

LIJST VAN VRAGEN

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over haar brief van 29 januari 2021 inzake de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV: Nu instappen naar 2040 (Kamerstuk 23 645, nr. 746).

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Van der Zande

- | Nr | Vraag |
|-----------|---|
| 1 | Wat is de reden dat de lijn Gent-Terneuzen niet staat in het Toekomstbeeld OV 2040? |
| 2 | Wat is de reden dat het grensoverschrijdend intercityvervoer tussen hubs van de hogesnelheidslijn (hsl) niet expliciet genoemd staat in het Toekomstbeeld OV 2040? |
| 3 | Hoe worden de spoorambities en de financiële middelen verdeeld naar de toekomst toe? Wat wordt de rol van de provincie daarbij? |
| 4 | Wat zijn de mogelijkheden om de hooginnovatieve magneettrein Maglev in te voeren richting het Toekomstbeeld OV 2040? |
| 5 | Wat zijn de aanknopingspunten van de geplande uitvoering van de motie van de leden Amhaouch en Schonis over een supersnelle trein als alternatief voor een korteafstandvlucht (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 27) bij het Toekomstbeeld OV 2040? |
| 6 | Klopt het dat er geen financiële ruimte is in het Mobiliteitsfonds om de voor het Toekomstbeeld OV noodzakelijke investeringen mogelijk te maken? |
| 7 | Klopt het dat door de stijging van afschrijvingen en beheer- en onderhoudskosten en door verminderende opbrengsten door coronamaatregelen de regio's nauwelijks meer investeringsruimte voor grote openbaarvervoerprojecten (ov-projecten) hebben? |
| 8 | Is duidelijk welke gevolgen de coronamaatregelen hebben op het structurele reisgedrag van reizigers? Hoeveel en welke doelgroepen van reizigers zullen minder met het ov reizen omdat ze minder gaan reizen (thuiswerken) of niet meer met het ov willen reizen? Gaat u uit van een tijdelijk effect voor een paar jaar of van structurele consequenties? |
| 9 | In welke mate veroorzaken de coronamaatregelen een ander beeld van waar mensen willen wonen? Heeft dit invloed op de mobiliteit als deze mensen op andere plekken gaan wonen dan voor corona werd gedacht? |
| 10 | Zijn er al effecten bekend van afspraken met werkgevers om spits te mijden? Zo ja, welke conclusies zijn hieruit te trekken? |
| 11 | Klopt het dat de realisatie van nieuwe woningen stopt als niet tijdig de bereikbaarheid wordt geborgd met nieuwe investeringen in (weg,) ov en fiets? |
| 12 | Wat is bij de gebiedsgerichte aanpak de rol en de (financiële) bijdrage van de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties bij het opstellen van gebiedsagenda's voor bijvoorbeeld de Oude Lijn, waar woningbouw, ruimtelijke ontwikkeling en ov-ontsluiting met elkaar hand in hand moeten gaan? |
| 13 | Wat is het financiële gat tussen de noodzakelijke «robuuste basisinfrastructuur» als voorwaarde voor de schaa sprong en de beschikbare middelen in het Infrafonds? Hoe verhoudt zich dit tot de genoemde budgetspanning en de steeds grotere vraag naar onderhoud en vervanging? |
| 14 | Hoe voorkomen we dat noodzakelijke verbeteringen en het oplossen van bestaande knelpunten niet door kunnen gaan door achterstallig beheer, onderhoud en vervanging of een tekort aan financiële middelen? |
| 15 | Klopt het dat er, zolang die robuuste basis er niet is, deze nieuwe en/of snellere verbindingen (Randstad – Aken en hogere frequenties Randstad – Noord-Nederland) niet van de grond komen? |
| 16 | Wat zijn de vervolgstappen om deze corridor te benutten en te verbeteren? Is Nederland al in gesprek met Duitsland over de as Amsterdam – Arnhem – Duisburg – Keulen – Frankfurt en verder, die ook gebruikt kan worden om het Duitse hsl-netwerk naar het oosten op te laten komen? |

- Nr** **Vraag**
- 17 Kunt u een indicatieve onderbouwing geven voor de onderhouds- en vervangingsbehoefte, de robuuste basis en de verschillende ontwikkelingsrichtingen? Kunt u deze tijdig beschikbaar maken voor de formatie?
- 18 Hoe is het brede welvaartsbegrip verwerkt in de verschillende ontwikkelingsrichtingen? En hoe zijn nieuwe inzichten en de nieuwe opzet van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) betrokken?
- 19 In hoeverre worden trends en ontwikkelingen die zich tijdens en na de coronacrisis voordoen – denk aan de succesvolle spreidingsafspraken tussen Rijk, vervoerders en onderwijsinstellingen – meegenomen in de uitwerking van het Toekomstbeeld OV?
- 20 In hoeverre houdt de NMCA in de scenario's rekening met het Toekomstbeeld OV?
- 21 Hoe krijgen ov-verbindingen, hubs en de ontwikkeling van stationsgebieden een plek in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI), nu de NOVI straks concreter wordt uitgewerkt en gebruikt?
- 22 Klopt het dat er geen financiële ruimte is in het Mobiliteitsfonds om de voor het Toekomstbeeld OV noodzakelijke investeringen mogelijk te maken?
- 23 Klopt het dat door de stijging van afschrijvingen en beheer- en onderhoudskosten en door verminderde opbrengsten door coronamaatregelen de regio's nauwelijks meer investeringsruimte voor grote ov-projecten hebben?
- 24 Klopt het dat door de inzet op mobiliteitstransitie in stedelijke gebieden de voorziene groei van ov en fiets weleens groter kan uitpakken dan waar in de huidige prognoses van uit wordt gegaan?
- 25 Wat is de rol van de belbus en de regiotaxi in de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV? Waarom worden deze twee vervoersmiddelen niet genoemd?
- 26 Wat is de rol van Mobility as a Service (MaaS) in de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV? Waarom wordt hier beperkt op ingegaan in de Ontwikkelagenda?
- 27 Wat wordt bedoeld met netwerkinterventies?
- 28 Welk voorwerk moet gedaan worden om in de komende jaren tot de juiste keuzes te komen?
- 29 Wanneer wordt de benodigde beslisinformatie aan de Kamer toegestuurd?
- 30 Wat is de reden dat de breed aangenomen motie van de leden Amhaouch en Laçin over een keuzebesluit over de verbinding Heerlen-Aken vóór 1 april 2021 (Kamerstuk 35 570 A, nr. 26) niet wordt betrokken in het Toekomstbeeld OV 2040?
- 31 Hoe is de aangenomen motie-Amhaouch c.s. over een Deltaplan van/voor het Noorden (Kamerstuk 35 570, nr. 27) meegenomen in het Toekomstbeeld OV 2040?
- 32 Hoe worden de uitkomsten van de motie-Postma over een pilot met het breed beschikbaar maken van mobiliteitshubs in Gelderland (Kamerstuk 35 570 A, nr. 25) meegenomen in het Toekomstbeeld OV 2040?
- 33 Waarom komt het uitgangspunt van de schaalniveaus in de Contourennota, te beginnen met 1 internationaal en 2 verbinding landsdelen, niet terug in de prioritering in de Ontwikkelagenda? Waarom is het uitgangspunt om het ov te vormen vanuit internationale verbindingen naar lokale verbindingen niet terug te vinden in de prioritering in de Ontwikkelagenda?
- 34 Hoeveel megaton CO₂-winst is te behalen wanneer wordt geïnvesteerd in het ov zoals voorgesteld in de Ontwikkelagenda?
- 35 Op welke manier komt de veiligheid, gezondheid en leefbaarheid onder druk te staan, zoals wordt benoemd in dit stuk?

- Nr** **Vraag**
- 36 Welke onderbouwing en cijfers kunnen worden gegeven om de uitspraak dat het ov de meest verkeersveilige vorm van vervoer is en een gezonde vervoersvorm is?
- 37 Waarom wordt het autoluw maken van steden betrokken in de Ontwikkelagenda van het Toekomstbeeld OV? Wat heeft dit te maken met het ov? Staan deze onderwerpen niet los van elkaar? Is het autoluw maken van steden randvoorwaardelijk voor goed ov in de stad? Moet het ov in steden niet altijd van goede kwaliteit zijn, ongeacht de vraag of de stad autoluw is of niet?
- 38 Klopt het dat stap 1 eerst uitgevoerd moet worden alvorens stap 2 uitgevoerd kan worden? Zo ja, waarom is het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en de keuze in goederenrouting afhankelijk van de doorgroei hoogfrequent spoorvervoer?
- 39 Kunt u een opsomming geven van alle projecten die niet afhankelijk zijn van Menukaart 0 «Robuuste basis»?
- 40 Welke projecten zijn afhankelijk van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn?
En welke zijn afhankelijk van de keuze in goederenrouting? Kunt u deze categorieën apart opsommen?
- 41 Op welke manier vormen ov-concessiegrenzen of traditionele afbakeningen van modaliteiten op dit moment een belemmering voor Bus Rapid Transit (BRT)?
- 42 Welke bestaande BRT-lijnen zijn op dit moment aanwezig?
- 43 Waarom is de Lelylijn niet opgenomen in menukaart 0 «Robuuste basis»?
- 44 Welke criteria liggen ten grondslag aan menukaart 0?
- 45 Welke criteria liggen ten grondslag aan het bepalen of een project behoort tot menukaart 0 «Robuuste basis» en dus wordt bestemd als randvoorwaardelijk?
- 46 Welke urgente vervoersknelpunten – die zich naar verwachting ruim voor 2040 voordoen – worden geïdentificeerd?
- 47 Welke routing van goederentreinen tussen met name de Rotterdamse haven en Duitsland (en verder naar Noordoost-Europa) zijn op dit moment voorhanden en waar dienen de nodige aanpassingen te worden gemaakt volgens de Ontwikkelagenda?
- 48 Wordt met het aanwijzen van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn als randvoorwaardelijk, voordat daar nog over moet worden beslist, nu al prioriteit gegeven aan projecten in de Randstad? Is dat niet aan een nieuw kabinet?
- 49 Staan de bouwstenen, genoemd in menukaart 0 «Robuuste basis» op volgorde van belangrijk naar minder belangrijk? In hoeverre kan er prioritering in deze projecten worden aangebracht?
- 50 Klopt het dat het in de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040 bij menukaart 0 «Robuuste basis» gaat over zogenoemde randvoorwaardelijke activiteiten om tot een robuust ov-netwerk te komen? Ziet de Minister geen projecten buiten de Randstad, zoals bijvoorbeeld de Lelylijn, die deel uit zouden moeten maken van de «Robuuste basis» van ons ov?
- 51 Hoeveel is er vanaf 2025 structureel nodig voor beheer en onderhoud van ov-infrastructuur? Wat betekenen de tekorten voor beheer en onderhoud concreet voor de investeringscapaciteit in ov?
- 52 Hoe verhouden de kosten vanaf 2025 voor beheer en onderhoud van infrastructuur zich tot voorgaande jaren (vanaf 2010)?

- Nr** **Vraag**
- 53 Welke criteria liggen ten grondslag aan de genoemde randvoorwaardelijkheid in menukaart 0 «Robuuste basis», wetende dat bijvoorbeeld de Lelylijn hoger scoort op de bijdrage aan de inhoudelijke doelstellingen van het Toekomstbeeld OV 2040 dan bijvoorbeeld het «doortrekken van de Noord/Zuidlijn» maar deze laatste wel als randvoorwaardelijk wordt bestempeld en de Lelylijn niet? Bent u het ermee eens dat de Lelylijn ook als randvoorwaardelijk zou moeten worden benoemd voor het behalen van de doelstellingen en dat daarmee de Lelylijn ook in menukaart 0 «Robuuste basis» moet worden opgenomen?
- 54 Waarom is menukaart 1 «Hoogfrequente stedenring» in eerste instantie niet gericht op het ov in Noord-Nederland?
- 55 Wat is de reden dat de aandachtspunten bij de Lelylijn niet zijn ingevuld?
- 56 Wat zijn de aandachtspunten voor het realiseren van de Lelylijn?
- 57 Waarom wordt de verbetering van de Sallandlijn pas na 2035 opgepakt? Waarom niet eerder? Wordt hierbij ook het aspect van de grensoverschrijdende verbindingen meegenomen (doortrekken van de lijn Zwolle-Twente naar Münster en andere bestemmingen in Duitsland)?
- 58 Hoe worden bij Bouwsteen «Versnellen naar landsdelen» de verschillende ambities in de landsdelen met betrekking tot betere spoorverbindingen tegen elkaar afgewogen? Welke rol spelen criteria als inwonertal en kosten-batenanalyse?
- 59 Welk deel van de tijdswinst van circa 15–20 minuten voor de intercity (IC) Enschede – Zwolle – Amsterdam bevindt zich tussen Zwolle en Amsterdam?
- 60 Erkent u dat, nu uit de Ontwikkelagenda blijkt dat deze versnelling mogelijk is met de aanleg van de Lelylijn, deze versnelling ook in de verdere uitwerking prioriteit heeft?
- 61 Wat zijn de benodigde infra-investeringen voor de rechtstreekse intercityverbinding Eindhoven-Düsseldorf?
- 62 Hoe verhoudt het feit dat nog onbekend is wat de investeringen gaan zijn op de verbinding Den Haag – Eindhoven zich met de infra-investeringen op Eindhoven CS die nodig zijn om de verbindingen naar Düsseldorf en naar Aken mogelijk te maken?
- 63 Wat is de reden dat de benodigde infra-investeringen voor de verbinding Randstad-Aken nog niet bekend is?
- 64 Is de verbinding Amsterdam-Luik een intercityverbinding via Eindhoven-Maastricht?
- 65 Hoe zijn de kosten ingeschat van de infra-investering voor de IJmeerverbinding?
- 66 Hoe passen de geschatte infra-investeringskosten van 2,5 miljard euro tot 5 miljard euro in de eerdere berekeningen van de IJmeerverbinding, waarbij de maximale kosten werden geschat op 2,9 miljard euro?
- 67 Wat is de reden dat onbekend is wat de passagierswinst is met de komst van een intercity op Barneveld-Noord?