zal maken van het gemengde net vanwege verschuiving naar de Betuweroute om tegen 2020 weer door groei op het huidige niveau te komen, zij het wel op andere routes.

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

De groei van het goederenvervoer per spoor wordt door een groot aantal factoren bepaald, waan de Tweede Maasvlakte er één van is.

De Tweede Maasvlakte is in de studie derhalve niet expliciet meegenomen. Impliciet wel doordat een check is uitgevoerd of de uitkomsten in lijn zijn met de Rotterdamse inschattingen. Op basis van deze check zijn geen aanpassingen nodig gebleken.

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

Het betreft hier de goederenrouteringsvarianten ten noorden van de Betuweroute.

2/2/2:

- Door de Willemspoortunnel gaan 2 goederenpaden. Het gaat hier om de paden Kijfhoek–Amsterdam en Kijfhoek–Onnen die lopen via de route Rotterdam–Gouda–Breukelen. Vervoer richting Onnen gaat vervolgens via Weesp en Hanze- of Gooilijn.
- Over Geldermalsen gaan 2 goederenpaden. Het betreft hier de paden van Amsterdam naar de Betuweroute en vanuit Amsterdam naar Zuid Nederland.
- Over Elst gaan 2 goederenpaden. Het gaat hier om de route Kijfhoek–Bentheim die loopt via de Betuweroute–Elst–Ijssellijn en de transitroute België–Roosendaal–Tilburg–Den Bosch–Nijmegen–Bentheim.

1/2/3:

- Door de Willemspoortunnel gaat 1 goederenpad. Het gaat hier om het pad Kijfhoek–Amsterdam.
- Over Geldermalsen gaan 2 goederenpaden. Het betreft hier de paden van Amsterdam naar de Betuweroute en vanuit Amsterdam naar Zuid Nederland.

- Over Elst gaan 3 goederenpaden. Het gaat hier om de routes Kijfhoek–Bentheim en Kijfhoek–Onnen die lopen via de Betuweroute–Elst–Ijssellijn en de transit route België–Roosendaal–Tilburg–Den Bosch–Nijmegen–Bentheim.

Nadere informatie is terug te vinden in de hoofdstukken 7 en 8 van het rapport «Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, eindrapportage PHS capaciteitsanalyse» van ProRail/NS/KNV (zie documentatie die is bijgevoegd, antwoord op vraag 1).

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)

In het Initiatiefdocument is als een van de inhoudelijke uitgangspunten genoemd dat innovatieve benuttingsmaatregelen maximaal worden ingezet. Daarbij zijn enkele voorbeelden genoemd waaronder effectieve benutting dag-avond-nacht. In paragraaf 9.2.5 van het rapport «Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, eindrapportage PHS capaciteitsanalyse» van ProRail/NS/KNV, staat een verantwoording van innovatieve maatregelen die zijn toegepast in PHS, variërend van kort volgen tot seinoptimalisaties. Differentiatie naar tijd (spits-dal of dag-avond-nacht) is in deze fase nog niet uitgewerkt. Uitgangspunt in PHS is hoogfrequent rijden van reizigerstreinen tussen 6.30 uur en 20.00 uur en het de hele dag beschikbaar zijn van goederenpaden op de hoofdroutes voor spoorgoederenvervoer.

97a

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?

Het is niet nodig om goederentreinen 24 uur per dag over de nieuwe routes te laten rijden. De noodzaak daartoe bestaat vanuit infrastructureel oogpunt alleen gedurende de periode waarin hoogfrequente reizigersfrequenties worden gereden. De maatregelen uit PHS zijn nodig om in de dagperiode (werkdagen) de ambitie van hoogfrequent spoorvervoer mogelijk te maken en het goederenvervoer te herrouteren.

97b

Ziet u mogelijkheden om de dag- en nachtrouwing van het goederenvervoer verschillend in te richten en kunt u dit toelichten?

Zoals vermeld in de «Rapportage en voorkeursbeslissing, over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)» (paragrafen 7.1 en 7.3) kunnen buiten de dagperiode andere dan de nieuwe routes worden benut indien de plafonds op de nieuwe routes vanuit Basisnet en SWUNG (geluidsproductie) daar aanleiding voor geven.

98

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

De kosten voor aanleg en gangbare inpassing van de korte spoorboog te Deventer zijn geraamd op € 183 miljoen. De kostenramingen van ProRail zijn inclusief BTW en probabilistisch.

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?

Op 14 september j.l. heb ik u schriftelijk geïnformeerd over de 4 alternatieven voor een dubbelsporige spoorboog te Deventer die door ProRail zijn onderzocht. Extra kosten ten opzichte van de maatregelen voor een korte boog zijn daarin ook aangegeven.

Indien de regio nu toch in zijn geheel tegen de korte tweesporige boog bij Deventer is, kunnen alternatieven alsnog worden besproken. Dan dient echter in dialoog met de regio te worden gekeken naar de gevolgen van de alternatieven voor vervoercapaciteit, benodigde financiering, inpassing en draagvlak.

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?

Gedurende de afgelopen fase van PHS heeft regelmatig (ambtelijk) overleg plaatsgevonden met allerlei betrokken partijen, waaronder de gemeente Deventer. Dit overleg stond met name in het teken van de te maken keuzes op corridorniveau. De Stedendriehoek was op bestuurlijk niveau aanwezig bij het bestuurlijk overleg over PHS eind april, waarin overeenstemming is bereikt over de voorkeursbeslissing. Bij het maken van de afspraken heb ik aangegeven dat de exacte tracékeuze voor de boog bij Deventer gemaakt zal worden in dialoog en met gebruik van lokale kennis. Bestuurlijk overleg met gemeenten over lokale inpassing zal plaatsvinden in de komende planuitwerkingsfase.

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?

De brief is inderdaad niet schriftelijk beantwoord. Er heeft naar aanleiding van de brief wel overleg plaatsgevonden met de betrokken wethouder van de gemeente Deventer op 20 augustus jl. Voor wat betreft de kosten, zie ook het antwoord op vraag 99.

102

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

Op 14 september j.l. heb ik u schriftelijk geïnformeerd over de 4 alternatieven voor de spoorboog te Deventer die door ProRail zijn onderzocht (Kamerstuk 32 404, nr. 3). Zoals aangegeven in hoofdstuk 6 en 7 van de bij die brief gevoegde rapportage is aangegeven welke kosten gemoeid zijn met het kopmaken in Deventer (onder andere voor geluidsmaatregelen en een derde wachtpoor). De investeringskosten bedragen ca. € 60 miljoen. Daarnaast leidt het kopmaken tot extra exploitatiekosten voor vervoerders (kopmaken resulteert in 45 minuten extra rijtijd).

Aangegeven is verder dat de capaciteit van de sporen in Deventer, in combinatie met het kopmaken, onvoldoende is om de verwachte groei op te vangen.

103a

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?

Op 14 september j.l. heb ik u schriftelijk geïnformeerd over de 4 alternatieven voor de spoorboog te Deventer die door ProRail zijn onderzocht.

103b

Met hoeveel goederen- en reizigerspaden is hierbij gerekend?

In de kostenraming voor deze route is gerekend met 2 goederenpaden per uur per richting komend vanuit Arnhem.

103c

Betekent de realisatie van (partieel) dubbelspoor ook een verbetering voor het reizigersvervoer in termen van reistijd en reistijdbetrouwbaarheid?

Partieel dubbelspoor en elektrificatie van de spoorlijn Zutphen–Hengelo kan mogelijk een verbetering opleveren voor het reizigersvervoer over deze route.

104

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

De scope van de planstudies in PHS, waaronder de te onderzoeken lijnvoeringsvarianten en goederenvarianten, is toegelicht in de Voortgangsrapportage 1 aan de Tweede Kamer (september 2008). Deze scope is in het najaar van 2008 bevestigd in het MIRT-overleg met de decentrale overheden. Deze staan eveneens nader uitgewerkt in de capaciteitsanalyse van ProRail (zie antwoord op vraag 1).

105a

Welke garanties zijn er voor de leefbaarheid langs de IJssellijn en Twentelijn?

De leefbaarheid wordt in belangrijke mate geborgd via bestaande en nieuwe regelgeving. De in voorbereiding zijnde geluidsregelgeving (SWUNG) hanteert als norm dat de huidige geluidsniveaus worden gehandhaafd. Door de geluidproductieplafonds wordt de burger beter beschermd. De in voorbereiding zijnde regelgeving voor externe veiligheid (Basisnet) legt de vastgestelde risicoplafonds vast. In het kader van tracébesluiten worden daarnaast de trillingsnormen van de SBR gehanteerd. Tenslotte is budget gereserveerd om een aantal extra overwegen te kunnen aanpakken. Er is in PHS maximaal € 150 miljoen gereserveerd voor maatregelen ten behoeve van trillingshinder (maximaal € 50 miljoen) en overwegen (€ 100 miljoen).

105b

Kunt u aangeven hoe de toename van geluids- en trillingoverlast langs de IJssellijn en Twentelijn beperkt wordt?

Naast de reeds in gang gezette maatregelen in het kader van NaNov, kan de geluidsproductie van treinen met name worden beperkt door instroom van stil materieel, toepassing van raildempers en beperkt geluidsschermen en gevelisolatie. De maatregelen tegen toename van trillingoverlast zijn meer divers en zullen van geval tot geval worden gezien. Zie ook antwoord op vraag 145/146/157.

105c

Welke normen voor maximale aantallen treinen overdag en in de nacht hanteert u voor de middellange en lange termijn voor de IJssellijn en Twentelijn?

Er zijn geen normen voor maximale aantallen treinen. De in het kader van SWUNG en Basisnet vast te stellen plafonds zijn leidend. Indien deze plafonds overschreden dreigen te worden kunnen niet alle gewenste capaciteitsaanvragen worden gehonoreerd. In de geluidsregelgeving tellen treinen in de avond en nacht zwaarder dan in de dagperiode.

105d

Kunt u voor elke gemeente langs de IJssellijn en Twentelijn aangeven wat de externe veiligheidsrisico's zijn?

De uitkomst van het Rijksontwerp voor Basisnet Spoor (zie brief aan Tweede kamer dd 9 juli j.l.) vormt uitgangspunt en randvoorwaarde voor PHS. In het kader van Basisnet zijn risicoruimtes vastgesteld per gemeente waarmee IPO en VNG hebben ingestemd. Deze risicoruimtes zijn kaderstellend voor PHS, ook langs IJssellijn en Twentelijn.

105e

Is er voldoende rekening gehouden met de veiligheid van de circa 40 000 inwoners langs het tracé van de IJssellijn bij de gemeente Rheden?

Uitgangspunt is dat in de plannen nu en in de realiteit straks voldaan wordt aan de wettelijke vereisten. Dit geldt zowel voor deze spoorlijnen als ook de andere spoorlijnen die in PHS aan de orde zijn als het gaat om hogere frequenties van het treinverkeer en herrotering van goederentreinen.

106a

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?

In het NaNOV-programma zijn geen «afspraken» gemaakt over de capaciteit van de IJssellijn of over de groei van het vervoer. In de zogenaamde NaNOV-brief van 11 april 2000 (Kamerstuk 22 589, nr. 157) heeft de toenmalige minister van V&W een pakket maatregelen gepresenteerd dat zou worden uitgevoerd aan de bestaande spoorlijnen tussen de Betuweroute bij Elst en Twente. In die brief heeft de minister *geconstateerd* dat de prognose voor rond het jaar 2015 aangaf dat 21 goederentreinen per etmaal in beide richtingen tezamen over de IJssellijn zouden rijden.

106b

Klopt het dat de afgesproken geluidmaatregelen ter compensatie van de toename van het goederenvervoer uit het verleden op de IJssellijn nog niet zijn nagekomen?

In dezelfde NaNOV-brief uit 2000 is aangegeven dat de toen verwachte toename van het goederenvervoer over de IJssellijn wettelijk geen extra geluidbeperkende maatregelen nodig maakte. Desondanks is een aantal geluidmaatregelen aangekondigd; van de maatregelen op de IJssellijn is alleen het stiller maken van de brug bij Zutphen nog niet gered.

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?

De IJssellijn is geschikt voor goederenvervoer en voldoet vanzelfsprekend aan de technische voorschriften. De lijn wordt ook nu gebruikt door goederentreinen.

108

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

In de periode 1996–1999 zijn in het kader van de Trajectnota/MER over de NOV (Noordoostelijke Verbinding tussen de Betuweroute en Twente) diverse nieuwe tracés onderzocht. In september 1999 besloten de ministers van VROM en V&W om geen nieuwe spoorverbinding aan te leggen.

In de PHS-studie zijn geen nieuwe tracés ter ontlasting van de IJssellijn onderzocht omdat de noodzaak ontbreekt: er zijn geen capaciteitsproblemen op de IJssellijn. Wel zijn alternatieve goederenrouteringen onderzocht die uitgingen van 1 goederenpad over de IJssellijn (de varianten 1/4/1 en 1/5/1). Nadere informatie is terug te vinden in de hoofdstukken 7 en 8 van het rapport «Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, eindrapportage PHS capaciteitsanalyse» van ProRail/NS/KNV. De varianten 1/4/1 en 1/5/1 zijn afgefallen, omdat deze veel hogere investeringskosten vergen (respectievelijk ca. € 750 miljoen meer voor variant 1/4/1 en ca. € 850 miljoen meer voor variant 1/5/1).

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?

Een eventuele Milieu Effect Rapportage hoort thuis in de planuitwerkkingsfase en is derhalve nog niet uitgevoerd. In de analyses van de afgelopen fase is wel op globaal niveau gekeken naar milieuaspecten ten behoeve van het maken van een hoofdkeuze uit het voorkeursbesluit. De opzet en invulling van de volgende fase zal mede in overleg met betrokken regionale en lokale overheden worden bepaald. Daarbij kan ook het al dan niet opstellen van een MER aan de orde komen.

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?

Waar mogelijk gebruiken vervoerders de Betuweroute omdat hen dat vele voordelen biedt. Dat wordt ondersteund door stimuleringsmaatregelen. Juridisch is het niet mogelijk om gebruik van de Betuweroute verplicht te stellen. Er kunnen wel randvoorwaarden worden gesteld met betrekking tot externe veiligheid waardoor er meer vervoer naar de Betuweroute «geduwd» wordt. Door beperking van de risicoruimte die bij Oldenzaal beschikbaar is zal er meer verkeer met gevaarlijke stoffen moeten worden afgehandeld via de Betuweroute.

111

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

Op 14 september j.l. heb ik u schriftelijk geïnformeerd over de 4 alternatieven voor de spoorboog te Deventer die door ProRail zijn onderzocht waaronder ook de route langs het Twentekanaal.

112

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

DB NETZ heeft geen melding gemaakt van capaciteitsbeperkingen aan Duitse zijde bij de grensovergang Oldenzaal/Bad Bentheim. Het aantal treinen in de PHS varianten verschilt niet met de Nulvariant.

113

Welke maatregelen worden gefinancierd met de 82 miljoen 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?

Met dit bedrag worden een aantal ongelijkvloerse overwegen gefinancierd die nodig zijn vanwege de extra toename van het spoorgoederenvervoer. Het betreft het ongelijkvloers maken van vier overwegen.

Bij het bepalen van maatregelen aan overwegen is volgens de vastgestelde werkhypothese uitgegaan van het stand-stillprincipe voor overwegveiligheid uit de Kadernota Railveiligheid voor alle onderzochte varianten. Voor dichtligtijden van overwegen bestaat geen normenkader. Frequentieverhogingen kunnen per situatie anders van invloed zijn op dichtligtijden. Dat betekent dat bij het zoeken naar oplossingen maatwerk vereist is.

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?

In 2010 heeft tot nu toe volgens opgave van ProRail geen transport plaatsgevonden van radioactieve materialen. In de jaren 2008 en 2009 hebben via de IJssellijn in deze 2 jaren samen 3 transporten plaatsgevonden met daarin radioactieve materialen.

115a

Op welke termijn, en bij uitvoering van de 2/2/2 variant, is op de Betuweroute naar schatting de maximumcapaciteit bereikt?

Als uitgangspunt voor de capaciteit aan de Duitse zijde van de grens bij Zevenaar is in de capaciteitsanalyse van PHS aangesloten bij de door DB Netz aan ProRail aangegeven capaciteit in 2020 na afronding van de werkzaamheden voor het derde spoor: 160 treinen per etmaal beide richtingen samen. De marktverwachting voor het aantal treinen per etmaal beide richtingen samen over Zevenaar in 2020 kent een bandbreedte van circa 150 tot 220. Gezien de beweeglijkheid van de economie en de vervoersmarkt, is geen exacte inschatting te geven wanneer de maximale capaciteit aan Duitse zijde is bereikt.

115b

Wat is dan de maximale benutting die op de Betuweroute kan worden gerealiseerd?

Zie het antwoord op onderdeel (a) van deze vraag.

115c

Met welke capaciteit is ten tijde van de besluitvorming betreffende de Betuweroute gerekend in de maatschappelijke kosten-batenanalyse?

In de Planologische Kern Beslissing Betuweroute (1993) werd ervan uitgegaan dat de Betuweroute een capaciteit kreeg van 10 goederentreinen per uur per richting. Dat zijn circa 180 treinen per etmaal per richting (75% van het theoretische etmaalcijfer in verband met onderhoud, aansluitingenverlies en dergelijke). Tevens werd een Noordtak en Zuidtak voorzien in Oost Nederland.

115d

Zorgt de gebrekkige doorstroming in Duitsland ervoor dat de maximumcapaciteit van de Betuweroute niet zal worden benut?

Als uitgangspunt voor de capaciteit aan de Duitse zijde van de grens bij Zevenaar wordt in de capaciteitsanalyse van PHS aangesloten bij de door DB Netz aan ProRail aangegeven capaciteit na afronding van de werkzaamheden voor het derde spoor: 80 treinen per dag per etmaal per richting. Aan Duitse en Nederlandse zijde wordt in lijn met de voornemens uit de overeenkomst van Warnemünde gewerkt aan een capaciteitsuitbreiding (derde spoor) van het tracé tussen Zevenaar en Oberhausen. In Nederland is uiteindelijk geen Noordtak en Zuidtak aangelegd omdat dit qua spoorcapaciteit niet nodig bleek. De voorziene goederenstromen over Oldenzaal en Venlo naar Duitsland kunnen over het gemengde net worden afgewikkeld. Met de gekozen goederenroutering in PHS wordt het gebruik van de Betuweroute door deze vervoerstromen geoptimaliseerd.

115e

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?

De begrenzing van het aantal goederentreinen dat via Emmerich het land kan verlaten, wordt bepaald door de capaciteit van de spoorlijn tussen Zevenaar-grens en Oberhausen. De Overeenkomst van Warnemünde speelt hierbij geen rol; zie daarvoor het antwoord op vraag 86.

115f

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?

Ja, zie het antwoord onder (e) hierboven. Indien er geen derde spoor wordt aangelegd zullen er meer goederentreinen moeten uitwijken naar de grensovergangen bij Oldenzaal en Venlo waardoor het spoorgoederenvervoer over het gemengde net zal toenemen.

115g

Is er overleg geweest of zal er nog overleg plaatsvinden met de Duitse overheden over deze maatgevende punten?

Er is regelmatig voortgangsoverleg tussen beide landen over de afstemming van de bouw- en exploitatieactiviteiten op de doorgaande goederenspoorlijn in de corridor Rotterdam–Ruhrgebied, zowel op

ministersniveau en op ambtelijk niveau tussen de landen, alsook tussen de spoorinfrabeheerders ProRail en DB Netz.

116a

Is het waar dat veel vervoer noch via de Betuweroute noch via de binnenvaart in Duitsland zelf naar het noorden van Duitsland kan plaatsvinden?

Zoals in de antwoorden op vraag 110 en 115d aangegeven blijft de capaciteit ten oosten van Zevenaar aan Duitse zijde beperkt en lopen de grote rivieren in Europa niet in oost-west richting. Niet voor alle bestemmingen is de Betuweroute een logisch optie, mede ook gezien de routes die het net in Duitsland biedt.

116b

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?

Voor zover mij bekend zijn er in Duitsland voorbij Oberhausen geen structurele beperkingen voor spoorgoederenvervoer naar Noord Duitsland alhoewel het Ruhrgebied een drukkere spoorknop is dan de Randstad. Indien een groter deel van het goederenvervoer via Zevenaar zou worden geleid dan nu voorzien (en niet meer via Oldenzaal) dan kan dat leiden tot knelpunten die door DB Netz nog niet in de vigerende plannen zijn voorzien. Bovendien is niet voor alle bestemmingen dit een meest logische route.

116c

Wat is de verwachte reële benutting van de Betuweroute, er van uitgaand dat goederen Duitsland en verder als eindbestemming hebben?

Gezien de beweeglijkheid van de economie en de vervoersmarkt, de mogelijke technische ontwikkeling van spoorcapaciteitsfactoren, en het ongewisse karakter van de toekomst is een dergelijke inschatting niet te geven. Zoals aangegeven zijn er naar Duitsland meerdere routes (zie antwoord op vraag ad a/b).

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?

Er zijn geen bestuurlijke beperkingen. Er is door de Duitse infrastructuurbeheerder DB NETZ aangegeven dat er grenzen zijn aan de capaciteit aan Duitse zijde van de route via Emmerich als er meer treinen rijden dan nu is voorzien in PHS. Deze beperkingen aan Duitse zijde leveren vervolgens randvoorwaarden op voor de manier waarop het spoorgoederenvervoer tussen Nederland en Duitsland kan worden afgehandeld. Naar verwachting zullen er in 2020 na afronding van de werkzaamheden voor het derde spoor meer treinen over de Betuweroute via Zevenaar naar Duitsland willen rijden dan mogelijk is aan Duitse zijde. Het overschot zal dan over Venlo naar Duitsland worden geleid. Daarom is er naar verwachting geen ruimte om het verkeer over Oldenzaal via Betuweroute/Zevenaar af te handelen, tenzij er nog meer vervoer over Venlo wordt afgehandeld.

De kosten van verdere spooruitbreidingen aan Duitse zijde (4^e spoor) zijn zeer hoog en op afzienbare tijd geen realistisch onderwerp van gesprek met Duitsland. Mijn prioriteit gaat uit om de capaciteit die het derde spoor biedt zoveel als mogelijk te benutten.

118a

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 trillingsoverlast?

In de PHS-studie is geen nieuw aan te leggen Noordtak van de Betuweroute onderzocht, omdat deze qua spoorcapaciteit niet nodig is (de bestaande routes hebben nog capaciteit die met PHS selectief is uit te breiden). De Noordtak is op afzienbare tijd niet als een reëel alternatief te beschouwen, gezien de beleidsdoelstellingen van PHS en de kosten van meerdere miljarden euro's.

118b

Hoe scoort een variant waarin het goederenvervoer deels wordt omgeleid via de corridor Zutphen–Lochem–Hengelo?

De variant waarbij het goederenvervoer wordt geleid via de spoorlijn Zutphen–Lochem–Hengelo is in PHS-kader globaal verkend. De Kamer is bij brief van 14 september j.l. nader geïnformeerd over die verkenning.

118c

Is de Noordtak van de Betuweroute destijds doorgerekend met een MKBA? Zo ja, zijn de resultaten daarvan nog actueel?

Nee, er is destijds geen MKBA uitgevoerd.

119

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

De kosten van een Noordtak-spoorlijn van Elst naar Twente werden in 1998 geraamd op circa 5 miljard gulden. Omgerekend in Euro's, geïndexeerd voor de prijsontwikkeling sindsdien en rekening houdend met het gegeven dat er sindsdien vele nieuwe ruimtelijke belemmeringen zijn ontstaan zal een dergelijke nieuwe spoorlijn dezer dagen zeker een investering in de orde grootte van meerdere miljarden euro's vergen. Een Noordtak is in PHS kader niet opnieuw onderzocht, waardoor de vraag niet zonder meer is te beantwoorden. In grote lijnen mag worden verwacht dat de voorgenomen investeringen in PHS-kader in de bestaande spoorroute van Elst naar Oldenzaal beperkt niet nodig zijn bij een Noordtak: voor de spoorboog bij Deventer, de vrije kruising Velperbroek, aanpassing emplacement en brug Zutphen en vrije kruising Elst is circa € 370 miljoen gereserveerd. Daar komt nog bij een deel van het budget voor geluidwering, trillingen, overwegen etc.

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?

Nee, dat was destijds (in 1999–2000) niet bekend, en het was toen en ook nu niet het geval. Zie het antwoord op vraag 115. Er is in Nederland en Duitsland altijd vanuit gegaan dat het spoorgoederenvervoer over

3 grensovergangen zal worden afgehandeld: Zevenaar, Venlo en Oldenzaal.

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?

Ja, in 2000 is er een verkenning «Goederenroutes in Zuid-Nederland» uitgevoerd, waarin ook het nut van een eventuele Zuidtak is onderzocht. De Kamer is over de resultaten van die Verkenning geïnformeerd bij brief van 24 september 2001 (Kamerstuk 22 589, nr. 186).

122

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

Het project Traverse Dieren is een provinciaal project. Welk aantal goederentreinen de Provincie Gelderland daarbij hanteert is mij niet bekend.

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?

Deze vraag kan pas worden beantwoord in de planuitwerkingsfase.

124

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

In de capaciteitsanalyse is uitgegaan van de verwachte vervoervraag voor het transitoverkeer Roosendaal–Oldenzaal. Het alternatief over de Montzenroute is niet onderzocht. Het is geen Nederlands beleid om transitstromen af te houden.

125

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

In de lijnvoeringsvarianten zoals deze in het najaar van 2008 zijn bevestigd in het MIRT-overleg met de decentrale overheden, is rekening gehouden met 4 Intercity's tussen Rotterdam en Gouda. Tussen Gouda en Woerden rijden deze samen met 4 Intercity's uit Den Haag richting Utrecht. Daarnaast is rekening gehouden met 4 Sprinters tussen Rotterdam en Gouda Goverwelle. Tussen Gouda en Gouda Goverwelle rijden deze samen met 4 Sprinters uit Den Haag. Vanaf Gouda Goverwelle rijden 4 Sprinters door naar Woerden (2 naar Breukelen/Amsterdam en 2 naar Utrecht). Zoals omschreven is in de voorkeursbeslissing, is in het maatregelenpakket rekening gehouden met seinoptimalisatie tussen Gouda en Woerden. Hiermee kan een 2/2/2 routing geacommodeerd worden. Hiermee wordt voldoende capaciteit geboden om het treinverkeer tot 2020 af te wikkelen.

126

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

Of het rijden van meer treinen nog mogelijk is, is gegeven de vastgestelde scope, nu niet onderzocht en hangt af van de aard en omvang van de extra treinen en of daar voldoende marktvraag voor is na 2020. In alle onderzochte varianten is rekening gehouden met de aantallen reizigers-treinen zoals weergegeven in het antwoord op vraag 125.

127a

Wat betekent de toevoeging van twee goederenpaden voor de beschikbare capaciteit voor regionale personentreinen ten oosten van Arnhem (traject Arnhem en Arnhem-Velperbroek)?

De scope van de planstudies in PHS, waaronder de te onderzoeken lijnvoeringsvarianten, is toegelicht in de Voortgangsrapportage 1 aan de Tweede Kamer (september 2008). Deze scope is in het najaar van 2008 bevestigd in het MIRT-overleg met de decentrale overheden. Hierin zijn ook de meest actuele inzichten verwerkt voor wat betreft de plannen van de regio voor het regionale spoorvervoer. Daar waar er door PHS effecten ontstaan op regionale spoorlijnen is dit in de analyses betrokken. De toevoeging van 2 goederenpaden als gevolg van de 2/2/2 routing betekent dat de aanleg van een vrije kruising Velperbroek aansluiting noodzakelijk is. Daarmee kan de capaciteit geboden worden die noodzakelijk is voor het regionale spoorvervoer. Zie ook antwoord op vraag 31 en 32.

127b

Klopt het dat het tweede goederenpad tussen Elst en Arnhem niet voor 2015 gebruikt zal worden?

Of een tweede goederenpad niet voor 2015 gebruikt zal worden hangt af van de capaciteitsaanvragen van de goederenvervoerders. Wel is het zo dat de verwachting is dat goederenvervoerders meer van de route via Elst/Arnhem gebruik zullen maken op het moment dat de in de PHS voorkeursbeslissing voorziene maatregelen zijn gerealiseerd. Dat zal niet voor 2015 zijn.

127c

Klopt het dat goederenvervoer in de spits tussen Elst en Arnhem voorrang krijgt boven streekgewestelijke lijnen?

Op dit moment krijgt het goederenvervoer in een situatie van schaarste voorrang op streekgewestelijk vervoer indien zich een conflict voordoet en de prioriteitscriteria uit het besluit capaciteitsverdeling worden toegepast. Met de voorgestelde wijziging van het besluit capaciteitsverdeling krijgt het streekgewestelijk personenvervoer in de spits voorrang op goederenvervoer behalve voor die trajecten waar dat voor het goederenvervoer onoverkomelijke problemen oplevert. Een van die trajecten is het PHS traject aansluiting Betuweroute (bij Elst)–Arnhem–Deventer–Almelo–Oldenzaal–Duitse grens. Op het traject Elst-Arnhem behoudt het goederenvervoer dan voorrang in de spits.

127d

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 streekgewestelijke treinen mogelijk is op dit traject?

Zoals bij vraag 127b is aangegeven vormen de reeds in uitvoering zijnde StadsregioRail plannen van de Stadsregio Arnhem Nijmegen de basis voor de PHS-voorkeursbeslissing. Er vindt overleg plaats met de provincie en stadsregio over een mogelijk plan om de regionale treindienst in de

toekomst aan te passen. In het Nationaal Mobiliteitsberaad is onlangs afgesproken de mogelijkheden voor infasieren van goederen en personen-treinen te bekijken.

128

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

In het Tracébesluit voor de Hanzelijn is voorzien dat het goederenvervoer naar Noord Nederland wordt afgehandeld via de Hanzelijn (34 goederentreinen per dag). In OV SAAL wordt bezien op welke wijze dit kan plaatsvinden.

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?

De herroutering waartoe in PHS is besloten betreft de volledige stroom goederenvervoer per spoor; het vervoer van gevaarlijke stoffen – dat door Basisnet wordt gereguleerd – betreft circa 5 % van die goederenstroom. Voor de herroutering in PHS-kader zijn de risicogrenzen van het Basisnet randvoorwaardelijk. Basisnet zal over een aantal jaren reeds van kracht zijn, zodat voor gemeenten de door hen gewenste duidelijkheid wordt verkregen voor ruimtelijke plannen.

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?

In het ontwerp-Basisnet waarover op 8 juli j.l. een bestuurlijk akkoord is bereikt (Kamerstuk 30 373, nr. 42) wordt het berekende groepsrisico in Dordrecht aanzienlijk beperkt t.o.v de toekomstige situatie zónder Basisnet. Het resterende toekomstige groepsrisico in Dordrecht is dan echter nog wel hoger dan de oriënterende waarde. Na realisering van de goederenboog bij Meteren, waardoor goederentreinen ook via de Betuweroute naar Oost-Brabant kunnen rijden, behoeven er minder goederentreinen door Dordrecht te rijden. Alsdan valt een aanpassing van het Basisnet te overwegen met een verlaging van de risicoruimte voor het vervoer door Dordrecht.

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?

Enkele jaren geleden is na de studie van de spoorverbinding Rotterdam-België (RoBel) vastgesteld dat in ieder geval tot rond het jaar 2020 de realisatie van een nieuwe spoorverbinding voor goederentreinen in deze corridor onnodig is. De ontwikkeling van het goederenvervoer sindsdien geeft geen aanleiding om hier nu anders over te denken: er is nog voldoende spoorcapaciteit beschikbaar. Derhalve kan er ook geen sprake

zijn van kapitaalvernietiging van PHS-investeringen, die overigens in deze corridor uitsluitend op het emplacement Roosendaal zijn voorzien.

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?

Voor het routemodel 1/2/3 is niet gekozen in de voorkeursbeslissing. Er is geen relatie tussen de geciteerde uitspraak over het Basisnet Spoor en het al dan niet overwegen van het routemodel 1/2/3. Wel is het zo dat het gehanteerde uitgangspunt (Basisnet als randvoorwaarde) er toe leidt dat het routemodel 1/2/3 moeilijker te realiseren is dan 2/2/2.

133

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

Omdat nationale en internationale regelgeving dat niet toestaan: de wijze van samenstellen van een trein is de autonome bevoegdheid van de eigenaar van de trein. Daarom werken mijn ambtgenoot van VROM en ik aan een convenant op vrijwillige basis om een dergelijke treinsamenstelling met de vervoerders en verladers overeen te komen. Zodra echter de risicoplafonds worden bereikt zullen vervoerders in de praktijk moeten kiezen om niet te rijden of «warme BLEVE vrij» te rijden. De risicoplafonds zullen wat dit betreft dezelfde werking hebben als de geluidsproductieplafonds.

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?

Neen, dat kan nu nog niet worden aangegeven. Frequentieverhogingen kunnen per situatie anders van invloed zijn op dichtligtijden. Dat betekent dat bij het zoeken naar oplossingen maatwerk vereist is. Met Borne vindt reeds overleg plaats over gemeentelijke plannen rond een aantal overwegen en de mogelijkheden om hier vanuit PHS een bijdrage aan te leveren.

135a

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?

Frequentieverhogingen kunnen per situatie anders van invloed zijn op dichtligtijden. Dat betekent dat bij het zoeken naar oplossingen maatwerk vereist is. De mate waarin de dichtligtijd een probleem is, wordt bepaald door de omvang van de kruisende verkeersstromen, de treinfrequentie en de ruimtelijke situatie, zodat een norm van 30 minuten niet als randvoorwaarde kan worden gehanteerd. Dat betekent dat bij het zoeken naar oplossingen maatwerk vereist is.

135b

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?

Frequentieverhogingen kunnen per situatie anders van invloed zijn op dichtligtijden. Maatwerk is vereist. ProRail is gestart met pilots om tot verkorting van sluitingstijden van overwegen te komen. Op 25 juni 2010 heb ik uw Kamer geïnformeerd over de resultaten van zo'n pilot (kamerstuk 29 893, nr. 105). Dit onderzoek heeft inmiddels veel informatie opgeleverd. In deze fase is nog geen selectie gemaakt van overwegen waar maatregelen genomen zouden kunnen worden.

Verbetermaatregelen kunnen liggen op het vlak van de techniek, het vertrekproces en planning van de dienstregeling. Dit zal in de volgende fase in samenspraak met de wegbeheerder moeten worden onderzocht.

135c

Kunt u specifiek voor de gemeente Rheden met 37 spoorwegovergangen en de gemeente Boxtel met 16 overgangen de maatregelen en gevolgen uitwerken?

In de volgende fase van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer worden er risicoanalyses gemaakt om te bepalen welke maatregelen ten aanzien van overwegen nodig en effectief zijn. Daarin zullen zeker ook de gemeenten Rheden en Boxtel worden betrokken.

135d

Is het budget van 150 miljoen euro in dit kader toereikend?

Er is een reservering gemaakt van maximaal € 100 miljoen voor overwegen (niet € 150 miljoen). Daarnaast zijn er mogelijkheden voor cofinanciering door decentrale overheden. Deze budgetreservering is gebaseerd op het tot nu toe uitgevoerde onderzoek en gaat uit van het «stand still» principe voor wat betreft overwegveiligheid. Dit principe is onderdeel van de Tweede en Derde Kadernota Railveiligheid. Op basis van de nu beschikbare inzichten is de budgetreservering 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?

Het ongelijkvloers maken van de spoorwegovergangen langs de IJssellijn en de Twentelijn om de doorstroming van het overige verkeer te verbeteren, maakt geen onderdeel uit van de scope van PHS. Uit de analyses is gebleken dat gezien de reeds lopende programma's (NaNov, aanpak overwegveiligheid door plaatsing van hekwerken) er beperkt aanvullende maatregelen nodig zijn om te voldoen aan de eisen met betrekking tot overwegveiligheid vanuit de Kadernota Railveiligheid, om het toenemende treinverkeer via de IJssellijn te kunnen verwerken. De kosten per overweg zijn sterk afhankelijk van de locatie. Op basis van maatregelen uit Spoorse Doorsnijdingen en reeds uitgevoerde overwegprojecten, is de ervaring dat de kosten in de orde van grootte liggen van € 7 tot € 20 miljoen per ongelijkvloerse kruising (op basis van kosteneffectieve maatregelen, zonder verdiepte ligging).

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?

Dit is in volgende fase van PHS onderwerp van onderzoek en overleg. Uit de planuitwerking zal blijken welke overwegen precies dienen te worden aangepakt vanuit het stand still principe overwegveiligheid uit de kadernota railveiligheid en welke overwegen in aanmerking komen vanuit de optiek van stedelijke bereikbaarheid.

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? (?)

Er bestaan geen normen voor dichtligtijden. Frequentieverhogingen kunnen per situatie verschillend uitwerken, zodat een eenduidige norm niet als randvoorwaarde kan worden gebruikt. De mate waarin dichtligtijden een probleem kunnen worden wordt mede bepaald door de omvang van de kruisende verkeersstromen en de ruimtelijke situatie.

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?

Er is in deze fase van PHS nog geen uitsplitsing te geven. Dat komt aan de orde in de volgende fase. Ook zal dan blijken welke maatregelen voor trillingen nodig zijn om te voldoen aan de bestaande richtlijnen (zie ook het antwoord op de vragen 143 en 144).

Deze reserveringen zijn niet bedoeld voor geluid, daar geluidsmaatregelen deel zijn van de diverse projecten (op een baanvak dan wel emplacement).

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?

Tot nu toe stond PHS in het teken van het ontwikkelen van een voorkeursbeslissing op corridor niveau. De volgende fase zal in het teken staan van de nadere uitwerking van projecten en bijkomende maatregelen op lokaal niveau. Pas dan zal zicht komen op de benodigde maatregelen en investeringskosten van deze maatregelen op lokaal niveau. De spoorlijn Arnhem–Deventer–Hengelo is een bestaande spoorlijn, waarvoor andere eisen gelden dan voor een nieuwe spoorlijn, zoals de Betuweroute.

141

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

Bij het bepalen van geluidsmaatregelen is, conform de in overleg met VenW vastgestelde werkhypothese, rekening gehouden met de verwachte regelgeving ten aanzien van geluidproductieplafonds (GPP) en instroom

van stil materieel. Het gaat bij deze € 60 miljoen om maatregelen voor geluid naast geluidsmaatregelen die onderdeel uitmaken van de diverse projecten die genoemd zijn in hoofdstuk 6 van de voorkeursbeslissing.

142a

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?

Zie het antwoord op vraag 143 en 146.

142b

Hoe verhoudt deze toekomstige wetgeving zich tot de mogelijkheden en de kosten die het oplossen van trillingsproblemen in bestaande situaties met zich meebrengen?

Zie het antwoord op vraag 155.

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?

Het klopt dat de nieuwe wettelijke normen op het gebied van geluid nog niet formeel zijn vastgesteld. Echter, in het kader van PHS is voor geluid zo goed mogelijk aangesloten bij het wettelijk kader dat bij de nadere uitwerking van PHS vermoedelijk zal gelden. Dit wettelijk kader is opgenomen in het wetsvoorstel SWUNG, dat nu in behandeling is bij uw Kamer.

Voor trillingen gelden reeds streefwaarden. In mijn brief van 21 juni 2010 (Kamerstuk 32 123 A, nr. 115) heb ik u hierover nader geïnformeerd waar het gaat om nieuwe infrastructuur en om bestaande infrastructuur. Als het gaat om nieuwe infrastructuur dan wel aanpassing van bestaand spoor wordt in het kader van de voorbereiding van tracébesluiten onderzoek gedaan naar trillingen, getoetst aan de streefwaarden en worden maatregelen genomen.

144a

Is er al duidelijkheid te geven over de normen voor geluid en trillingen langs het spoor? Welke normen c.q. richtlijnen worden van toepassing?

Het wetsvoorstel SWUNG (geluid) is eind vorig jaar aan uw Kamer aangeboden. Deze nieuwe wettelijke normen die zijn opgenomen in SWUNG zijn nog niet formeel vastgesteld. Voor trillingen wil ik u verwijzen naar de aanpak zoals ik die heb beschreven in mijn brief van 21 juni 2010 (Kamerstuk 32123 A, nr. 115) en het antwoord op vraag 155.

144b

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?

In de huidige wet- en regelgeving op het gebied van geluid wordt er onderscheid gemaakt tussen nieuwe en bestaande situaties. Voor nieuwe spoorlijnen, zoals de Betuweroute wordt getoetst aan de voorkeurswaarde (55 dB L_{den}). In bestaande situaties (indien reeds spoorinfrastructuur

aanwezig is) wordt er bij saneringssituaties gestreefd naar verlaging van de geluidbelasting. Saneringssituaties zijn namelijk situaties waarin de woningen reeds hoge geluidbelastingen hebben. Voor de overige situaties geldt het zogenaamde standstill-beginsel.

Bij de nieuwe geluidwetgeving zijn de normen als gevolg van een spoorlijn niet anders: de voorkeurswaarde is 55 dB en de maximale waarde is 70 dB. Echter, de werking van normen is voor bestaande en nieuwe situaties verschillend. Bij nieuwe spoorlijnen zijn nog geen geluidproductieplafonds van toepassing, aangezien er nog geen spoorlijn aanwezig is. In dat geval zal voor de woningen langs zo'n nieuwe spoorlijn een geluidonderzoek worden gedaan. Afhankelijk van de verwachte geluidbelastingen als gevolg van deze nieuwe spoorlijn zullen geluidmaatregelen worden getroffen en geluidproductieplafonds worden vastgesteld.

Voor bestaande spoorlijnen worden van rechtswege geluidproductieplafonds ingesteld. De hoogte van de geluidproductieplafonds wordt van rechtswege bepaald op basis van de heersende waarde (voor spoor is dat het driejaarsgemiddelde van de jaren 2006, 2007 en 2008) plus 1,5 dB werkruimte. Voor baanvakken waar een (recent) tracébesluit is genomen, zullen de waarden uit dit tracébesluit bepalend zijn voor de hoogte van de geluidproductieplafonds. Als door groei de geluidproductieplafonds niet meer nageleefd dreigen te worden, dienen doelmatige geluidmaatregelen getroffen te worden. In tegenstelling tot woningen aan nieuwe spoorlijnen is nu niet de voorkeurswaarde, maar de geluidbelasting op basis van de geluidproductieplafonds het na te streven doel. Voor woningen met relatief hoge geluidbelastingen zijn geluidmaatregelen eerder doelmatig. Gekoppeld aan deze wet is het MeerJarenProgramma Geluidsanering (MJPG) bedoeld om woningen die op basis van deze wet een te hoge geluidbelasting (> 70 dB) kunnen krijgen te saneren. Voor het MJPG zijn financiële middelen in het MIRT opgenomen.

144c

Kunt u aangeven bij welke spooraanpassingen de regels voor nieuw spoor gelden?

Voor geluid gelden de regels voor nieuw spoor als er feitelijk nog geen spoor aanwezig is. Zoals bijvoorbeeld bij de aanleg van de Betuweroute en de Hanzelijn. In geval van de nieuwe spoorbogen is dit afhankelijk van de ligging ten opzichte van de bestaande spoorlijnen die een nieuwe boog verbindt.

144d

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?

De nieuwe geluidwetgeving biedt ook bescherming voor omwonenden langs bestaande spoor, meer dan de huidige wet- en regelgeving. Daarom is er geen reden om op voorhand te besluiten dat alle regels voor nieuw spoor zouden moeten gelden.

145

Welke garanties zijn er dat geluidsnormen niet overschreden worden?

Zoals u weet heeft de minister van VROM het wetsvoorstel SWUNG eind vorig jaar aan uw Kamer aangeboden. Eén van de doelen van deze wet- en regelgeving is om omwonenden beter te beschermen tegen het geluid van rijkswegen en spoorwegen. Door middel van de introductie van geluidproductieplafonds worden met dit wetsvoorstel duidelijke grenzen gesteld aan het geluid van spoorwegen. De beheerder van de infra-

structuur moet deze grenzen naleven en kan dus niet meer geluidcapaciteit verdelen, dan de capaciteit die op basis van de geluidproductieplafonds mogelijk is. Jaarlijks dient de beheerder verslag te doen over het naleven van de geluidproductieplafonds. Dit verslag is openbaar en voor iedereen te raadplegen. Daarnaast is er een toezichthouder die controleert of de beheerder conform de wet- en regelgeving opereert.

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?

In de gekozen onderzoeksmethodiek is rekening gehouden met de wetsvoorstellen voor geluid en de uitkomsten van Basisnet Spoor. Daarmee is een voorschot genomen op de toekomstige wetgeving. Daarnaast is, gezien het feit dat er in deze fase van planstudies nog geen gedetailleerde analyse van alle lokale situaties met betrekking tot de leefbaarheid beschikbaar kon zijn, rekening gehouden met een risicoreservering voor trillingen (€ 50 miljoen.), eventuele extra maatregelen om wijziging van routes mogelijk te maken op basisnet (€ 20 miljoen.) en een risicoreservering voor eventuele aanvullende maatregelen voor overwegveiligheid (€ 100 miljoen.).

De concrete invulling van benodigde maatregelen is een onderdeel van de vervolgfase, waarbij ook voor de veiligheid van waterwingebieden aan de dan vigerende wet- en regelgeving zal worden voldaan.

147

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

Het is niet bekend of er dan meer of minder maatregelen nodig zouden zijn en in welke mate. De onderzoeken zijn gericht op de relevante wet en regelgeving, die ten tijde van de implementatie van PHS naar verwachting van kracht is.

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?

Er is tijdens bestuurlijk overleg alleen gesproken over de mogelijkheid van co-financiering voor overwegen, omdat hierbij mede de gemeentelijke en regionale bereikbaarheid is gediend.

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?

De aanname van 80% stil goederenmaterieel is gebaseerd op een onderzoek uitgevoerd door consultants en de sector. Voor goederenmaterieel geldt, dat de inzet in Nederland een afspiegeling is van de ontwikke-

lingen in Europa. Zowel de instroom van nieuw stil materieel als een ombouw van bestaand materieel is onderdeel van de berekeningen. In 2002 is het Innovatieprogramma Geluid gestart, waarin samen met de spoorsector pilots zijn uitgevoerd om spoormaterieel stiller te maken. Dit programma is eind 2007 succesvol afgerond en er zijn maatregelen ontwikkeld om spoormaterieel significant stiller te maken. Zo is er bijvoorbeeld een prestatieregeling door ProRail ingevoerd, zodat vervoerders, die hun lawaaiig materieel ombouwen een bonus ontvangen. Deze bonus zal over enkele jaren worden omgezet in een malus zodra het daartoe relevante wettelijke kader daarin voorziet. Hierdoor verdwijnt de vrijblijvendheid van de prestatieregeling.

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?

Op dit moment is het percentage van stil goederenmaterieel nog laag (orde grootte 5–10%), dit betreft voornamelijk goederenmaterieel wat is stil gemaakt in het kader van het Innovatieprogramma Geluid en de instroom van nieuwe wagons. Het aantal in Nederland geregistreerde wagons bedraagt op dit moment ca. 5700.

151

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

De prognose dat in 2020 80% van het goederenmaterieel stil is, is als uitgangspunt gebruikt in de PHS studies. Zoals aangegeven in antwoord op vraag 145 zullen door de werking van de geluidplafonds de omwonenden worden beschermd en ligt er een belang bij de goederenvervoerders om dit percentage te realiseren.

152

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

Ja, Nederland is bevoegd om zelfstandig geluidwetgeving op te stellen om omwonenden van spoorwegen te beschermen tegen geluidsoverlast. Met de introductie van geluidproductieplafonds wordt een duidelijke grens aan het geluid van spoorlijnen gesteld en dus indirect ook aan de hoeveelheid geluidemissie van het type treinen. Op het gebied van Europese regelgeving zijn er op dit moment verschillende initiatieven die de toepassing van stil materieel ondersteunen.

153

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

ProRail zal op basis van het wetsvoorstel SWUNG de plicht krijgen om de geluidproductieplafonds na te leven. Indien uit de capaciteitsaanvragen blijkt dat er onvoldoende stil materieel is om binnen de geluidproductieplafonds te blijven, kan ProRail niet alle gewenste capaciteit verdelen aan vervoerders. Het blijven rijden met lawaaiig materieel werkt uiteindelijk dus capaciteitsbeperkend. Kort gezegd: er kunnen minder treinen rijden als er nog relatief veel lawaaiig materieel blijft rijden. Zie verder mijn antwoord op vraag 151.

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?

De inzet van stil materieel heeft geen invloed op trillingen. Geluid heeft een andere frequentie dan trillingen. Trillingen zijn meestal niet hoorbaar maar wel voelbare laagfrequente bewegingen van de bodem.

De huidige stand met betrekking tot de technologische mogelijkheden is dat stil gemaakt materieel kan worden bewerkstelligd door middel van het toepassen van kunststof remblokken, de zogenaamde LL-blokken.

De spoorsector is nog terughoudend met betrekking tot het toepassen van deze kunststof remblokken. Met name het punt van de Life Cycle Costs (o.a. extra onderhoudskosten aan de wielstellen) is nog niet helemaal duidelijk.

In internationaal verband wordt onderzocht wat de gevolgen zijn van het toepassen van kunststof remblokken onder alle weersomstandigheden en spoortypen. Dit project is in 2012 afgerond en zal bij positieve uitkomsten leiden tot een Europese vrijgave van deze remblokken.

Op dit moment is er, mede dankzij vele Nederlandse inspanningen, al een vrijgave onder bepaalde en strenge restricties.

Vanuit de Nederlandse Projecten die vanuit het Innovatie Programma Geluid (IPG) zijn gevoerd is al aangetoond dat de kosten voor de ombouw en extra onderhoud (LCC) in Nederland gedekt kunnen worden uit de huidige prestatieregeling. Deze prestatieregeling geeft een korting op de gebruiksvergoeding en is beschikbaar voor iedere vervoerder.

155

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

De gevolgen van de motie voor PHS zijn nu moeilijk in te schatten. Nog dit jaar zal de Kamer op de hoogte gesteld worden hoe de motie uitgevoerd zal worden. Het laat zich aanzien dat met het introduceren van een wettelijke norm voor trillingen enige tijd gemoeid zal zijn.

156

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

De geluidsbelasting van spoorvervoer wordt in de avond zwaarder en in de nacht nog zwaarder meegeteld. Deze werkwijze wordt voortgezet in SWUNG.

157a

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?

Zoals is aangegeven in de brief aan de Kamer van 21 juni 2010 (kenmerk VENW/DGMO-3755) zal, in gevallen waar klachten daartoe aanleiding geven, de situatie op basis van de SBR richtlijnen beoordeeld worden.

157b

Is de risicoreservering van 50 miljoen voldoende om overal langs de goederencorridors van PHS te voldoen aan de SBR-streefwaarden?

De risicoreservering is gebaseerd op de huidige inzichten. In de volgende fase zal blijken of dit voldoende is.

157c

Op welke wijze wordt gegarandeerd dat langs de IJssellijn en de Twentelijn aan de SBR-streefwaarden zal worden voldaan?

Het is staande praktijk om in Tracebesluiten trillingen te onderzoeken en waar nodig maatregelen te nemen.

157d

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?

Elektrische Scheidings(ES)-lassen zijn inderdaad medeveroorzaker van trillingen langs het spoor. Bij toepassing van ERTMS als enige beveiligingssysteem, dus zonder ATB-EG (Eerste Generatie), op een spoortraject is het inderdaad mogelijk alternatieven voor de ES-lassen toe te passen, waardoor de hoeveelheid trillingen minder wordt. In het antwoord op vraag 7 heb ik aangegeven dat ik op basis van het in 2013 te ontvangen ERTMS-voorstel van de spoorsector zal bepalen op welke corridors ERTMS wordt ingevoerd.

Zie hiervoor het antwoord op vraag 7.

158

Met hoeveel procent nemen de onderhoudskosten tot 2020 toe?

In het onderzoek is bekeken welke toename in de onderhoudskosten ontstaat als gevolg van het integrale investeringspakket. De onderhoudskosten voor de periode tot 2020 nemen met ca. € 250 miljoen toe. In de periode 2011–2020 leidt dit tot een stijging van de onderhoudskosten van ca. 1,9%, gebaseerd op de begroting 2011, waarbij het programma kleine infrastructuur en overige projecten (IF artikel 13.02.05) niet als onderhoud is aangemerkt.

Daaronder valt extra onderhoud als gevolg van investeringen in uitbreiding van infrastructuur, maar ook als gevolg van maatregelen ten behoeve van geluid, energievoorziening en dergelijke. Ook wordt rekening gehouden met de extra onderhoudskosten aan de verkeersleidingssystemen als gevolg van de investeringen in verkeersgeleidingssystemen. Tot slot is rekening gehouden met een verschuiving in de dag/nacht verhouding van het onderhoud, als gevolg van het hoogfrequent rijden en extra goederenverkeer. Hierbij is rekening gehouden met de inkomsten uit de gebruiksvergoeding als gevolg van extra treinverkeer.

159

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

In de huidige situatie vindt naar schatting 70–75% van het onderhoud in «duurdere uren» (avond, nacht en weekend) plaats. Door de hogere frequenties van het treinvervoer overdag, is uitgegaan van meer onderhoud in deze duurdere uren. Naar huidige schatting zal dit percentage stijgen tot circa 90%. In PHS is daarvoor een bedrag van € 25 miljoen opgenomen.

160a

Kunt u specificeren waar de investering van 148 miljoen euro in be- en bijsturing voor bestemd is?

In de investering voor be- en bijsturing is met de volgende maatregelen rekening gehouden:

- Aanpassingen systemen procesleiding;
- Aanpassingen systemen verkeersleiding;
- Aanpassingen systemen reisinformatie (InfoPlus);
- Invoering dynamisch verkeersmanagement;
- Traffic Management Systemen ten behoeve van hoogfrequente besturing (regelautomaten, Routelint);
- Aanpassingen t.b.v. verbeterde positiebepaling (GPS);
- Aanpassingen overige systemen;
- ICT infrastructuur, hardware & aanpassing werkplekken treindienstleiding;
- Onderzoekskosten ICT investeringen (5%);
- Huisvesting/posten/aanpassing opleidingsomgeving.

160b

Deelt u de mening dat een gedegen besturingsmodel en veiligheidsanalyse voor PHS ontbreekt?

De voor deze fase geleverde producten van het onderzoek betreffen een scopebepaling op basis van verkenningen. In de volgende fase zullen de verschillende elementen in meer detail worden uitgewerkt.

160c

Waarom wordt er niet gekozen voor investering in ERTMS/ECTS en zijn de mogelijkheden hiervan in de planstudies niet verkend?

Zie hiervoor het antwoord op vraag 7.

160d

Deelt u de mening dat PHS investeringen bevat die overbodig zijn in het geval van invoering van ERTMS? Zo ja, welke investeringen zijn dat?

De onzekerheden over zowel de kosten als de baten van ERTMS zijn op dit moment nog te groot om daar bij de besluitvorming en de werkzaamheden in de komende jaren al een voorschot op te nemen. Zie ook het antwoord op vraag 7.

160e

Is de Capaciteitsstudie ERTMS van ProRail (pagina 3 MKBA-samenvatting Decisio, verwachting begin 2010) inmiddels klaar? Zo nee, waarom niet?

Op 9 juli 2010 is deze als bijlage 3 («Technische vergelijking tussen NS'54 ATB-EG en ERTMS Level 2») bij mijn brief aan uw Kamer (Kamervragen 2009–2010, nr. 2851) toegestuurd.

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?

De verwachting is dat bij een succesvol programma «Weesfietsen» naar schatting landelijk een 5–10% betere benutting van de stallingscapaciteit van fietsenstallingen wordt gerealiseerd. Dit komt neer op landelijk 20–40 000 extra beschikbare plekken. De effecten van het weesfietsenprogramma zijn meegenomen in de berekende extra capaciteit die nodig is om de groei op de PHS corridors te kunnen verwerken.

162

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

In 2009 zijn op basis van best practices workshops gehouden en is een handboek weesfietsen samengesteld en uitgegeven waarin opgenomen een standaardaanpak. Vervolgens is eind 2009 een weesfiesteam opgezet, bestaande uit een team van adviseurs dat een jaar lang gemeenten ondersteunt bij het opzetten van een aanpak weesfietsen. Verschillende gemeenten zijn benaderd waarvan er uiteindelijk 18 gemeenten zich definitief hebben aangemeld.

De afgelopen jaren is het aantal fietsparkeerplaatsen dat jaarlijks bij stations wordt bijgebouwd, toegenomen. De laatste twee jaar is er jaarlijks ongeveer 30 miljoen euro in de aanleg van fietsparkeervoorzieningen geïnvesteerd. Voor dat bedrag zijn er bijvoorbeeld in 2009 circa 25 000 fietsparkeerplaatsen bij stations gerealiseerd. De verwachting is dat er in 2010 ongeveer 50 000 fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd. In totaal zijn er inmiddels vanuit «Ruimte voor de Fiets» ruim 200 000 plaatsen gerealiseerd. De verwachting is dat er aan het eind van het programma 285 000 plaatsen gerealiseerd zullen zijn.

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?

De aangegeven € 96 mln betreft het vergroten van de stallingcapaciteit van de stations die zijn gelegen aan de PHS corridors. In het kader van het actieplan voor fietsenstallingen wordt de benodigde stallingscapaciteit voor heel Nederland geïnventariseerd.

164a

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?

In afstemming met de vervoerders is door ProRail de haalbaarheid van de benutting van perronsporen ingeschat en als maatregelen ingezet. In de berekening van de stallingscapaciteit is bij de benutting van perronsporen rekening gehouden met het nachtnet en goederenpaden en onderhoud in de avond en nacht. Ca 30% van de perronsporen zijn bruikbaar voor opstellen. Met goederenverkeer in avond en nacht is rekening gehouden.

164b

Kunt u specificeren op welke locaties maatregelen worden genomen ten behoeve van de opstel- en rangeercapaciteit voor reizigers- en goederentreinen?

Op de volgende locaties worden maatregelen voorzien ten behoeve van de opstel- en rangeercapaciteit voor reizigers- en goederentreinen. Het betreft onder meer zoals aangegeven in de voorkeursbeslissing de volgende emplacementen: Nijmegen, Roosendaal, Eindhoven. Exacte locaties en maatregelen moeten in de volgende fase worden bepaald.

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?

Het voldoen aan de eisen van systeemveiligheid is uitgangspunt geweest bij het bepalen van de maatregelen in de capaciteitsanalyse. Hierbij is integraal gekeken naar zowel rijdend materieel als infrastructuur.

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?

Zie antwoord op vraag 7.

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?

Op 9 juli 2010 heb ik de maatschappelijke kosten/baten-analyse (MKBA) over de invoering van ERTMS als bijlage 2 («Social Cost Benefit Analysis of implementation strategies for ERTMS in the Netherlands») naar uw Kamer gestuurd (Kamervragen 2009–2010, nr. 2851). In appendix A1 daarvan zijn de daarvoor gehanteerde uitgangspunten voor kosten beschreven. In tabel A.1 in deze appendix staan de verschillende uitgangspunten voor kosten per kilometer spoor.

Op 21 september 2007 heb ik het rapport «Second opinion ERTMS implementatieplan en 160 km/u» van Arcadis als bijlage 4 naar uw Kamer gestuurd (Kamerstuk 29 644, nr. 54). In bijlage 1 daarvan zijn de verschillende kosten, waaronder die per kilometer spoor, beschreven.

De kosten voor de (nieuwe) aanleg van ERTMS level 1 zijn in beginsel van dezelfde orde grootte als die voor de (nieuwe) aanleg van ATB Nieuwe Generatie (ATB-NG). In mijn brief aan uw Kamer van 26 augustus 2009 (Kamervragen 2008–2009, nr. 3599) heb ik u geïnformeerd welke kosten gemoeid zijn met de ombouw van bestaande ATB-NG-baanvakken naar ERTMS level 1.

De kosten van ERTMS level 2 ten opzichte van die van ATB-NG verschillen sterk en zijn afhankelijk van keuzes of dit al dan niet met de aanwezige beveiligingsinstallatie («interlocking») gerealiseerd kan worden, of er wel of geen buitenseinen aangelegd worden en of dit al dan niet in combinatie met ATB (als «overlay») plaatsvindt. Omdat de kosten voor de aanleg van ERTMS level 1 van dezelfde orde grootte zijn als die voor de aanleg van ATB-NG zijn de meerkosten van de verschillende uitvoeringen van ERTMS level 2 te herleiden op basis van de kostenoverzichten waar ik hierboven naar verwijs.

168

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

Zie het antwoord op vraag 160e.

169

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

Gezien de conclusies van de MKBA omtrent ERTMS, alsmede het feit dat er tot 2020 vooral met bestaande technologie nog mogelijkheden zijn om meer benutting te realiseren, is er in de PHS analyses geen analyse gedaan naar een (versnelde) invoering van ERTMS. Verder is relevant dat

een groot deel van de investeringen in PHS (zoals in overige maatregelen) niet beïnvloed worden door een invoering van ERTMS.

Zie verder antwoord op vraag 7.

170

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

De volgende maatregelen ten behoeve van de systeemveiligheid zijn in de Voorkeursbeslissing voorzien:

- Uitbreiding van ATBvv, bovenop het bestaande programma;
 - Seinoptimalisaties;
 - Maatregelenpakket be- en bijsturing ten behoeve van de werkbelasting van de treindienstleiders;
 - Maatregelenpakket overwegen ten behoeve van de overwegveiligheid.
- Met deze aanpassingen volstaan de huidige werkwijzen, procedures en voorschriften voor het beheersen van systeemveiligheidsrisico's bij hoogfrequent spoorvervoer.

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?*

Zie hiervoor het antwoord op vraag 170. In deze fase van onderzoek en besluitvorming is dat op globaal niveau gebeurd. In de planuitwerkings- en implementatiefase worden verdergaande risicoanalyses uitgevoerd.

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?

De knelpunten en de volgorde zoals ze zich naar verwachting gaan voordoen, staan aangegeven in paragraaf 7.12 van de voorkeursbeslissing. Deze volgorde is niet afhankelijk van een keuze voor een specifiek economisch scenario. Het economisch scenario bepaalt vooral het tempo waarin zich capaciteitsknelpunten gaan voordoen. De volgorde is:

1. De IC dienst Amsterdam–Eindhoven
2. De IC dienst Almere-Amsterdam Zuid/WTC Schiphol (OV SAAL korte termijn)
3. De IC dienst corridor Arnhem–Schiphol
4. De IC dienst Eindhoven–Den Haag
5. De IC/Sprinterdienst Almere–Amsterdam Zuid/WTC–Schiphol (OV middellange termijn)
6. De IC dienst Amsterdam–Alkmaar.

Het korte termijn vraagstuk op de OV SAAL corridor (2) wordt opgelost met het maatregelenpakket dat voor een deel (op de Zuidtak in Amsterdam) al dit jaar in uitvoering zal gaan. Voor het andere deel (met name de Flevolijn) is een aangepast pakket in uitwerking. De aanpassing heeft geen consequenties voor de termijn waarop en mate waarin het

knelpunt wordt opgelost. Voor knelpunt 5 loopt momenteel onderzoek dat eind van dit jaar zal zijn afgerond. Onderdeel van het onderzoek is een gevoeligheidsanalyse voor het GE-scenario.

173a

Welke uitgangspunten voor OV SAAL worden kritisch gezien (bron: blz. 24 keuzenotitie PHS) en welke uitgangspunten zijn binnen PHS losgelaten (bron: blz. 30 voorkeursbeslissing)?

Het aanvullende onderzoek voor OV SAAL is op dit moment in volle gang. Eind dit jaar zijn de resultaten van deze aanvullende integrale capaciteitsanalyses, die door de spoorsector uitgevoerd worden, beschikbaar. Aangepast uitgangspunt daarbij is meer inzet van benuttingsmaatregelen (zoals kort volgen) en innovaties ten aanzien van de be- en bijsturing van het treinverkeer. Dit uitgangspunt is reeds gehanteerd op de andere PHS corridors. Ook worden alternatieve treindienstmodellen voor een hoogfrequente treindienst onderzocht.

173b

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?

In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer heeft het kabinet mede een voorkeursbeslissing geformuleerd over de landelijke goederenherrotering. Dit vanuit een landelijke samenhang en een gegeven unaniem advies door de regionale overheden. Het is daarmee niet mogelijk in het project OV SAAL een zelfstandige afweging te maken over goederenherrotering, omdat dat nu eenmaal meer corridors raakt dan OV SAAL. Binnen het project OV SAAL worden voor de reizigers- en de goederenscenario's baten en kosten in kaart gebracht om een integrale afweging te kunnen maken.

174a

Wanneer verwacht u met duidelijkheid te komen over OV SAAL voor de lange termijn?

Het kabinet heeft op 6 november 2009 een besluit genomen over de RAAM-projecten (Tweede Kamer, vergaderjaar 2009–2010, 31 089, nr. 57). Onderdeel van dit besluit was de optimalisatie van een IJmeerverbinding in relatie tot de Schaalsprong Almere in een gezamenlijke werkschappij van rijk en regio in samenwerking met marktpartijen uit te laten werken. Een volgend besluit over een geoptimaliseerde IJmeerverbinding is voorzien in 2012.

174b

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?

Zoals aangegeven in antwoord op vraag 173 ad a is de studie nog in volle gang. Voor het personenvervoer is het aantal raakvlakken tussen de OV SAAL-corridor en de andere drie corridors niet groot. Op de Zuidtak is sprake van samenloop tussen de OV SAAL-corridor en de corridor Arnhem–Utrecht–Schiphol. Nog in 2010 zal binnen het project OV SAAL

de uitvoering starten van de spooruitbreidingen op de Zuidtak in Amsterdam. In 2016 zijn deze uitbreidingen, waarmee € 605 mln gemoeid is, volgens de vigerende planning gereed. Voor het goederenvervoer geldt dat de landelijke goederenherroutering ingaat rond 2020. Uit eerdere OV SAAL studies is gebleken dat er binnen budget voldoende infrastructuurcapaciteit in 2020 geboden kon worden om alle treinen te kunnen laten rijden. De dienstregeling voor het personenvervoer voldeed echter niet aan de kaders en uitgangspunten qua kwaliteit voor de reizigers en qua exploitatie voor de vervoerder.

174c

Komt de alternatieve oplossing voor OV SAAL beschikbaar voor de Kamer voor het geplande Algemeen Overleg van 6 oktober over PHS?

Nee, aangezien de studie naar een passende oplossing voor deze complexe corridor nog in volle gang is. De planning is dat besluitvorming over de resultaten nog dit jaar kan plaatsvinden. Over de resultaten van het onderzoek zal ik u berichten in de voortgangsrapportages voor PHS.

175a

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?

Voor het project OV SAAL KT cluster c (Zuidtak in Amsterdam) heb ik ProRail inmiddels een subsidie verleend voor een bedrag van € 605 mln. In dit project wordt tevens viersporigheid tussen station RAI en Utrechtboog meegenomen die eerder tot de scope van het project Zuidas behoorde. De uitvoering zal nog in 2010 starten en volgens de vigerende planning in 2016 gereed zijn. Voor de infrastructuuruitbreidingen op de Flevolijn geldt dat weliswaar de planstudie vertraagd is, maar dat nog steeds indienstelling in 2015 mogelijk is conform de u in de tweede voortgangsrapportage over de spoorambities van het kabinet gemelde planning (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 29 984, nr. 175). Er zijn maatregelen genomen om de kans op vergelijkbare problemen in de toekomst te verkleinen. In de eerste fase van een project wordt nu een meer gedetailleerde kostenraming opgesteld, zoals bij PHS is gebeurd. Tevens is er voor PHS in deze fase een kostenaudit uitgevoerd.

175b

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?

Ik heb u eerder bericht in antwoord op kamervragen (AH3204, 2010Z08248) dat er nog niet gesproken kan worden over tekorten. Er is in dit stadium van onderzoek nog ruimte om te zoeken naar alternatieve oplossingen die binnen budget het gewenste resultaat bieden.

175c

Wat is de oorzaak van een kostenstijging van circa 130 miljoen euro alleen al voor geluidsmaatregelen?

In de oorspronkelijke kostenraming voor spooruitbreidingen op de Flevolijn is rekening gehouden met een beperkt bedrag voor geluidsvoorzieningen, namelijk op de plekken waar spoorverdubbeling zou plaatsvinden in Almere. In de huidige tracéwetprocedure wordt echter niet alleen rekening gehouden met de effecten van het project OV SAAL, maar ook met geluidsmaatregelen die noodzakelijk zijn vanwege Hanzelijn,

Goenoord, autonome groei van het treinverkeer én sanering van situaties die in 1987 al een te hoge geluidsbelasting kenden. Voor het gehele traject Weesp–Lelystad is geluidsonderzoek gedaan. In Weesp, in Muiden, langs het gehele tracé in Almere en langs de Oostvaardersplassen zullen geluidsmaatregelen gerealiseerd worden.

175d

In hoeverre zijn de benodigde geluidsvoorzieningen op de OV SAAL corridor het gevolg van de gekozen goederenroutering? Zouden deze voorzieningen ook nodig zijn als er geen of veel minder goederentreinen via deze corridor zouden lopen?

Er zullen altijd geluidsmaatregelen op de Flevolijn nodig zijn, omdat er meer en langere personentreinen gaan rijden. Een eventuele herroutering van goederenvervoer – er wordt op de Flevolijn rekening gehouden met een trein per uur per richting – van de Flevolijn naar de Gooilijn heeft geen effect op de situatie in Weesp. Deze eventuele herroutering zou het effect hebben dat in Flevoland minder geluidsvoorzieningen nodig zijn, omdat een deel van het geluidseffect verplaatst wordt naar het Gooi. Er is niet onderzocht of, en welke, maatregelen in dat geval nodig zijn.

175e

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?

Zie het antwoord op vraag 175a.

175f

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?

In het geluidsonderzoek zijn met name het aantal te rijden treinen, de lengte van de treinen, het in te zetten materieel en de verdeling van de treinen over de dag bepalende factoren. Een andere oplossing voor de te realiseren infrastructuur kan leiden tot enige aanpassingen van geluidsmaatregelen, maar niet tot een geheel ander investeringsniveau voor geluidsmaatregelen.

175g

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?

De toekomstvastheid van maatregelen is een beoordelingscriterium bij de besluitvorming geweest en zal het ook in de toekomst zijn. Het uitgangspunt is dat de maatregelen ook in de toekomst nuttig zijn en tegelijkertijd ook de diverse opties voor de langere termijn niet in de weg zitten. Het onderzoek voor de periode tot 2020 is nog in uitvoering. Er is geen sprake van «een bezuiniging» op korte termijn (2015), die het pakket voor de middellange termijn (2020) per definitie duurder maakt.

175h

Wat betekent het aangepaste middellange termijn pakket op de OV SAAL corridor voor de betrouwbaarheid en storingsgevoeligheid van de dienstregeling?

Zoals aangegeven is het onderzoek naar de middellange termijn nog gaande. Bij het uitwerken van de varianten is een betrouwbare dienstregeling uitgangspunt. Een uitspraak over eventuele verschillen in betrouwbaarheid en storingsgevoeligheid tussen de nieuwe/aangepaste varianten kan pas gebeuren wanneer deze geheel zijn uitgewerkt.

175i

Heeft de gewijzigde aanpak nog gevolgen voor de dienstregeling en reistijd van de in 2012 te openen Hanzelijn? Zo ja, welke?

Nee, eerder heb ik u bericht (Vergaderjaar 2008–2009, nr. 3051) dat de volledige kwaliteit van de dienstregeling geboden kan worden, zodra alle korte termijn maatregelen op de OV SAAL-corridor gerealiseerd zijn. De spooruitbreidingen op de Zuidtak in Amsterdam zijn gereed in 2016 en die op de Flevolijn in 2015. Tot die tijd zal de dienstregeling stapsgewijs verbeteren.

175j

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?

Het project OV SAAL Korte Termijn heeft als doelstelling om in 2016 een dienstregeling met 14 treinen per uur per richting over de Hollandsebrug mogelijk te maken. Een doelstelling voor 18 treinen per uur op deze termijn is er nooit geweest. Zodra alle maatregelen in 2016 gerealiseerd zijn, voldoet deze dienstregeling aan de gespecificeerde kwaliteitscriteria die de instemming van NS en de overheden hebben, ook in geval van de corridor Amsterdam–Amersfoort. In het kader van OV SAAL MLT wordt op dit moment gestudeerd welke maatregelen nodig zijn om in 2020 voldoende capaciteit en kwaliteit te bieden. Er zijn varianten met 14 of 18 treinen per uur per richting over de Hollandsebrug in onderzoek.

175k

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?

Varianten, waarbij stoptreinen bij stations voorbij gereden worden door IC's, leiden tot relatief veel reistijdverlies voor deze reizigers en zijn daarom vooralsnog niet in de set van kansrijke alternatieven opgenomen.

176a

Wat zijn de kosten van een goederenboog bij Duivendrecht?

In de tabel op pagina 81 van de Rapportage en voorkeursbeslissing over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is het bedrag van € 245 mln gegeven voor «aanpassen goederenboog Diemen-Zuid/Bijlmer (incl. vrije kruisingen)».

176b

Wat is de reden om specifiek voor de goederenboog Duivendrecht aan te geven dat mogelijk aanvullende financiering wordt gezocht?

Deze afspraak is in Bestuurlijk Overleg over PHS gemaakt, omdat in het geval uit de nadere studie OV SAAL blijkt dat de goederenboog echt nodig is, en deze boog niet te financieren is uit het beschikbare OV SAAL

budget, de boog in nationale samenhang moet worden gezien, zoals toegelicht in antwoord vraag 173b.

176c

Geldt dit niet voor andere maatregelen uit het OV SAAL en PHS pakket? Zo ja, waarom niet?

Dit geldt niet voor andere maatregelen, zoals toegelicht in antwoord op vraag 173b.

176d

Is de goederenrouting via OV SAAL wel toekomstvast gezien het pleidooi van de metropoolregio voor een lange termijnoplossing?

Zie het antwoord op vraag 173b.

177a

Wat is nu de status van de spooruitbreidingen op de Flevolijn in Almere?

De korte termijn maatregelen op de Flevolijn (en in Weesp, Muiden en Naarden) bevinden zich in de planstudiefase; er is een tracéwetprocedure opgestart om realisatie in 2015 mogelijk te maken. Het Ontwerp Tracébesluit is eind 2010 gepland.

177b

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?

Van integrale spoorverdubbeling in Almere voor de periode tot 2015 is nooit sprake geweest. Het opnemen van deze optie in een formele procedure zou daarnaast onevenredig beslag leggen op financiële middelen en onderzoekscapaciteit die nodig is om het huidige onderzoek voortvarend af te ronden.

177c

Kan worden aangetoond dat zonder volledige verdubbeling van het spoor Amsterdam Lelystad de capaciteit voldoende is voor spoorboekloos rijden en de Hanzelijn?

Ja, voor een goede dienstregeling over de Hanzelijn is het pakket maatregelen dat op korte termijn (2015) wordt uitgevoerd voldoende. Eind 2010 zijn de resultaten van de studie voor de periode tot en met 2020 beschikbaar, met als doel spoorboekloos rijden in deze corridor mogelijk te maken.

177d

Heeft het Cost Clarification Team reeds nader inzicht geboden in de kostenverschillen op alle terreinen? Kunt u deze gegevens aan de Kamer aanbieden?

Het Cost Clarification Team (CCT) heeft nader inzicht geboden in de voornaamste oorzaken voor een hogere kostenraming, niet in kostenverschillen op alle terreinen. De rapportage van het CCT is bijgevoegd.

177e

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?

Eind 2010 zijn de resultaten van de OV SAAL studie voor de periode tot 2020 beschikbaar.

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?

Zie het antwoord op vraag 175 f.

179a

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?

Deze vraag kan pas beantwoord worden na afronding van de studie voor de periode tot 2020 (zie het antwoord op vraag 177e). Er is vooralsnog geen noodzaak gebleken voor realisatie van een 5^e en 6^e perronspoor bij Almere Centrum.

179b

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?

Op korte termijn zijn geen spoorverdubbelingen in Almere voorzien. Voor de periode daarna zijn nog meerdere opties in onderzoek.

180a

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?

Er is niet besloten tot het stopzetten van maatregelen op de OV SAAL-corridor. Op dit moment is een OTB in voorbereiding voor de benodigde maatregelen in het project OV SAAL korte termijn cluster a (Flevolijn). Dit OTB is eind 2010 beschikbaar voor bestuurlijk overleg met de overheden. Voor de maatregelen op middellange termijn vindt nader onderzoek plaats, waarvan de resultaten ook eind dit jaar beschikbaar zijn.

180b

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 routingsvarianten via Gooilijn of Flevolijn (variant A en B, blz. 78)

In het project OV SAAL korte termijn cluster a (Flevolijn) wordt rekening gehouden met een goederenpad over de Flevolijn conform eerdere besluiten in het kader van de Hanzelijn. Dit is uitgangspunt voor de huidige planstudie, waarin «kort volgen» wordt uitgewerkt. De maatregelen dienen voor 2016 te zijn gerealiseerd en maken daarmee dit goederenpad mogelijk. In het kader van PHS is sprake van een goederen-herrouting in 2020, die uitgangspunt is voor de verdere studie in het kader van OV SAAL 2020.

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)?

Er is geen sprake van overschrijdingen van het budget van OV SAAL, er is vooralsnog geen maatregelenpakket voorhanden dat binnen budget rond 2020 spoorboekloos rijden op de SAAL corridor mogelijk maakt. In de tabellen zijn de vigerende cijfers gegeven; de kostenramingen van de tot nu toe uitgewerkte alternatieven voor OV SAAL zijn daarin meegenomen. Nieuwe cijfers voor OV SAAL komen eind dit jaar beschikbaar, als de resultaten van de lopende 2020 studie bekend zijn.

De oorspronkelijke variant 2 van PHS is in een eerder stadium afgefallen (zie paragraaf 4.1 van de voorkeursbeslissing).

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?

Er hoeft geen wetgeving te worden aangepast, maar waarschijnlijk wel onderliggende regelgeving voor minimale seinafstanden

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?

Hieronder staat de ontwikkeling van het bedienpatroon aangegeven.

	Verwacht aantal treinen per uur en richting op doorsnede Hollandse Brug (vanaf 2013 incl. Hanzelijn)	Voorziena maatregelen op de Flevolijn
2010	10	Huidige situatie
2013	12	Kruiswissel Almere Centrum Keerspoor Almere Oostvaarders Kort volgen
2015	14	Maatregelen 2013 plus: Twee keersporen Almere Centrum
2020	14–18	Maatregelen nu nog niet bekend, capaciteits-analyse afgerond eind 2010

Daarnaast zijn maatregelen voor OV SAAL cluster c (met name 4-sporigheid op de Zuidtak van Amsterdam alsmede vorkaansluitingen bij Riekerpolder en de Utrechtboog) voorzien. Voor deze maatregelen is reeds een Tracebesluit vastgesteld en zal de uitvoering binnenkort starten.

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?

Voor een dergelijke variant zijn de gevraagde gegevens niet beschikbaar.