

Vergaderjaar 2011–2012

33 000 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2012

Nr. 43

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 12 december 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister voor Infrastructuur en Milieu over de brief van 20 september 2011 inzake het MIRT-projectenboek 2012 (Kamerstuk 33 000 A, nr. 3).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 9 december 2011. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

Adjunct-griffier van de commissie,
Van der Sommen

¹ Samenstelling:

Leden: Ouweland, E. (PvdD), Slob, A. (CU),
Dijkgraaf, E. (SGP), Aptroot, Ch.B. (VVD),
Caluwé, I.S.H. de (VVD), Snijder-Hazelhoff, J.F.
(VVD), voorzitter, Leegte, R.W. (VVD),
Monasch, J.S. (PvdA), Dijkzma, S.A.M. (PvdA),
Samsom, D.M. (PvdA), Dekken, T.R. van
(PvdA), Jong, L.W.E. de (PVV), Graus, D.J.G.
(PVV), Mos, R. de (PVV), Rouwe, S. de (CDA),
Haverkamp, M.C. (CDA), Holtackers, M.P.M.
(CDA), Jansen, P.F.C. (SP), Bashir, F. (SP),
Tongeren, L. van (GL), Gent, W. van (GL),
Koolmees, W. (D66), ondervoorzitter en
Veldhoven, S. van (D66).

Plv. leden: Thieme, M.L. (PvdD), Wiegman-van
Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Staaij, C.G.
van der (SGP), Lucas, A.W. (VVD), Boer, B.G.
de (VVD), Houwers, J. (VVD), Ladders, W.J.H.
(VVD), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Groot, V.A.
(PvdA), Smeets, P.E. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA),
Bemmel, J.J.G. van (PVV), Bontes, L. (PVV),
Agema, M. (PVV), Bochove, B.J. van (CDA),
Koopmans, G.P.J. (CDA), Werf, M.C.I. van der
(CDA), Gerven, H.P.J. van (SP), Ulenbelt, P.
(SP), El Fassed, A. (GL), Braakhuis, B.A.M.
(GL), Verhoeven, K. (D66) en Ham, B. van der
(D66).

1

Kunt u een overzicht geven waarin in één oogopslag zichtbaar is waar taakstellingen uit het Regeerakkoord worden doorgevoerd en wat de omvang hiervan is, zoals u in het voorwoord schrijft?

In het Regeerakkoord zijn drie generieke ombuigingen op het Infrastructuurfonds opgenomen, te weten: Vereenvoudiging omgevingsrecht, Bovenwettelijke inpassing en Breder toepassen PPS bij aanleg infrastructuur. In totaal bedragen deze ombuigingen respectievelijk € 350 mln, € 400 mln en € 340 mln tot en met 2020. Bij Voorjaarsnota zijn deze ombuigingen toegedeeld aan de verschillende modaliteiten (TK 32 780 A, nr. 2). In de Begroting 2012 heb ik de ombuigingen nader verwerkt op projectniveau. Mijn uitgangspunt is hierbij telkens geweest om de ombuigingen resultaatneutraal te verwerken. In bijlage 1 treft u het door u gevraagde overzicht van de verdeling van deze ombuigingen aan¹.

2

Kunt u aangeven welke projecten worden gekort, danwel getemporiseerd, om geld vrij te maken voor de maatregelen die noodzakelijk zijn om 130 km/u te kunnen rijden op de snelweg?

Er zijn geen projecten versoberd of getemporiseerd om geld vrij te maken voor de landelijke snelheidsverhoging. De € 5 mln. voor nieuwe verkeersborden staan in de begroting voor 2012 (IF) opgenomen. De kosten voor luchtkwaliteitschermen worden gedekt uit de bestaande NSL middelen. De dekking bestaat verder uit enkele (kleine) bedragen die op de begroting vrijvallen doordat kosten van projecten of beleid lager zijn uitgevallen dan eerder begroot. Zo heb ik de planstudie A12 bypass Nootdorp gestopt, vanwege tegenvallende effectiviteit (in relatie tot de kosten). De hiervoor gereserveerde middelen wil ik ook inzetten voor 130 km/u. Bij voorjaarsnota verwerk ik de dekking van de kosten van de landelijke snelheidsverhoging (€ 132 mln.) in mijn begroting.

3

- a. *Is er MIRT-budget gereserveerd voor de Kersenbaan in Amersfoort?*
- b. *Zo ja, hoeveel?*

Nee.

4

Welke gevolgen heeft het overhevelen van zijtakken van vaarwegen naar de provincies Friesland en Groningen voor het uitdiepen van het Winschoterdiep?

Het Rijk en de provincies hebben een bestuurlijk akkoord bereikt over het totaalpakket van de Fries-Groningse kanalen. Het Winschoterdiep maakt daar onderdeel van uit. Als Provinciale Staten en uw Kamer geen bezwaar maken tegen dit bestuurlijk akkoord krijgt de provincie Groningen nog dit jaar haar bijdrage voor het Beheer- en onderhoudsprogramma vanuit de Nota Mobiliteit Achterstallig Onderhoud Vaarwegen en kan het Winschoterdiep door de provincie worden uitgediept.

5

Kunt u aangeven of de provincie Zeeland de toegezegde 20 miljoen euro voor de N62 krijgt?

Deze bijdrage door Vlaanderen is weliswaar gekoppeld aan de ontpoldering van de Hedwigepolder, maar is onderdeel van afspraken over het Schelde-estuarium, evenals de inmiddels gerealiseerde vaarwegver-

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

ruiming ten gunste van Antwerpen. Nederland overlegt met Vlaanderen over het in juni 2011 gepresenteerde alternatief voor de Hedwigepolder.

6

- a. *Kunt u aangeven wat de voortgang van de projecten uit de motie De Rouwe c.s., over een aantal projecten in het verlengde van het MIRT (Kamerstuk 32 500 XII, nr. 57), is?*
 - b. *Is de voorfinanciering van deze projecten geregeld?*
 - c. *Ook die van de N23?*
- a. In de brief «Prioritering investeringen mobiliteit en water» (TK 32 500 A, nr. 83) heb ik aangegeven welke projecten uit deze motie ik heb opgenomen in de MIRT programmering.
 - b. Ik ben over deze projecten constructief in overleg met de regio, onder meer om te bezien wat mogelijkheden zijn voor voorfinanciering.
 - c. Over de N23 zijn in het afgelopen BO-MIRT geen concrete afspraken gemaakt.

7

Op welke manier gaat u uitvoering geven aan de motie De Rouwe, over Agriboard Noord-Holland Noord (Kamerstuk 32 660, nr. 35), binnen het MIRT?

Ik zal de opkomst van Greenport Agriboard A7 opnemen in de definitieve Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (verder: SVIR). Wanneer zich in de toekomst aantoonbare mobiliteitsknelpunten voordoen zal ik in het kader van het MIRT met de regio overleggen of investeringen noodzakelijk en mogelijk zijn.

8

Kunt u per wegen project aangeven welke maximumsnelheid er gaat gelden, en op basis van welke analyses voor veiligheid en milieu deze snelheid is vastgesteld?

Op 28 november heb ik uw Kamer geïnformeerd over mijn voornemens voor de landelijke snelheidsverhoging en over het daarvoor uitgevoerde onderzoek (TK 32 646, nr. 13). Het kaartje bij deze brief geeft de voorgenomen snelheidsverhoging weer op de trajecten van het Nederlandse autosnelwegennet in 2015, inclusief de wegenprojecten die dan zijn gerealiseerd.

Het voorstel voor de landelijke snelheidsverhoging is gebaseerd op onderzoek naar de effecten van de snelheidsverhoging op de randvoorwaarden van luchtkwaliteit, geluidproductie, natuur en verkeersveiligheid. In het eindrapport over het onderzoek naar de landelijke snelheidsverhoging is een synthese weergegeven van de resultaten van de analyse. Het eindrapport heb ik uw Kamer toegezonden als bijlage bij bovengenoemde brief.

9

Op welke manier weegt u het criterium van «robuustheid» mee bij de totstandkoming van een voorkeursbesluit?

«Robuustheid» betekent dat het netwerk tegen een stootje kan. Het criterium robuustheid is onderdeel van een kostenbaten analyse die bij elke voorkeursbeslissing word opgesteld. Hierbij wordt, conform de OEI-richtlijnen, een opslag op de reistijdwinsten van een project gehanteerd, waardoor rekening gehouden wordt met de verbetering van de betrouwbaarheid van de reistijden voor de reiziger.

Er wordt bekeken of het mogelijk is om robuustheid in de nieuwe «bereikbaarheidsindicator» genoemd in de ontwerp-SVIR, op te nemen.

10

- a. *Op welke manier neemt u het criterium van robuustheid mee bij het opstellen van een Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA)?*
- b. *Kunt u ook toelichten hoe u dit weegt?*

Zie paragraaf 4.3 van de Gebiedsuitwerking Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse mobiliteit (bijlage 1 bij TK 31 305, nr. 196 d.d. 14 juni 2011). Als bij de prioritering van wegnelpunten een keuze gemaakt moet worden, kan robuustheid mede bepalend zijn. Robuustheid wordt bij wegen en bij spoor meegenomen in studies op projectniveau. Zie voorts het antwoord op vraag 9.

11.

- a. *Kunt u aangeven wat de stand van zaken is van het onderhoud van de wegen?*
 - b. *Is er sprake van achterstallig onderhoud bij de hoofdwegen en/of de provinciale wegen?*
 - c. *Zo ja, hoe gaat u dit aanpakken?*
- a. De toestand van de verhardingen op de hoofdwegen voldoet aan de daarvoor afgesproken prestatienormen voor onderhoud en wordt uitgevoerd binnen de normale bandbreedte voor de levensduur van de verhardingen. De toestand van de kunstwerken in de hoofdwegen voldoet aan het streefniveau zoals dat is opgenomen in de begroting 2012 ten behoeve van het jaar 2011. Het streefniveau geeft aan wat in de betreffende jaren realistisch is, gegeven de beschikbare budgetten en de realiseerbare onderhoudsplanning. De feitelijke norm ligt hoger en wordt niet gehaald, omdat de kunstwerken als gevolg van de spanning tussen budget en onderhoudsplanning niet altijd op het optimale moment kunnen worden onderhouden. Het vereiste veiligheidsniveau is daarbij, onder andere door goede monitoring, niet in het geding. Het bovenstaande antwoord heeft betrekking op de wegen die bij Rijkswaterstaat in beheer zijn. Rijkswaterstaat heeft geen zicht in de onderhoudstoestand van wegen die in het beheer zijn bij provincies en gemeenten.
- b. Zie antwoord onder a.
- c. In de begroting zijn budget en onderhoudsbehoefte in balans gebracht door structurele verhoging van het budget en een pakket efficiencymaatregelen en versoberingen (bijlage 4.2 van de begroting van het Infrastructuurfonds 2012). Het is de verwachting dat het onderhoud aan de verhardingen en kunstwerken in hoofdwegen na 2016 weer volgens de planning in het adviesjaar kan worden uitgevoerd.

12

- a. *Kunt u overzichtelijk aangeven welke projecten op de A1 aangepakt worden en hoe deze zich tot elkaar verhouden?*
- b. *Zou een totaalaanpak van de A1 niet verstandig zijn om de doorstroming te bevorderen op deze as?*

De A1 is een belangrijke (achterland)verbinding. In mijn brief van 14 juni 2011 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, 32 500 A, nr. 83) heb ik aangegeven, dat de komende jaren wordt ingezet op een corridorbenaadering voor de A1. Onderstaand treft u een overzicht op welke wijze de knelpunten op de A1 reeds zijn aangepakt en op welke onderdelen van de A1 wordt gewerkt. Hieruit kunt u opmaken dat de doorstroming op de A1-as wordt bevorderd.

Er is op de A1 al een aantal knelpunten in het kader van het programma ZSM1 en 2 en de spoedaanpak opgelost (zie blz. 42 en 44 van het MIRT Projectenboek 2012).

Daarnaast lopen er diverse projecten op de A1 (verkenning, planstudie of maatregelen in het kader van het programma Beter Benutten). Dit zijn:

- A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere (planstudie);
- A27/A1 Utrecht Noord–knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten (planstudie);
- A1 aansluiting Bunschoten (beter benutten maatregel);
- A1 Bunschoten–Hoevelaken (beter benutten maatregel);
- A28/A1 knooppunt Hoevelaken en verbreding van Bunschoten tot Barneveld (planstudie);
- A1/A30 aansluiting Barneveld (beter benutten maatregel);
- A1 Beekbergen–Apeldoorn Zuid (planstudie);
- A1 A1 Apeldoorn–Deventer–Azelo (verkenning).

13

- a. *Hoe past het op voorhand uitsluiten van een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal binnen de lessen van «Sneller en beter», waarin juist in de beginfase alle opties open gehouden moeten worden?*
- b. *Waarom wilt u deze tunneloptie niet onderzoeken?*

Bij het gedachtegoed van Sneller&Beter hoort het maken van duidelijke keuzes wanneer de benodigde informatie daarvoor voorhanden is. Dat is voor de doortrekking van de A15 nu het geval. De Trajectnota/MER is gepubliceerd en hierop heeft inspraak en advies plaatsgevonden. Daarbij is ook de tunnelvariant onderzocht. Ik heb dus geenszins op voorhand een optie uitgesloten. Begin 2012 zal ik mijn definitieve keuze bekend maken.

14

Welke opties ziet u om het opknappen van de Ketelbrug te versnellen?

Het is niet mogelijk om het opknappen van de Ketelbrug te versnellen. Het werk is al gestart. De aannemer is momenteel bezig met het ontwerp. Daarna moet het geheel nieuwe beweegbare deel worden gebouwd in een fabriek. Bij de plaatsing op locatie moet bovendien rekening worden gehouden met het vaarseizoen. Hierover zijn afspraken gemaakt met de regio en belanghebbenden. Het opknappen is naar verwachting gereed aan het einde van het 1e kwartaal van 2013.

15

In hoeverre passen P+R (Parkeer en reis)-projecten volgens u in het MIRT?

Dit onderwerp behoort tot de scope van het MIRT. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte heb ik het belang van P+R onderstreept. Ook heb ik in de gebiedspakketten van het programma Beter Benutten maatregelen met betrekking tot multimodale knooppunten opgenomen. In het kader van het MIRT of het programma Beter Benutten maak ik met regio's afspraken over de bekostiging van P+R terreinen.

16

- a. *Hoeveel doden zijn er dit jaar gevallen bij onbewaakte spoorwegovergangen?*
- b. *Welke belemmeringen zijn er voor een versnelling van de aanpak van deze overgangen?*
- a. Bij botsingen trein-weggebruiker op onbeveiligde overwegen¹ zijn dit jaar 4 dodelijke slachtoffers gevallen (exclusief zelfdoding), waarvan

¹ Beveiligd houdt in dat er actieve signalering (zoals lichten, belsignaal en/of slagbomen) aanwezig is. Bij onbeveiligde overwegen is er geen actieve signalering aanwezig, alleen een andreaskruis en/of waarschuwbord.

- één ongeval met dodelijk afloop plaatsvond op een museumlijn.
- b. Mijn streven is erop gericht de overwegveiligheid voor alle overwegen permanent te verbeteren, zoals aangegeven in de Derde Kadernota Railveiligheid (Kamerstuk 29 893, nr. 106). Dit doel is de afgelopen jaren met de uitvoering van verschillende maatregelen nagestreefd (o.a. Programma Verbetering Veiligheid Overwegen en 2 tranches spoorse doorsnijdingen) en zal ook bij nieuwe programma's zoals PHS een voorwaarde zijn.

Het aantal slachtoffers van aanrijdingen op overwegen is de afgelopen tien jaar beduidend gedaald (34 in 2000, 8 in 2010). Het aantal aanrijdingen op overwegen is inmiddels zo laag en kent een zodanige spreiding dat er nauwelijks betrouwbare statistische gegevens meer uit af te leiden zijn. Dat maakt het dan ook zeer moeilijk om adequate voorspellingen te doen over de relatie tussen maatregelen, de veiligheidseffecten en de kosten. Wel kan van sommige maatregelen aannemelijk worden gemaakt dat deze risicoverlagend werken. Vanuit deze context werkt ProRail verder aan verbeteringen.

17

Welke varianten voor het in stand houden van de Beneluxlijn ziet u, en welke hiervan heeft uw voorkeur?

Zoals mijn voorgangers en ik sinds 2005 aan uw Kamer hebben gemeld zal de Beneluxtrein worden stopgezet, wanneer de Fyra Amsterdam–Brussel begint met rijden. Ik heb geen bevoegdheid over de Beneluxtrein en zeg net als mijn voorganger dat het maximaal haalbare een intercity tussen Noord-Brabant en Antwerpen is.

Binnen deze oplossingsrichting zijn wat mij betreft alle varianten acceptabel waarbij er een snelle treinverbinding is tussen enerzijds Antwerpen en anderzijds Breda of Roosendaal. HSA heeft mij laten weten een voorkeur te hebben voor een verbinding Breda–Antwerpen via de HSL omdat onderzoek uitwijst dat er meer vervoermarkt is voor een dergelijke verbinding in vergelijking met de alternatieven. Ik ben hierover in overleg met mijn Belgische collega.

De stoptrein tussen Roosendaal en Antwerpen blijft overigens, ook na stopzetting van de Beneluxtrein, gewoon rijden.

18

- a. *Is de inbouw in de ICE 3M-stellen inderdaad volgens planning eind 2011 gereed, zoals aangekondigd in uw brief (Kamerstuk 32 404, nr. 51)?*
- b. *Zo nee, wanneer dan wel?*
- c. *Gaan deze ICE 3M-stellen op Amsterdam–Utrecht ook meteen 160 km/u rijden?*
- d. *Zo nee, waarom niet?*
- a. Nee.
- b. De huidige planning (afgestemd met DB en NS Hispeed) gaat er van uit dat de ombouw van 16 ICE-treinstellen (zowel die van DB als van NS Hispeed) eind 2012 is gerealiseerd. NS heeft mij echter geïnformeerd dat er risico's zijn waardoor inzet hiervan met snelheden van 160 km/uur in de dienstregeling 2013 niet meer haalbaar is en dat mogelijk uitgesteld moet worden naar de dienstregeling 2014. DB en NS Hispeed besluiten hier binnenkort over.
- c. Zie het antwoord op vraag 18 b. De ERTMS-pilot Amsterdam–Utrecht wordt gebruikt om treinen die al in Nederland rijden onder ERTMS vrij te geven voor deze infrastructuur. Dit betekent onder andere dat

deze ICE-treinen met reizigers met 160 km/uur tussen Amsterdam en Utrecht kunnen rijden

- d. Zoals onder antwoord 18 c aangegeven, is het wel de bedoeling dat deze onder ERTMS 160 km/uur kunnen rijden.

19

Welke maatregelen worden getroffen wanneer de wand van de hoofdaanlandingsplaats voor de veerdienst TESO in Den Helder, de zogenaamde lange fuik, naar verwachting in 2012–2013 wordt vervangen?

Het vervangen van de lange fuik in de Veerhaven van Den Helder betreft het slopen van de bestaande constructie en het realiseren (ontwerpen en bouwen) van een nieuwe lange-fuikconstructie. De nieuwe constructie heeft als belangrijkste kenmerken: drijvende compartimenten, waardoor de constructie met de waterstand meebeweegt; stalen buispalen waarmee deze op zijn plaats worden gehouden; een remming en geleidewerk langs het waterfront; en een nieuwe oeverconstructie rond de parkeerplaats. In de overgang van bestaande naar nieuwe situatie is het waarschijnlijk nodig tijdelijke voorzieningen te treffen. Het Rijk streeft ernaar om de veerdienstregeling tussen Den Helder en Texel zo veel mogelijk ongewijzigd doorgang te laten plaatsvinden.

20.

- a. *Welke investering is nodig om een treinverbinding van vier keer per uur tussen Utrecht en Leiden mogelijk te maken, er vanuit gaande dat de regio zorgt voor een verdubbeling van het spoor tussen Alphen a/d Rijn en Leiden?*
- b. *Kunt u aangeven wat het onderhoudsprogramma van ProRail is op het traject Utrecht–Leiden?*
- a. Het is niet bekend welke investering nodig is om een treinfrequentie van 4 keer per uur tussen Leiden en Utrecht mogelijk te maken. Dit is niet onderzocht omdat uit de NMCA-spoor naar voren is gekomen dat 2 treinen per uur voldoende zijn voor de vervoervraag. Een hogere treinfrequentie betekent echter dat zowel tussen Leiden en Alphen als tussen Alphen en Woerden additionele knelpunten ontstaan die extra infrastructuur vergen die niet in de vigerende plannen en budgetten is opgenomen.
- b. Ik stuur ProRail voor wat betreft beheer en onderhoud aan via outputsturing op basis van KPI's (o.a. KPI Beschikbaarheid Infrastructuur en KPI Treinpaden en niet op input. Desgevraagd heeft ProRail mij aangegeven dat op het traject Utrecht–Leiden het noodzakelijke reguliere onderhoud plus enkele kleinschalige vervangingen plaatsvinden (o.a. de boenleiding op enkele locaties).

21

- a. *Wordt er in kader van de verzorgingsplaatsenproblematiek, die in uw brief «Uitkomsten Bestuurlijke overleggen MIRT, najaar 2011» d.d. 28 november 2011, ook nagedacht over het aanbesteden van verzorgingsplaatsen?*
- b. *Zo ja, waar heeft dat tot op heden toe geleid?*
- c. *Zo nee, waarom niet?*

Zoals in de brief ook is vermeld, zal ik in overleg treden met marktpartijen om te bezien welke rol zij kunnen spelen bij het oplossen van de knelpunten. Het aanbesteden van verzorgingsplaatsen is één van de mogelijkheden die onderzocht zullen worden.

22

Wanneer wordt het MIRT-onderzoek met betrekking tot de A8/A9, zoals genoemd op pagina 12 van de Afsprakenlijst bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2011, die als bijlage bij uw brief d.d. 28 november 2011 is gevoegd, aan de Kamer gezonden?

In het BO-MIRT najaar 2011 is afgesproken om de resultaten van het MIRT-onderzoek in het BO-MIRT najaar 2012 te bespreken. De resultaten van het MIRT-onderzoek zullen daarna naar uw Kamer worden toegezonden.

23

- a. *Kunt u een overzicht geven van alle spoorwegongevallen in 2010 en de eerste helft van 2011, met daarbij een uitsplitsing per soort spoorwegovergang (bewaakt/onbewaakt)?*
- b. *Deelt u de mening dat het aantal ongevallen op onbewaakte spoorwegovergangen onaanvaardbaar hoog is en dat hier maatregelen nodig zijn?*
- a. *Onder ongevallen op spoorwegovergangen zijn hier verstaan alle aanrijdingen (botsingen) tussen een weggebruiker en een trein op een overweg, los van de gevolgen (materiële schade of (fataal) letsel). Dit levert het volgende beeld op.*

	Botsingen	
Categorie beveiliging	2010	2011 t/m juni
Beveiligd	26	15
Onbeveiligd	7	4

- b. *Zie het antwoord op vraag 16b.*

24

- a. *Kunt u in een tabel aangeven hoeveel middelen uit de MIRT-periode 2020–2028 met uw brief «Uitkomsten Bestuurlijke overleggen MIRT, najaar 2011» d.d. 28 november 2011, inmiddels zijn gereserveerd voor concrete projecten en voor welke projecten uit uw prioriteitenlijst van 14 juni er nog geen middelen zijn gereserveerd?*
- b. *Kunt u dit overzicht opsplitsen in de verschillende modaliteiten (weg/spoor/water)?*

Zoals ik heb aangegeven in de brief «Prioritering investeringen mobiliteit en water» (TK 32 500 A, nr. 83) is de totale investeringsruimte tussen 2021 en 2028 € 19,1 miljard (na aftrek van de reserveringen voor beheer en onderhoud, vervangingsinvesteringen, verplichtingen (DBFM-contracten, Bestuursakkoord Water, apparaatskosten Rijkswaterstaat). Deze investeringsruimte is bestemd voor de komende twee à drie kabinetsperiodes. Daarom wil het kabinet deze kabinetsperiode hiervan maximaal 3/8 gebruiken. Dit betekent dat dit kabinet voor € 7,3 mld aan nieuwe verplichtingen vanuit het Infrastructuurfonds en het (toekomstige) Deltafonds kan aangaan. Dit is het totaalbedrag voor alle beleidsdomeinen (water, wegen, spoor, regionaal/lokaal en vaarwegen). Voor alle mobiliteitsprojecten uit de bovengenoemde brief zijn middelen gereserveerd. Een precieze verdeling over de modaliteiten is nog niet te geven, omdat de projecten nog niet exact zijn begrensd. Dit heeft enerzijds mee te maken dat de projecten nog niet adequaat zijn geraamd, anderzijds dat nog niet alle mee- en tegenvallers inzichtelijk zijn. Daarnaast ben ik voorzichtig met het verstrekken van aanbestedingsgevoelige informatie.

Naar aanleiding van het wetgevingsoverleg over het begrotingsonderzoek op 23 november 2011 zou ik U nog informeren over de MIRT budgetten tot 2020.

In het MIRT-projectenboek wordt per project de beschikbare middelen gepresenteerd. Op deze wijze wordt Uw Kamer geïnformeerd over budgetten voor de periode tot en met 2020, maar ook erna. Dit doe ik alleen voor projecten waarbij ik (samen met de regio) besloten heb over scope en bijbehorend budget. Het overzicht hiervan wordt gegeven in de financiële tabellen (bijlage 2 van het MIRT Projectenboek). De planningshorizon in het MIRT (maar ook tabellen planstudie/realisatie in begroting) loopt verder dan die in de tabel budgettaire gevolgen van uitvoering in de begroting.

Tijdens het genoemde wetgevingsoverleg begrotingsonderzoek is verder gesproken over kasschuiven die doorlopen na 2016 (de periode in budgettaire gevolgen van uitvoering). Ik heb aangegeven te willen bezien of dit voor de kamer in het vervolg duidelijker inzichtelijk kan worden gemaakt. Voor de begroting 2012 is dat gebeurd middels een separate brief die u voor de begrotingsbehandeling heeft ontvangen. Ik beschouw hiermee deze toezeggingen (zowel 1 als 6) als afgehandeld.

25

- a. *Kunt u, naast de afsprakenlijst die u heeft gezonden bij uw brief «Uitkomsten Bestuurlijke overleggen MIRT, najaar 2011» d.d. 28 november 2011, een overzicht geven van de MIRT-beslissingen die genomen zijn?*
- b. *Kunt u alsnog de financiële oplegger naar de Kamer sturen die u voortaan bij elke MIRT-brief zou toevoegen?*
- a. Tijdens deze ronde bestuurlijke overleggen MIRT zijn geen formele MIRT-beslissingen genomen. Wel is een aantal zgn. MIRT-onderzoeken afgesproken. Ik verwijs hiervoor naar de afsprakenlijst (bijlage 1) bij de brief n.a.v. de BO's MIRT (TK 33 000 A, nr. 20).
- b. De gemaakte financiële afspraken tijdens deze ronde bestuurlijk overleggen MIRT hebben vrijwel alleen betrekking op de regionale uitwerking van het programma Beter Benutten. Over deze pakketten en financiële afspraken met de betreffende regio's is uw Kamer separaat geïnformeerd in mijn brief van 1 december 2011 (IenM/BSK-2011/157830). Ik verwijs in het bijzonder naar bijlage 1 van deze brief.

26

Waarom wordt de planuitwerking van de boog bij Herfte gestopt, zoals te lezen is in bijlage 1 bij uw brief «Uitkomsten Bestuurlijke overleggen MIRT, najaar 2011» d.d. 28 november 2011?

ProRail heeft in 2011 de «update van de capaciteitsanalyse Zwolle–Groningen/Leeuwarden» uitgevoerd. Deze update is gebaseerd op de meest recente inzichten van de treinbedieningen tussen Zwolle–Groningen/Leeuwarden en Zwolle–Emmen. Tevens zijn de laatste inzichten ten aanzien van de reistijdwinsten van de aanpassingen te Zwolle en de boogaanpassing bij Hoogeveen verwerkt. Een boog bij Herfte is op basis van deze update niet meer benodigd.

27

- a. *Kunt u toelichten waarom u de frequentie van het bestuurlijk overleg (BO) MIRT verlaagt?*
- b. *Betekent dit dat de voortgang en agendavorming weer in één overleg besproken zullen worden?*
- c. *Wat betekent dit voor de afspraken die tijdens het afgelopen BO MIRT zijn gemaakt gemaakt voor het voorjaar 2012?*

- a. Naar aanleiding van het samenvoegen van het voormalig ministerie van VenW en onderdelen van het voormalige ministerie van VROM heeft een algemene herschikking van bestuurlijke overleggen plaats gevonden. Een aantal overleggen is samengevoegd en/of zijn frequentie gehalveerd of verder in frequentie terug gebracht.
- b. Dat klopt.
- c. Met de regio's is afgesproken dat ad hoc bestuurlijk overleg op projectbasis kan worden georganiseerd, indien dit noodzakelijk is.

28

- a. *Hoeveel hoger zijn de kosten voor de spoorlijn Roodeschool–Eemshaven?*
- b. *Wat zijn hiervan de oorzaken?*
- a. De kosten van de verlenging van de spoorlijn van Roodeschool naar Eemshaven zijn door ProRail in haar planstudie nu geraamd op ca. € 20–25 mln. (excl. btw) afhankelijk van de variant. Bij het maken van de bestuurlijke afspraak over de financiering van deze voorziening in 2009 lag die raming bij € 9,3 mln. incl. btw en 10% opslag voor eventuele tegenvallers, prijspeil 2008.
- b. De verschillen in de kostenramingen zijn terug te voeren op de beveiliging (+ € 4,8 mln), ondergrondse infrastructuur ProRail (+ € 2 mln), spoorwerk (+ € 1 mln) en het grondwerk (+ € 2 mln). In eerste instantie zouden de treinen met een lage snelheid rijden tussen Roodeschool en de Eemshaven. Vanuit kwaliteits- en exploitatieoverwegen heeft Groningen besloten dat het alleen zinvol is, als er met een hogere snelheid gereden kan worden. Hiervoor is het aanbrengen van extra beveiliging noodzakelijk.

29

- a. *Waarom onderzoekt u niet de decentralisatie van de stoptrein Ede–Wageningen–Arnhem ten behoeve van het doortrekken van de Valleilijn?*
- b. *Deelt u de mening dat, gezien het in bijlage 1 bij uw brief «Uitkomsten Bestuurlijke overleggen MIRT, najaar 2011» d.d. 28 november 2011 genoemde ontstaan van treinbewegingen die conflicteren met het Programma Hoogfrequent Spoor, het traject onmiddellijk overbelast verklaart moet worden?*
- c. *Bent u bereid de reiziger met hoofdletter R op dit traject centraal te stellen en een studie naar benodigde capaciteitsmaatregelen te starten zodat de reiziger een beter treinproduct kan krijgen waaronder een doorgetrokken Valleilijn?*
- d. *Deelt u de mening dat, als de Valleilijn niet was gedecentraliseerd, NS waarschijnlijk wel de doorgaande verbinding had gerealiseerd en dat kennelijk hier de reiziger het slachtoffer is van het feit dat er geen keuze wordt gemaakt welke vervoerder het hele traject mag rijden?*
- a. Ik heb onderzoek laten uitvoeren naar de reikwijdte van het hoofdrailnet. De Valleilijn viel niet binnen de scope van het onderzoek. In het onderzoek is gekeken naar de stoptreindiensten buiten de brede Randstad. Binnen de brede Randstad is namelijk sprake van een sterk samenhangend net, waar IC's en Sprinters elkaar volledig aanvullen en deels dezelfde markt bedienen. Daarnaast wil ik de opgave van hoog frequent spoorvervoer (PHS) realiseren en niet verder complacieren door wisseling van zeggenschap over bepaalde stoptreindiensten. De stoptreindienst Arnhem–Ede/Wageningen ligt op de PHS-corridor Utrecht–Arnhem en valt eveneens binnen de brede Randstad.

De provincie Gelderland laat zelf onderzoek uitvoeren naar de doortrekking van de Valleilijn. In opdracht van de provincie doet ProRail een capaciteitsstudie en de provincie wil mede met NS een (vervoerkundige) business case opstellen.

Zoals in de BO MIRT afspraken opgenomen heb ik mijn bedenkingen bij een doortrekking van de Valleilijn naar Arnhem.

- b. Een overbelastverklaring is aan de orde wanneer verschillende vervoerders die daartoe gerechtigd zijn, capaciteit aanvragen op een bepaald traject en de verschillende capaciteitsaanvragen niet passen. Er is geen sprake van een dergelijke capaciteitsaanvraag.
- c. De reiziger staat voor mij centraal. Het gaat hier echter om de mogelijkheden om de reizigers op de Valleilijn alsook de reizigers op de corridor Utrecht–Arnhem een goed treinproduct te bieden. Hierbij moet ook goed worden gekeken naar de vervoerkundige meerwaarde en de infrastructurele mogelijkheden. Voor de huidige ca. 700 reizigers per dag vanaf de Valleilijn naar Arnhem geldt dat zij met een overstap op de IC eerder in Arnhem aankomen. Circa 20 reizigers per dag stappen op dit moment vanaf de Valleilijn over op de Sprinter naar Wolfheze of Oosterbeek. Deze reizigers hebben een direct voordeel van een doorgetrokken Valleilijn. Dit zijn zeer kleine aantallen in verhouding tot de meer dan 25 000 reizigers per dag op de corridor Utrecht–Arnhem die mogelijk nadeel ondervinden. Met PHS ontstaan hogere frequenties van de Intercity's tussen Ede/Wageningen en Arnhem (van 4 naar 6x per uur), waarmee de overstap verbetert.
- d. NS was ook tegen de afweging aangelopen zoals verwoord in mijn antwoord op vraag c.

30

- a. *Kunt u de «update van de capaciteitsanalyse Zwolle–Groningen/ Leeuwarden», zoals genoemd in bijlage 3 van uw brief «Uitkomsten Bestuurlijke overleggen MIRT, najaar 2011» d.d. 28 november 2011, naar de Kamer sturen?*
- b. *Wat wordt bedoeld met «seinoptimalisatie Zwolle–Meppel»?*
- c. *Gaat het hier om optimalisatie van de (plaatsing van de) bestaande seinen of om seinverdichting?*
- d. *Deelt u de mening dat seinverdichting veel meer oplevert voor de reiziger met hoofdletter R dan seinoptimalisatie?*
- e. *Kunt u specificeren hoeveel reistijdwinst de verschillende maatregelen in de spoordriehoek opleveren, zoals de seinoptimalisatie Zwolle–Meppel en de aanpassing van de spoorboog bij Hoogeveen?*
- f. *Klopt het dat het traject Zwolle–Coevorden inmiddels overbelast is verklaard?*
- g. *Wat wordt bedoeld met «enkele kleinere aanpassingen aan de infrastructuur zodat er geen inhaling van het goederenverkeer door de IC meer nodig is»?*
- h. *Om welke aanpassingen gaat dit?*
- i. *Wat betekenen de voorstellen voor de reistijd, reistijdbetrouwbaarheid en spreiding van de treinen over het uur voor de corridor Zwolle–Emmen?*
- j. *Klopt het dat deze verslechtert doordat nog steeds niet is gekozen voor de meest robuuste oplossing, namelijk een derde spoor Zwolle–Herfte, zodat de treinen uit de richting en vanuit Emmen onafhankelijk van de treinen richting Meppel afgehandeld kunnen worden?*
- k. *Wat zijn de kosten van een derde spoor Zwolle–Herfte?*
- l. *Indien dit nog niet is onderzocht: waarom heeft u deze kosten nog steeds niet in beeld en kunt u tenminste een ruwe schatting geven van deze kosten?*

- m. *Deelt u de mening dat een derde spoor tussen Zwolle meer oplevert voor de treinreiziger met hoofdletter R dan een onderdoorgang Wolvega om de Noort?*
 - n. *Indien u deze mening niet deelt, zou u dit kunnen onderbouwen?*
 - o. *Wat wordt onderzocht in de quick-scan oostelijke ontsluiting station Wolvega?*
 - p. *Gaat het hier om investeringen in het spoor of in lokale ontsluitingswegen?*
-
- a. Ja, de update van de capaciteitsanalyse Zwolle–Groningen/ Leeuwarden is bijgevoegd (bijlage 2)¹.
 - b. De seinoptimalisatie behelst het verkorten van de opvolgtijden tussen de treinen, waarvoor seinen worden verplaatst of bijgeplaatst. Hierdoor wordt de capaciteit van het spoor groter.
 - c. Zie antwoord onder punt 30b.
 - d. Zie antwoord onder punt 30b. U kunt hieruit afleiden dat ik het door u genoemde begrip seinverdichting als onderdeel beschouw van seinoptimalisatie. Het betreft een goede en kosteneffectieve maatregel om de capaciteit op het spoor beter te benutten. De reiziger met de hoofdletter R profiteert van de mogelijkheden om meer treinen in te zetten en de betrouwbaarheid te verbeteren.
 - e. Aanpassing van de bocht bij Hoogeveen levert naar verwachting 74 seconden rijtijdwinst op voor de doorgaande IC, de seinoptimalisatie levert naar verwachting de verder benodigde rijtijdwinst op om het gewenste aantal treinen te kunnen afwikkelen en verbetert de overstap op Zwolle.
 - f. Ja. Dit is de gebruikelijk procedure conform regelgeving. ProRail heeft vervolgens 6 maanden de tijd om een capaciteitsanalyse uit te voeren en vervolgens 6 maanden om een capaciteitsvergrotingplan op te stellen.
 - g. Het gaat om het wegnemen van snelheidsbeperkingen voor goederentreinen.
 - h. Een aantal wissels en duikers tussen Groningen en Zwolle dient te worden aangepast.
 - i. Dit is nog onderwerp van overleg tussen ProRail, vervoerders en concessieverleners in verband met de gewenste dienstregeling(en).
 - j. In lijn met antwoord 26 en 30e: uit de update van de capaciteitsanalyse blijkt dat seinoptimalisatie Zwolle–Meppel voldoende is om het gewenste aantal treinen te kunnen afwikkelen.
 - k. Omdat uit de capaciteitsanalyse blijkt dat een derde spoor Zwolle–Herfte niet als noodzakelijke en effectieve maatregel naar voren is gekomen, zijn de kosten hiervan ook niet begroot.
 - l. Zie antwoord op 30k.
 - m. Deze alternatieven zijn niet met elkaar te vergelijken. Overwegveiligheid verbeteringen zijn namelijk niet zomaar te vergelijken met capaciteitsverhogende maatregelen.
 - n. Zie antwoord op 30m.
 - o. De mogelijkheid voor een directe ontsluiting van het perron op station Wolvega aan de oostzijde, zodat reizigers vanaf de oostkant sneller naar de treinen kunnen.
 - p. Het betreft hier een investering in de zogenaamde transfer voorzieningen bij het station. Het betreft dus geen lokale ontsluitingswegen.
-
- 31
- a. *Kunt u de recente storingen op het traject Arnhem–Doetinchem, zoals genoemd in bijlage 3 van bij uw brief «Uitkomsten Bestuurlijke overleggen MIRT, najaar 2011», toelichten?*
 - b. *Wanneer zijn de problemen op deze lijn opgelost?*

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

- a. Ik ben uitgebreid ingegaan op het traject Arnhem–Doetinchem in mijn brief van 31 oktober 2011 aan u (TK, Aangangsels Handelingen, vergaderjaar 2010–2011, nr. 499). Overigens staat het traject Arnhem–Doetinchem niet genoemd in bijlage 3 van mijn brief «Uitkomsten Bestuurlijke overleggen MIRT, najaar 2011»
- b. Zoals ik in mijn brief van 31 oktober 2011 heb aangegeven is en wordt er hard aan dit traject gewerkt. Inmiddels presteert de lijn conform landelijk gemiddelde. Daarnaast worden nog aanvullende maatregelen genomen, zoals genoemd in mijn brief van 31 oktober.

32

Welke versoberingsmaatregelen zijn voorgesteld voor knooppunt Hoevelaken, zoals genoemd in bijlage 3 van bij uw brief «Uitkomsten Bestuurlijke overleggen MIRT, najaar 2011»?

Het betreft:

- Bergingszone versmallen;
- Geleiderail in buitenberm ipv obstakelvrije zone;
- Verbinding Apeldoorn/Zwolle–Utrecht langer bij elkaar;
- Handhaven huidige middenberm, brede middenbermen versmallen, ontwerpsnelheid A28 zuid 100 km/uur, asymmetrisch bij Schuilenburg, Vathorst en Terschuur;
- Haaks leggen Barneveldsebeek;
- Geen vluchtstroken tijdens realisatie;
- Kunstwerken verbreden ipv vernieuwen;
- Asymmetrisch knooppunt.

33

Worden ondanks de schokgolffiles, zoals genoemd in bijlage 3 van bij uw brief «Uitkomsten Bestuurlijke overleggen MIRT, najaar 2011», de normen gehaald op de A15 Papendrecht–Gorinchem?

Ja. Het NoMo-traject Knooppunt Ridderkerk–Knooppunt Deil voldoet aan de NoMo-norm.

34

Wat is de planning van de studie met Duitsland naar de spoorverbinding Eindhoven–Dusseldorf, zoals genoemd in bijlage 3 van bij uw brief «Uitkomsten Bestuurlijke overleggen MIRT, najaar 2011»?

De regio (gemeente Eindhoven) onderzoekt de noodzakelijke investeringen aan Duits spoor voor het realiseren van een snelle IC-verbinding. Het ministerie van IenM zal tegelijkertijd samen met het Bundesministerium en Nordrhein Westfalen overleggen welke opties er zijn om eventueel tot aanleg van het Duitse spoor over te gaan.

De aanleg van de spoorverdubbeling tussen Kaldenkirchen en Dülken is uiteindelijk een Duitse aangelegenheid. Inzet van het ministerie van IenM en de regio is het belang voor zowel het toenemende goederenvervoer als voor een snellere personenvervoerverbinding te benadrukken.

De regio streeft er naar om het kostenonderzoek in de eerste helft van 2012 af te ronden.

35

- a. *Wat is de planning voor de studie naar het traject Maastricht–Luik, zoals genoemd in bijlage 3 van bij uw brief «Uitkomsten Bestuurlijke overleggen MIRT, najaar 2011», na 2015?*

- b. *Is het resultaat van de onderzoeken en overleggen met België er op tijd voor de vaststelling van de concessie voor het hoofdrailnet?*
- a. Rijk, regio en vervoerders spreken in 2012 verder met elkaar over uitgangspunten en voorwaarden (o.a. bijdragen) om gezamenlijk een afgewogen beslissing te kunnen nemen over de periode na 2015.
- b. Ik verwacht van wel, maar het één betreft niet een noodzakelijke voorwaarde voor het ander.

36

Kunt u toelichten wat het betekent dat «de betekenis van de verbinding N206–A4 een plek zal krijgen in de Structuurvisie Mainport–Amsterdam–Schiphol–Haarlemmermeer (SMASH)»?

Door de regio is de problematiek rond de verbinding N206–A4 aan mij kenbaar gemaakt. Ik ben van mening dat dit een regionaal probleem is. Vandaar dat ik besloten heb deze problematiek niet in MIRT op te nemen. In het kader van de Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer worden onder andere de infrastructurele knelpunten rondom Schiphol in kaart gebracht. Dit omvat zowel knelpunten met en rijks- als regionale omvang en verantwoordelijkheid. De problematiek rond de verbinding N206–A4 kan dus in het kader van SMASH meege- wogen worden.

37

- a. *Hebben de aangenomen moties met betrekking tot de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) invloed op het MIRT zoals dat nu voorligt?*
- b. *Zo ja, wat zijn de wijzigingen?*

Nee, de aangenomen moties hebben geen gevolgen voor het MIRT zoals dat nu voorligt. De motie De Rouwe/Van Bommel (TK 32 660, nr. 35) over Agriboard Noord-Holland Noord en de motie De Rouwe/Dijksma (TK 32 660, nr. 36) over aandacht voor krimp zullen worden betrokken bij de actualisatie van de Gebiedsagenda's. Deze kunnen daarmee waar nodig in een volgend MIRT doorwerken.

38

Worden eventuele tegenvallers in de gedecentraliseerde projecten ook volledig opgevangen door de betreffende decentrale overheid?

De resterende middelen voor deze projecten zijn overgedragen aan de betreffende overheid. Zij zijn zelf verantwoordelijk voor de realisatie van het project en eventuele tekorten die daarbij optreden.

39

Is het programma Beter Benutten integraal onderdeel van het MIRT?

Beter benutten is integraal onderdeel van het MIRT. Zoals in de Kamer- brief (1 december 2011) over Beter Benutten onlangs is aangegeven, wordt Uw Kamer in het kader van het MIRT geïnformeerd over het Programma Beter Benutten (IenM/BSK-2011/157830).

40

Bent u van plan om doelgroepstroken voor het vrachtverkeer af te schaffen in het kader van het programma Beter Benutten?

In het kader van het programma Beter Benutten wordt gekeken naar de benutting van o.a. doelgroepstroken voor vrachtverkeer. Onze inzet daarbij is optimale benutting van het gehele wegennet. Dat geldt ook voor

die stroken die nu als doelgroepstroken worden gebruikt. Ik zal dit komend jaar nader onderzoeken. En daarover ook in overleg treden met de belanghebbenden.

41

Wanneer staat het permanent maken van de crisis- en herstelwet in de planning?

De planning is om het wetsvoorstel voor de permanente Chw voor het kerstreces naar de TK te zenden.

42

- a. *Kunt u aangeven of u de financiering voor de Zeesluis Terneuzen al rond heeft?*
- b. *Zo nee, waarom niet?*

Zie het antwoord op vraag 96.

43

Is bij de keuze, om in eerste instantie rivierverschuiving toe te passen waar voorheen dijkversterking werd toegepast, rekening gehouden met de mogelijkheid dat de rivierbedding dichtslibt, vanwege het loslaten van de dijkversterking?

Ja, in de afweging tussen rivierverschuiving en dijkversterking is meegenomen dat de rivierbedding kan dichtslibben.

Nederland ligt aan het eind van het stroomgebied Maas en Rijn. In dit gebied (met lage stroomsnelheden) vindt sedimentatie plaats. Daarom moeten de rivieren voortdurend worden onderhouden, ook nevengeulen van de rivier.

Rivierverschuivende maatregelen worden overigens zodanig ontworpen dat de huidige dijken langs de rivieren stabiel blijven (en niet «loslaten» zoals de vraag suggereert).

44

- a. *Lopen alle spoedwetprojecten binnen ZSM 1 en ZSM 2 nog volgens planning?*
- b. *Zo nee, welke niet en waarom?*

Bijna alle spoedwetprojecten binnen ZSM 1 en ZSM 2 lopen nog volgens planning. Slechts twee projecten lopen niet volgens planning, te weten:

- A1 't Gooi (versneld);
Openstelling gepland in 2012. Doordat het WAB eerder dan gepland onherroepelijk werd kon een versnelling worden behaald en is het project op 1 november 2011 opengesteld.
- A27/A28 Lunetten–Rijnsweerd (vertraagd);
Openstelling gepland in 2011. Doordat er nog geen uitspraak is gedaan in de beroepsprocedure zal de openstelling in 2012 plaatsvinden.

45

Kunt u een overzicht geven van de projecten uit het Meerjarenprogramma Ontsnippering die als gevolg van de bezuinigingen zijn of worden geschrapt?

De rijksinzet voor de robuuste verbindingen in het Meerjarenprogramma Ontsnippering is geschrapt. Het is uiteindelijk aan de provincies of en welke projecten hierin gerealiseerd zullen worden.

46

Hoeveel geld is er in totaal beschikbaar voor inpassingsmaatregelen (zoals gelijkvloerse kruisingen) binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en OV-SAAL (afkorting voor Openbaar Vervoer Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad)?

Zie hiervoor ook het antwoord op Kamervraag IF 32a over de begroting 2012 (TK 33 000 A, nr. 7).

Maatregelen en investeringen die nodig zijn om te voldoen aan wettelijke vereisten zijn integraal onderdeel van de verschillende infrastructuurmaatregelen van PHS en de aangegeven kosten per infrastructuurmaatregel in de voorkeursbeslissing PHS. Daarin zijn geen bovenwettelijke vereisten opgenomen. Het bedrag voor inpassing is daarbinnen niet bekend. In de overige maatregelen is voor respectievelijk geluid, externe veiligheid, trillingen, overwegen in totaal € 235 mln opgenomen om te voldoen aan wettelijke vereisten en streefwaarden t.a.v. trillingen. Een totaal bedrag aan inpassing binnen PHS is echter niet aan te geven. De verdeling van de € 235 mln is als volgt: geluid € 60 mln, externe veiligheid € 20 mln, trillingen € 50 mln en overwegen € 105 mln.

47

Hoeveel geld wordt uitgegeven binnen het PHS aan personele kosten (ambtelijk)?

De reguliere personeelskosten van de betrokken ambtenaren van het ministerie van IenM bij PHS en OV SAAL zijn niet opgenomen in de kosten die in de zesde voortgangsrapportage zijn aangegeven. De directe personele inzet binnen IenM voor de nu lopende uitwerkingsfase van PHS en studies voor OV SAAL middellange termijn is ca. 6 fte op jaarbasis.

48

Betekent het feit dat de komende jaren voor het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) als geheel, voor cruciale onderdelen daarvan, en voor individuele maatregelen met een hoog risicoprofiel een risicoanalyse zal plaatsvinden, dat tot op heden in dit programma geen sturing op basis van risico's heeft plaatsgevonden?

Zoals aangegeven in de voorkeursbeslissing van 4 juni 2010 (paragraaf 6.1) is er ook in de fase om te komen tot de voorkeursbeslissing een aantal risicoanalyses uitgevoerd. Mede hierop is de voorkeursbeslissing gebaseerd.

In de nu lopende uitwerkingsfase van PHS zullen dergelijke analyses eveneens worden uitgevoerd, passend bij de uitwerkingsfase waarin PHS nu verkeert. De risicoanalyses worden ingezet als stuurinstrument om de scope, budget en tijd van PHS te bewaken en zo nodig bij te sturen. Tevens worden de effecten en risico's van externe ontwikkelingen meegenomen in de risicoanalyses. Dit wordt in de komende voortgangsrapportages van PHS verantwoord, zoals aangegeven in paragraaf 2.7 van de zesde voortgangsrapportage.

49

Kunt u aangeven hoe het speerpunt van het Programma Hoogfrequent Spoor, voor kwalitatief goede reistijden naar de landsdelen, strookt met de nieuwe dienstregeling van de NS, waarin de landsdelen vooral bediend worden door stop-intercities?

De dienstregeling is de verantwoordelijkheid van NS. De opzet van de komende dienstregelingen ziet NS in het perspectief van de toekomst met PHS. In elke dienstregeling wordt er per traject een afweging gemaakt welke precieze IC stops aan de orde zijn. De dienstregelingen 2012 en de

plannen voor de dienstregeling 2013, waar de vraag waarschijnlijk op doelt, zijn zo opgesteld dat zij passen in de uiteindelijke PHS dienstregeling. Ik herken niet het beeld dat landsdelen vooral door stop-intercities worden bediend, omdat de precieze verdeling van IC stops per baanvak verschillend is.

In de voorkeursbeslissing PHS is aangegeven dat de reistijden na uitvoering van de PHS en de bijbehorende maatregelen sneller of gelijk zijn dan in 2009 (paragraaf 6.6 van de voorkeursbeslissing).

50

Kunt u een overzicht geven van de maatregelen die u neemt om de leefbaarheid (op het gebied van geluid, trillingen, spoorse doorsnijdingen) rond de trajecten voor het Programma Hoogfrequent Spoor te waarborgen?

Zie het antwoord op vraag 46. Wanneer meer duidelijkheid is over de precieze bestemming van deze maatregelen zal dit in de reguliere voortgangsrapportage(s) PHS aan uw Kamer worden opgenomen.

51

- a. *Wat bedoelt u met de opmerking dat geen enkele maatregel in PHS immuun is?*
- b. *Betekent dit dat de bezuiniging van 194 miljoen euro toch ten koste kan gaan van de functionaliteiten binnen PHS en dus ten koste van de kwaliteit van het treinproduct voor de reiziger met hoofdletter R?*
- a. Zoals aangegeven in antwoord op vraag 32b IF van de begroting 2012, zal ik zoeken naar efficiëntere maatregelen om binnen het budget de ambitie mogelijk te maken. Welke gevolgen dit heeft voor individuele maatregelen is nu nog niet te overzien. Vandaar dat ik vooraf geen individuele maatregelen wil uitsluiten; daarop doel ik met «geen enkele maatregel is immuun»).
- b. Zoals aangegeven in antwoord op schriftelijke vragen uit uw Kamer en tijdens het AO spoor van 11 oktober 2011 staat de ambitie van PHS overeind. Ik zal dan ook naar een verantwoorde invulling van de € 194 mln streven, passend bij de PHS ambitie. Die ambitie biedt immers de reiziger een groter gebruiksgemak van de trein en in de hele reisketen.

52

- a. *Kunt u een actueel overzicht geven van de spoorwegovergangen in Nederland?*
- b. *Wanneer ontvangt de Kamer weer het jaarlijkse overzicht van de voortgang van de aanpak van knelpunten?*
- a. Mij is niet geheel duidelijk wat u bedoelt met een «actueel overzicht van de spoorwegovergangen in Nederland». Gegeven het feit dat de vragen 16 en 23 met name ingaan op wel of niet beveiligd, neem ik aan dat u vraagt naar het aantal beveiligde en het aantal onbeveiligde spoorwegovergangen in Nederland. Ultimo 2010 bedraagt het aantal beveiligde spoorwegovergangen 2036 en het aantal onbeveiligde spoorwegovergangen 622. Deze cijfers zijn opgenomen in de trendanalyse 2010 (Kamerstuk 29 893, nr. 121). Verwezen wordt naar bijlage 1¹.
- b. Via de trendanalyse informeer ik uw Kamer jaarlijks over de mate van doelbereik op het gebied van overwegveiligheid. Via het MIRT projectenboek zal ik op hoofdlijnen rapporteren over het verloop van het Programma Verbetering Veiligheid Overwegen (PVVO). In het verleden is een gedetailleerde rapportage over (voorgenomen)

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

sluitingen van overwegen aan uw Kamer gestuurd. Zoals aangegeven in de brief van mijn ambtsvoorganger d.d. 25 juni 2010 (Kamerstuk 29 893, nr. 105) informeer ik uw Kamer over (voorgenomen) sluitingen van overwegen voortaan via een bijlage in het beheerplan van ProRail. Zodoende vindt een meer geïntegreerde informatievoorziening op hoofdlijnen plaats. Een aparte gedetailleerde overwegrapportage blijft daarmee voortaan achterwege. Het beheerplan 2012 verwacht ik u in de loop van 2012 toe te kunnen sturen.

53.

- a. *Wat wordt er concreet in 2012 opgeleverd binnen het project Beheersing en Beveiliging in de 21e eeuw (BB21)?*
 - b. *Waarom houdt BB21 zich bezig met ontwikkeling van systemen?*
 - c. *Is dit geen taak van de markt?*
 - d. *Waarom wordt het geld niet besteed aan het daadwerkelijk realiseren van ERTMS op trajecten en de ombouw van treinen?*
- a. Het project BB21 is grotendeels afgerond. De laatste restwerkzaamheden in 2011 en 2012 hangen samen met de afronding van de aanleg en vrijgave van ERTMS op het viersporige traject Amsterdam–Utrecht. Op 27 mei 2011 heb ik uw Kamer daarover geïnformeerd (TK 32 404, nr. 51). Naar verwachting zullen zowel het project «Integrale spooruitbreiding Amsterdam–Utrecht» als het project BB21 in 2012 worden afgesloten.
 - b. Omdat de toepassing en ingebruikname van innovatieve systemen op het spoor, zoals ERTMS, GSM-R en 25 kV, pas mogelijk is nadat deze ontwikkeld en vrijgegeven zijn voor toepassing op het Nederlandse spoorwegnet. Daarom is hiervoor eind jaren '90 het specifieke ontwikkelproject BB21 in het leven geroepen. Overigens heeft mijn ambtsvoorganger uw Kamer op 22 december 2008 schriftelijk uitgebreid geïnformeerd over het project BB21.
 - c. Deze werkzaamheden zijn inderdaad grotendeels door marktpartijen uitgevoerd. Dergelijke ontwikkelwerkzaamheden, die ervoor moeten zorgen dat systemen ontwikkeld en vrijgegeven worden voor toepassing op het Nederlandse spoorwegnet, worden door marktpartijen in opdracht van ProRail uitgevoerd. ProRail is immers vanuit haar rol als spoorweginfrastructuurbeheerder uiteindelijk verantwoordelijk voor de systemen die op het Nederlandse spoorwegnet in gebruik worden genomen.
 - d. Alvorens ERTMS daadwerkelijk in infrastructuur en treinen ingebouwd kan worden moet dit eerst voor de specifieke Nederlandse situatie ontwikkeld en vrijgegeven worden. De BB21-scope behelsde deze specifieke ontwikkeling en vrijgave voor de Nederlandse situatie.

54.

- a. *Waarom wordt voor de European Rail Traffic Management System (ERTMS)-pilot geen gebruik gemaakt van de reeds van ERTMS voorziene nieuwe Sprinter-treinstellen, zoals door uw ambtsvoorganger aan de Kamer gerapporteerd d.d. 21 januari 2008 (Kamerstuk 29 984, nr. 115)?*
 - b. *Klopt het dat deze treinen niet van ERTMS zijn voorzien?*
- a. Inderdaad heeft mijn ambtsvoorganger uw Kamer destijds geïnformeerd dat de vervoerders initiatieven hadden genomen om materieel te voorzien van dubbele systemen (ERTMS en ATB-STM). Nadien is echter met NS een discussie ontstaan over de financiering van de inbouw van ERTMS in haar treinen. Mijn ambtsvoorganger heeft uw Kamer daarover onder andere op 12 december 2008 geïnformeerd

(TK 29 893, nr. 78). Deze nieuwe Sprinter-treinstellen zijn dan ook wel voorbereid voor ERTMS, maar nog niet daarmee uitgerust.

- b. Zoals onder antwoord 54 a) aangegeven zijn deze nieuwe Sprinter-treinstellen wel voorbereid voor ERTMS, maar nog niet daarmee uitgerust.

55

- a. *Wat is de toegevoegde waarde van een tijdrovende en kostbare ombouw van 20 NS-treinstellen ten behoeve van de ERTMS-pilot?*
 - b. *Waarom kan voor de ERTMS-pilot niet sober, snel en kosteneffectief volstaan worden met de beschikbare ICE 3M, Fyra, Thalys en andere reeds van ERTMS voorziene treinen, zodat veel rijksgeld bespaard wordt?*
 - c. *Kunt u alsnog de vraag beantwoorden die ook gesteld is bij de feitelijke vragen over de begroting (vraag 35a): «Wat gaat het expertisecentrum ERTMS exact onderzoeken?»*
 - d. *Wat zijn de concrete opleveringsproducten van het expertisecentrum ERTMS, wat is de planning, wat gaat dit kosten en hoe worden die kosten verdeelt over de betrokken partijen?*
 - e. *Kunt u het voorstel van de spoorsector voor het ERTMS-expertise-centrum inclusief de subsidieaanvraag naar de Kamer te versturen?*
 - f. *Kunt u een overzicht geven van de voorgenomen besteding van het budget uit het amendement Dijkema/Van Hijum (Kamerstuk 30 800 A, nr. 18), dat oorspronkelijk bedoeld was voor verkorting reistijd naar de landsdelen?*
 - g. *Hoeveel treinen moeten er worden omgebouwd om voldoende materieel te hebben om op de Hanzelijn 160 km/uur te rijden onder ERTMS?*
 - h. *Hoeveel kost deze ombouw bij benadering en wanneer zou dit gereed kunnen zijn?*
 - i. *Is het beschikbare budget daarvoor toereikend?*
 - j. *Zo nee, bent u bereid hiervoor de aanbestedingsmeevaller van de Hanzelijn in te zetten?*
-
- a. Op 27 mei 2011 heb ik uw Kamer geïnformeerd dat ik met de spoorsector nog in overleg ben over het door haar ingediende voorstel voor de «ERTMS-pilot Amsterdam–Utrecht» (Kamerstuk 32 404, nr. 51). De toegevoegde waarde van de ombouw van treinstellen van NS betreft o.a.
 - Operationele ervaring opdoen met het rijden onder ERTMS met treinen die in de reguliere reizigers-treindienst worden ingezet op trajecten die uitgerust zijn met zowel ERTMS als ATB.
 - Kennis en inzicht verwerven en vastleggen met betrekking tot kosten, doorlooptijden, risico's en kwaliteit van de dienstverlening, bijvoorbeeld ten aanzien van ombouw en toelating van treinen, opleiding van het rijdend personeel en van de storingsorganisatie.
 - Inzicht verwerven in de mogelijkheden om bij toepassing van ERTMS in de reguliere reizigers-treindienst capaciteitswinst te behalen.
 - b. In beginsel is dat mogelijk. Zoals onder antwoord 55 a) aangegeven ben ik met de spoorsector nog in overleg over het door haar ingediende voorstel.
 - c. Conform mijn antwoord van 3 november 2011 aan uw Kamer op vraag 35 a over de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds ben ik met de spoorsector in overleg over het door haar ingediende voorstel voor de «ERTMS-pilot Amsterdam–Utrecht en ERTMS-expertise-centrum». Daarbij zal ook worden gezien of en hoe een expertisecentrum kan bijdragen aan een doelmatige en effectieve invoering van ERTMS.

- d. Dit is nog niet geheel helder.
- e. Op 12 juli 2010 heeft mijn ambtsvoorganger bij de beantwoording van vragen van het lid Cramer over de stand van zaken MKBA ERTMS in relatie tot het programma hoogfrequent spoorvervoer het «Sectorvoorstel voor de voorbereiding van landelijke invoering van ERTMS»¹ toegestuurd. Hierin staat beschreven welke werkzaamheden de spoorsector in het kader van het ERTMS-expertisecentrum wil uitvoeren. In de subsidie-aanvraag van de spoorsector is hierover geen nadere specificatie opgenomen.
- f. € 47 mln (incl. BTW), waarvan € 37,5 mln (incl. BTW) naar aanleiding van het amendement Slob c.s. (TK 32 500 A, nr. 65), dat middelen ter beschikking stelt voor de inbouw van ERTMS in materieel. In onderstaande tabel vindt u een nadere specificatie van de kosten, zoals opgenomen in het voorstel van de spoorsector. Zoals onder antwoord 55a aangegeven ben ik met de spoorsector nog in overleg over het door haar ingediende voorstel.

	€ mln., excl. BTW	€ mln., incl. BTW
ProRail-deel, incl. inzet van goeern-materieel	7,9	9,5
NS-deel	31,4	37,5
Toaal	39,3	47

- g. Dat is afhankelijk van de toekomstige dienstregeling en materieelomloop op de Hanzelijn. Daar kan ik nu nog geen definitieve uitspraken over doen.
- h. De ombouwkosten zijn erg afhankelijk van de hoeveelheid treinen die wordt omgebouwd. NS heeft mij geïnformeerd dat er rekening gehouden moet worden met een doorlooptermijn van tenminste 3 jaar.
- i. Het budget voor de «ERTMS-pilot Amsterdam–Utrecht en ERTMS-expertisecentrum» is in beginsel niet bestemd voor ERTMS-treinen voor de Hanzelijn. Vanzelfsprekend ondersteun en stimuleer ik wel de inzet van ERTMS-materieel op ERTMS-infrastructuur, zoals de Hanzelijn.
- j. In beginsel is het aan de vervoerder om de betreffende treinen te voorzien van ERTMS. Vooralsnog zie ik dan ook geen reden om financiële middelen uit aanbestedingsmeevallers bij de aanleg van infrastructuur hieraan te besteden, temeer daar de ombouw van treinen buiten de scope van het aanlegproject valt. Daarnaast blijven aanbestedingsmeevallers niet beschikbaar binnen het aanlegproject, maar is de prioritering binnen het totale spoorprogramma leidend voor de vraag waar aanbestedingsmeevallers worden ingezet.

56

Kunt u aangeven waarom het wel technisch mogelijk was om dit jaar een proef te houden waarin elke tien minuten een trein rijdt op het traject Amsterdam–Utrecht, maar het technisch niet mogelijk is om dit voor 2020 door te voeren in de reguliere dienstregeling?

Op basis van de twee proeven met «Elke Tien Minuten Een Trein» (verder: ETMET) is door de spoorsector geconcludeerd dat de condities om deze treindienst goed uitvoerbaar en rendabel uit te kunnen voeren op korte termijn nog niet vervuld zijn. Een eventuele invoering van ETMET op de bestaande infrastructuur in de reguliere dienstregeling op alle werkdagen van het jaar moet wel verantwoord mogelijk zijn. Immers de reiziger moet er van dag op dag van op aan kunnen. De betrouwbaarheid en capaciteit op het traject Amsterdam–Eindhoven is de komende twee jaar onvoldoende gezien de in uitvoering zijnde projecten op dit traject (VleuGel en

¹ ProRail/NS/KNV, 9 april 2010, kenmerk 2159834.

Den Bosch) en het nog ontbreken van de in PHS opgenomen investeringen. De ETMET mogelijkheden worden door de spoorsector meegenomen in de brede studie naar de nieuwe dienstregeling voor de komende vijf tot acht jaar. Gezien deze nog lopende studie is er nog geen eindoordeel te geven voor de periode tot en met 2020. Dit betekent dus niet dat niet eerder dan 2020 met dit traject gestart kan worden. Het betekent alleen dat nu nog niet gezegd kan worden wanneer er wel gestart kan worden.

57

Kunt u het taakstellend budget van 47 miljoen voor het project ERTMS-pilot Amsterdam–Utrecht en ERTMS expertisecentrum nader uiteenzetten en hierbij duidelijk onderscheid maken in kosten voor de inbouw van ERTMS in de infrastructuur, de inbouw van ERTMS in de treinen, en kosten voor het ERTMS expertisecentrum?

Zie de tabel onder antwoord 55f). Zoals in het antwoord op vraag 55e) aangegeven is in de subsidie-aanvraag van de spoorsector geen nadere specificatie voor het ERTMS-expertisecentrum opgenomen.

58

- a. *Is het technisch mogelijk om de aangewezen goederentracés eerder van ERTMS te voorzien dan in de nu gerekende 8 jaar?*
- b. *Zo ja, hoeveel jaar eerder zou dit mogelijk kunnen zijn?*
- a. De Europese Commissie verlangt dat ERTMS hierop uiterlijk in 2020 gereed is (Beschikking 2009/561/EG). Vooralsnog lijken er technische mogelijkheden om deze al eerder van ERTMS voorzien te hebben.
- b. Dat zal blijken uit het ERTMS-implementatievoorstel, dat de spoorsector in 2013 bij mij zal indienen.

59

- a. *Wat is de stand van zaken van de uitvoering van de motie Anker/Mastwijk (Kamerstuk 32 351, nr. 8) over het inbouwen van ERTMS in de infrastructuur bij gepland groot onderhoud aan de beveiliging van grensoverschrijdende spoorlijnen?*
- b. *Wordt ERTMS bijvoorbeeld ingebouwd bij de komende grote werkzaamheden bij station Enschede?*
- c. *Zo nee, waarom niet?*
- a. Ik heb de spoorsector gevraagd de uitvoering van deze motie te betrekken in het door haar op te stellen ERTMS-implementatievoorstel.
- b. Nee.
- c. ERTMS werkt alleen als zowel de infrastructuur als de treinen die daarvan gebruik maken uitgerust zijn met ERTMS. De gezamenlijke spoorsector zal in 2013 bij mij een ERTMS-implementatievoorstel indienen. Op basis daarvan zal ik besluiten waar ERTMS zal worden ingebouwd

60

- a. *Wat is de stand van zaken van station Westervoort?*
- b. *Waarom wordt station Bleizo pas in de dienstregeling 2014 geopend?*
- c. *Herinnert u zich de toezeggingen van uw voorganger de realisatie van dit station te versnellen?*
- a. Het station Westervoort wordt 11 december 2011 geopend. Het station is per die datum opgenomen in de nieuwe dienstregeling, DR 2012.

- b. Opening van station Bleizo is onder andere afhankelijk van de ruimtelijke ontwikkeling in de nabijheid van het station. De ontwikkelovereenkomsten moeten echter nog worden gesloten. Ook is de financiële dekking van de realisatie van de OV-knoop nog niet rond. Vóór aanvang van het BO MIRT van komend najaar is het streven om volledig inzicht te hebben in het dekkingstekort, opdat kan worden gezien hoe dit tekort financieel is te dekken.
- c. Ik ken deze toezeggingen niet als zodanig.

61

- a. *Kunt u de Kamer meer informatie sturen over het project bovenbouwvernieuwing, gezien het grote beslag op het budget?*
 - b. *Hoeveel is er gerealiseerd in de jaren 2007–2011 per jaar, en wat zijn de gevolgen van de verlaging van het budget voor de doelstelling van het project?*
 - c. *Zal de reeks opnieuw opschuiven?*
- a. Bovenbouwvernieuwing behelst de vervanging van spoor (rails, dwarsliggers, ballast, wissels). Jaarlijks wordt zo'n 100 kilometer spoor vervangen. Dat staat gelijk aan zo'n 1,6% van de totale spoorlengte. De levensduur van bovenbouw ligt (gemiddeld) rond de 60 jaar. Bovenbouwvernieuwing maakt onderdeel uit van beheer en instandhouding spoor. Ongeveer 15% van de totale kosten voor beheer en instandhouding betreft bovenbouwvernieuwingen.
 - b. De realisatie op bovenbouwvernieuwing in de jaren 2007–2011 bedraagt:
 - 2007: 223 mln (realisatie)
 - 2008: 227 mln (realisatie)
 - 2009: 202 mln (realisatie)
 - 2010: 200 mln (realisatie)
 - 2011: 169 mln (prognose)
 De verlaging van het budget houdt verband met de invulling van de efficiëncytaakstelling en leidt niet tot het bijstellen van de doelstelling voor een beschikbare, betrouwbare en veilige infrastructuur. Maatregelen die moeten leiden tot lagere kosten betreffen onder meer het preventief slijpen van de rails, het vervangen van houten dwarsliggers door betonnen dwarsliggers en de-activering van weinig gebruikte wissels.
 - c. Zoals in het MIRT-projectblad is vermeld gaat het bij bovenbouwvernieuwing om jaarlijks terugkerende werkzaamheden. Het «opschuiven» houdt verband met het opschuiven van de begrotingsperiode (van 2010–2015 naar 2011–2016 enz.), niet met het opschuiven van werkzaamheden.

62

Waarom duurt het aanbrengen van ERTMS tussen de Amsterdamse Haven en de Betuweroute acht jaar, terwijl op een groot deel van het traject al ERTMS aanwezig is?

Zie het antwoord op vraag 58.

63

Kunt u, zolang de realisatie van de IJzeren Rijn nog niet van start is gegaan, ervoor zorgen dat er op geen enkele wijze financiële middelen worden besteed vanuit Nederland aan het beheer en onderhoud van dit ongebruikte tracé?

Aan het beheer van het ongebruikte tracé van de IJzeren Rijn tussen Roermond en de Duitse grens worden slechts de minimale financiële

middelen besteed die benodigd zijn voor het zogenaamd «conserverend beheer».

64

Wat betekent de optimalisering van de goederencorridor Rotterdam–Genua voor de haalbaarheid van de regionale spoorverbinding Arnhem–Emmerich?

Ik ondersteun de regio in haar streven naar het opzetten van een nieuwe grensoverschrijdende stoptreinverbinding tussen Arnhem en Emmerich. Momenteel is er geen regionaal grensoverschrijdend personenvervoer tussen Zevenaar en Emmerich. Indien er een regionale treindienst Arnhem–Emmerich wordt opgezet is dat mogelijk binnen de grenzen van de AmvB capaciteit aan de Nederlandse kant van de grens. Voor wat betreft het kader voor de capaciteit aan de Duitse kant van de grens dient er overleg plaats te vinden. Hierbij kunnen het start- en eindpunt van de dienst en de frequentie een rol spelen.

Op 17 november heb ik u naar aanleiding van mijn overleg met mijn Duitse ambtgenoot Ramsauer geïnformeerd over de voortgang van de (financiering) van het 3e spoor Betuweroute–Oberhausen. Het 3e spoor is op termijn mede noodzakelijk voor het faciliteren van de vervoersgroei voor zowel het goederenvervoer als het personenvervoer per spoor. In de aanloop naar het 3e spoor moet daarnaast rekening worden gehouden met de bouwwerkzaamheden aan het derde spoor. Optimalisering van de corridor Rotterdam–Genua houdt onder andere in dat er conform verordening 913/2010/EC een corridorimplementatieplan wordt opgesteld per mei 2013 waarin voor ieder deel van corridor een analyse wordt gemaakt van de vervoersvraag (goederen- en personenvervoer) en de beschikbare capaciteit. Voor de verdeling van beschikbare capaciteit blijft de AmvB capaciteit leidend.

65

Wat zijn de consequenties voor het project Ecologische Hoofdstructuur binnen het MIRT, wanneer het Natuurakkoord niet door de provincies wordt ondertekend?

Het Natuurakkoord is een afspraak tussen staatssecretaris Bleker en de provincies. Als het Natuurakkoord onverhoopt niet door de provincies wordt ondertekend, is het aan mijn collega Bleker om te bezien hoe hij dan verder wil werken aan het project Ecologische Hoofdstructuur.

66

Hoe staat de passage «Indien deze verstedelijkingsopgave niet wordt gerealiseerd, komt de economische groei onder druk te staan» in verhouding tot het feit dat gebiedsontwikkeling op decentraal niveau momenteel vrijwel stilligt vanwege de huidige economische situatie?

Op dit moment is de verwachting dat de huidige economische crisis nog enige tijd aan zal houden, een gevolg daarvan is dat ook de woningmarkt en de productie van nieuwe woningen op een laag niveau liggen. Wanneer de economie weer aantrekt zal ook de vraag naar woningen stijgen in onder meer de Noordvleugel van de Randstad. Op dat moment zullen gemeenten en bouwbedrijven een inhaalslag maken om aan die vraag te voldoen, om op die manier te voorkomen dat het «niet kunnen vinden van een woning» de economische groei onder druk zet. Regio's als de MRA en de Zuidvleugel zijn zich daarvan bewust en werken daarom zowel aan het in beweging krijgen van de huidige markt, als aan het op orde krijgen van plannen en locaties voor de middellange termijn.

67

Heeft het aanmerken van Agriport A7 als Greenport invloed op de ontwikkelrichting Noord-Holland Noord zoals in het MIRT opgenomen?

Zie het antwoord op vraag 7.

68

Kunt u aangeven welke kosten er komend jaar nog gemaakt worden bij een verdere uitwerking van het RRAAM-project?

Voor de jaren 2010 t/m 2012 beschikken Rijk en regio gezamenlijk over een programmabudget van € 15,75 mln (zie ook Basisrapportage Groot project RRAAM, paragraaf 5.6, Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, 31 089, nr. 83). Deze middelen worden voor een groot deel besteed aan salariskosten van regionale ambtenaren en onderzoekskosten. Het merendeel van dit budget is reeds besteed of is inmiddels verplicht en leiden in 2012 tot betaling. Afgesproken is dat eind 2012 de balans wordt opgemaakt.

69

Kunt u aangeven wat de stand van zaken is met betrekking tot de besluitvorming rond de A1/A6/A9, specifiek waar het gaat om de ondertunneling van de A9 bij Amstelveen?

Het TB A1/A6/A9 SAA heb ik op 21 maart 2011 ondertekend. Hierin is de tunnel bij Amstelveen opgenomen die wordt dus ook richting realisatie verder uitgewerkt.

In 2007 is een bestuursovereenkomst getekend tussen rijk en regio, waarin onder meer is afgesproken dat er een tunnel komt in de A9 bij Amstelveen en dat de gemeente Amstelveen daaraan € 100 mln bijdraagt. Zoals uit de bestuursovereenkomst blijkt kan Amstelveen niet eenzijdig de bestuursovereenkomst opzeggen. De gemeente Amstelveen heeft aan mij aangegeven met de betrokken partijen opnieuw te willen praten over de hoogte van de bijdrage van Amstelveen. Ik heb aan Amstelveen gevraagd om de gevolgen van de recente ontwikkelingen op de businesscase beter in kaart te brengen en te onderbouwen. Het gesprek met Amstelveen hierover loopt nog enkele maanden.

70.

- a. *Wat is de stand van zaken van de tunnel in de A9 bij Amstelveen?*
- b. *Is inmiddels bekend of de gemeente alsnog hieraan gaat bijdragen?*

Zie het antwoord op vraag 69.

71

- a. *Klopt het dat u stelt dat de ontwikkeling van de Cuypershal op het Amsterdam Centraal Station is gekoppeld aan het PHS-project, waarvan recentelijk bekend is geworden dat dit pas in 2020 gereed is?*
- b. *Is er zodoende geen besparing te behalen door de uitvoering van dit project ook later te laten plaatsvinden?*

Het MIRT realisatieproject «Amsterdam CS, Cuypershal» bevat zowel de restauratie en renovatie van de Cuypershal, het herinrichten van de Middentunnel als het verbreden van de Oosttunnel. De restauratie en renovatie van de Cuypershal is nodig om het monumentale karakter van het Cuypershal te herstellen. Het herinrichten van de Middentunnel is nu nodig ter verbetering van de transferkwaliteit en is onafhankelijk uit te voeren van PHS.

De Oosttunnel daarentegen moet worden verbreed om de huidige en toekomstige reizigersstromen afdoende te kunnen verwerken. Om de benodigde breedte van de Oosttunnel vast te kunnen stellen, ligt er een koppeling met de uitvoering van PHS. In het PHS-budget is een maatregel uitbreiding perroncapaciteit en transfer en capaciteit emplacement opgenomen (€ 60 mln). Of er mogelijkheden zijn tot besparing zal moeten blijken uit de nog lopende integrale capaciteitsanalyse Amsterdam Centraal in het kader van PHS; op basis daarvan ontstaat inzicht in eventuele besparingsmogelijkheden.

72

Kunt u aangeven hoeveel, van de 10 000 te realiseren fietsparkeerplaatsen, betaalde fietsparkeerplaatsen worden en welk bedrag hiermee is gemoeid?

In totaal is een taakstellend budget van 34 mln beschikbaar voor het realiseren van 10 000 fietsparkeervoorzieningen bij Amsterdam Centraal. De plannen voor de fietsparkeervoorzieningen rond Amsterdam Centraal zijn nog niet zo ver uitgewerkt, dat nu al te zeggen is welk aandeel van deze fietsparkeervoorzieningen betaalde plaatsen zullen zijn.

73

Wordt bij de capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam–Lemmer rekening gehouden met de mogelijkheid van een toekomstig overslagstation Lelystad voor de binnenvaart, waardoor wellicht op middellange termijn nog meer ligplaatsen benodigd zijn?

In de al afgeronde verkenning Ligplaatscapaciteit Amsterdam–Lemmer is rekening gehouden met verwachte nationale groei van de goederenstromen over het water. Op basis daarvan is gebleken dat er sprake is van een ligplaatstekort. De mogelijke ontwikkelingen in relatie tot het overslagstation in Lelystad zijn daarin niet specifiek meegenomen. Aan de verkenning is vanwege herprioritering in het MIRT nog geen vervolg gegeven. Als de planstudie wordt opgestart zal daarin worden gezien welke recente ontwikkelingen mogelijk relevant zijn voor het capaciteitsprobleem en de mogelijke oplossingen.

74

Welke effecten worden verwacht bij de aansluiting A1/A30 indien de A1 wordt verbreed tussen Hoevelaken en Barneveld, de huidige aansluiting A1/A30 richting Ede in huidige vorm blijft bestaan, en verkeer richting Apeldoorn terugmoet naar twee rijstroken?

In het gebiedsprogramma in het kader van het programma Beter Benutten voor de regio Utrecht zit een maatregel om de veiligheid en de doorstroming op de aansluiting A1/A30 te verbeteren. Overigens blijkt uit de NMCA-berekeningen dat op het wegvak A1 Hoevelaken–Beekbergen, na uitvoering van een verbreding tussen Hoevelaken en de A30, geen reistijdproblemen ontstaan.

75

Welke maatregelen overweegt u, indien uit effectberekeningen blijkt dat de doorstroming en de verkeersveiligheid bij de aansluiting A1/A30 verslechteren na verbreding van de A1 tussen Barneveld en Hoevelaken?

Zie het antwoord op vraag 74.

76

Kunt u de second opinion en de MKBA (Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse)-score voor het project «Utrecht, tram naar de Uithof»

toesturen zodra deze bekend is, en daarbij tevens vermelden welke rijksbijdrage u hieraan koppelt?

Ja, er zijn twee second opinions gemaakt: één door het KiM en één door Deltarail

1. Ecorys heeft de MKBA in opdracht van de Regio Utrecht (BRU) opgesteld (rapport is bijgevoegd)¹. Daaruit is een MKBA-score van 1,2 en een netto contante waarde voor de tram van 69 mln euro naar voren gekomen. De kostendekkingsgraad voor de tram ligt volgens Ecorys voor 2020 op 111%, voor 2025 op 115% en voor 2030 op 104%.
2. Daarop zijn twee second opinions verricht:
 - a. Deltarail heeft zich gericht op de compleetheid en correctheid van de in de businesscase HOV om de Zuid vermelde bedragen (aspecten investeringen, exploitatie en beheer). Eindrapport Deltarail second opinion Investeringsraming HOV om de Zuid Uithoflijn 18-050-2011, kenmerk Deltarail/11/110251/002) (rapport is bijgevoegd)¹.
 - b. KiM heeft zich gericht op de vormgeving van nul- en projectalternatieven, de validiteit van de werkwijze voor de vervoerwaardeberekeningen en de business case voor het project en plausibiliteit en validiteit van de gehanteerde werkwijze in de MKBA (rapport is bijgevoegd)¹. Het KiM geeft aan dat de alternatieven lager scoren dan uit de analyse van Ecorys blijkt. Op hoofdlijnen:
 - i. het tramalternatief scoort tussen de 0,6–1,0,
 - ii. de busalternatieven tussen 0,6–0,9.
3. De reden voor het naar beneden bijstellen van de MKBA door het KiM is dat de alternatieven (de HOV-busvarianten en tramvariant) conform OEl-systematiek afgezet moeten worden tegen een zogenaamd nulplusalternatief en niet het vermeende nulalternatief. De baten dienen derhalve enigszins naar beneden te worden bijgesteld.
3. De HOV-busbaan is naar verwachting geen robuuste toekomstvaste oplossing. De busbaan zal rond 2030 tegen zijn systeemgrens aanlopen en is daarom een minder aantrekkelijke optie. Het rapport van Transtec «toets OV-terminal Utrecht: inpassing tramlijnen van 17 mei 2011, wijst uit dat het niet-vertrammen van de bussen onverstandig is.

Conclusie

Er bestaat een redelijke mate van overeenstemming over de kosten, de business case en typen effecten. Het KiM komt hierbij tot een voorzichtigere inschatting dan de regio.

De totale bandbreedte in de batenverhouding van de verschillende analyses en second opinions ligt tussen de 0,6 en 1,3 en voor de HOV bus iets lager. De conclusie is dat gemiddeld genomen gesproken kan worden van een positieve score en aan de voorwaarden is voldaan. Er is € 110 mln. toegezegd.

77

Hoe staan de grote woningbouwopgave in de Zuidvleugel en de genoemde ambities in verhouding tot het feit dat gebiedsontwikkeling op decentraal niveau vrijwel stilligt vanwege de huidige economische situatie?

Zie het antwoord op vraag 66.

78

Waarom is gekozen voor een sectorale, verkeerskundige benadering van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO), terwijl de Commissie Elverding in het advies «Sneller en Beter» een gebiedsgewijze (integrale) aanpak voorschrijft?

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

De verkenning voor de NWO komt voort uit de gebiedsgerichte verkenning Rotterdam Vooruit. Daarin zijn integraal en breder meerdere vraagstukken onderzocht. Dit is conform de Sneller&Beter aanpak.

79

- a. *Hoe zijn de kosteninschattingen die in het concept-hoofdrapport Plan-MER over de NWO gegeven worden, tot stand gekomen?*
 - b. *Welke kosten zijn hier wel en niet in meegenomen?*
 - c. *Waarom wordt in de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) van de NWO met investeringskosten gerekend, die grotendeels ruim onder de ondermarge van de kosteninschattingen vallen die in het concept-hoofdrapport Plan-MER genoemd worden?*
- a. De kosten zijn geraamd conform de gebruikelijke systematiek voor rijkswegenprojecten.
 - b. In de ramingen zijn alle relevante kosten, die tot de scope van het project behoren, opgenomen. Maatregelen die niet tot de scope behoren zijn ook niet geraamd.
 - c. In een MKBA wordt standaard van alle kosten en baten de Netto Contante Waarde berekend. Die waarde ligt altijd lager.

80

- a. *Is de mogelijke aanleg van een A4-Zuid, waar al jaren over gesproken wordt, meegenomen in de verkenning van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO)?*
- b. *Is in de verkenning van de NWO rekening gehouden met een terugslaggeffect, dat wil zeggen dat congestie op de A20 leidt tot verkeer dat via het Westland zijn weg richting de A4 zoekt, waar door het College van Rijksadviseurs al op gewezen werd en waarvoor de opwaardering van de Veilingroute tot Rijksweg (A54) een mogelijke oplossing kan vormen?*
- c. *Zijn relevante economische ontwikkelingen na 2030, zoals een mogelijke derde Maasvlakte, verdere ontwikkelingen van Greenport Westland etcetera, meegenomen in het onderzoek naar de NWO?*
- d. *Is er in het NWO-project gevolg gegeven aan de gebiedsgewijze benadering die de Commissie Elverding in het advies «Sneller en Beter» (Kamerstuk 29 385, nr. 18) voorschrijft?*
- e. *Hoe zijn de kosteninschattingen die in het concept-hoofdrapport Plan-MER NWO gegeven worden tot stand gekomen? Welke kosten zijn hier wel en niet in meegenomen?*
- f. *Is het aspect draagvlak, dat volgens de Commissie Elverding essentieel is om tot snellere besluitvorming te kunnen komen, meegewogen in het nemen van een voorkeursbeslissing?*
- g. *Worden de effecten op het vestigingsklimaat meegenomen in een afweging voor de NWO?*
- h. *Gelet op het feit dat in het concept-hoofdrapport Plan-MER wordt gesteld dat een normoverschrijding met betrekking tot luchtkwaliteit alleen nabij de tunnelmonden plaatsvindt en dat een nadere onderbouwing hiervan ontbreekt, en dat er wordt verwezen naar volgende fasen van het proces waarin nader onderzoek plaatsvindt en het project zo nodig wordt opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), kan dan nu gesteld worden dat er inderdaad geen problemen met luchtkwaliteit ontstaan door een NWO, wetende dat Nederland grote moeite heeft om aan de normen voor fijn stof te voldoen?*
- i. *Wat zijn deze inpassingseisen, die volgens het advies «Sneller en Beter» van de Commissie Elverding deel uitmaken van het voorkeursbesluit waarmee de verkenningsfase wordt afgerond, en worden deze omarmd door alle betrokkenen (regionale overheden en stakeholders)?*

- j. *Is de budgettaire ruimte voor het project inclusief noodzakelijke inpassingen bekend, aangezien in het advies van de Commissie Elverding wordt gesteld dat hier al in de verkenningfase duidelijkheid over moet zijn?*
 - k. *Is er, gelet op het feit dat de nu onderzochte aansluiting van de Oranjetunnel op de Zuidoever door middel van een T-kruising voor sommige stakeholders een reden is om dit alternatief af te wijzen, gekeken naar een iets westelijker gelegen locatie voor de aansluiting ter plaatse van de Suurhoffbrug?*
 - l. *Klopt het dat hier wel genoeg ruimte is om een volwaardige aansluiting te realiseren?*
- a. De A4 Zuid is niet meegenomen, want dit mogelijke project maakt geen onderdeel uit van het lopende MIRT programma. Wel zijn de alternatieven getoetst op de kansen voor een mogelijke aanleg van de A4 zuid in de toekomst.
 - b. Het toegepaste verkeersmodel NRM 2011 houdt er rekening mee dat verkeer andere routes kiest, als de kortste route, vanwege drukte leidt tot vertraging. Het model kijkt dus ook naar de kortste reistijd en de route keuze die daar bij hoort.
 - c. Prognoses voor 2030 zijn zoals gebruikelijk gebaseerd op de lange termijn scenario's van het CPB. In die scenario's zijn mogelijke toekomstige economische, demografische en ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen. Deze scenario's doen geen uitspraken over mogelijke toekomstige specifieke projecten die niet in MIRT zijn opgenomen als een derde Maasvlakte na 2030.
 - d. Zie het antwoord op vraag 78.
 - e. De kosten zijn geraamd conform de gebruikelijke systematiek voor rijkswegenprojecten. In de ramingen zijn alle relevante kosten, die tot de scope van het project behoren, opgenomen. Denk bijv. aan kosten voor de infrastructuur, gronden, inpassing/leefomgeving, bijkomende kosten en risico's. Er zijn kostenramingen gemaakt voor meerdere alternatieven en varianten. In het genoemde rapport is aangegeven welke onderdelen tot de scope van de alternatieven en varianten behoren (bijv. verdiepte ligging, aansluitingen). Die onderdelen zijn opgenomen in de ramingen. Onderdelen die niet in de scope van de alternatieven en varianten zijn opgenomen, zijn niet in de kostenraming opgenomen. In de bestuurlijke voorkeur die ik op 7 december aan uw Kamer stuurde, heb ik aangegeven dat ik met de regio heb gekozen voor de variant Krabbepas West, met een verlaagde aansluiting op de A20.
 - f. Ik heb mijn beslissing mede gebaseerd op het bestuurlijk advies van de betrokken decentrale overheden. Op deze wijze, en ook door participatie van vele belanghebbenden, speelt draagvlak een rol.
 - g. Effecten op het vestigingsklimaat komen naar voren in de Regionale Economische Effectenstudie, die als onderdeel van de verkenning is uitgevoerd.
 - h. De effecten op luchtkwaliteit zijn met een wettelijk voorgeschreven model berekend. Hieruit blijkt dat in de referentiejaar (2030) de normen voor fijn stof (PM₁₀) en NO₂ niet zullen worden overschreden.
 - i. Over de inpassing is de volgende afspraak gemaakt als onderdeel van de bestuurlijke voorkeur: «In het Bestuurlijk Advies van de decentrale overheden wordt een aantal voorwaarden gesteld op het gebied van geluidmaatregelen, inpassing en netwerkeffecten. Met het gekozen tracé inclusief het tracé Krabbepas-west en de verlaagde aansluiting bij de A20, investeert het Rijk ca. 150 mln. euro voor inpassing en het sparen van het open slagenlandschap van de Aalkeetpolder. Voor het onderliggend wegennet geldt dat hiervoor de desbetreffende verantwoordelijke wegbeheerders aan zet zijn. Het Rijk is bereid om

een aanvullend bedrag van € 25 mln. te reserveren voor aanvullende maatregelen, voor het geval dat blijkt dat binnen de scope van het project maatregelen nodig zijn die als verantwoordelijkheid van het Rijk aan te merken zijn. De regio zal in het voorjaar van 2012 nut en noodzaak van aanvullende maatregelen onderbouwen en een concreet voorstel doen voor uitbreiding van de scope van het project. Zo nodig levert de regio hiervoor ook een financiële bijdrage.»

- j. Voor het project NWO is een bedrag van 1200 mln. gereserveerd. Dit wordt door het rijk bekostigd, waarbij een bedrag van 300 mln. wordt opgebracht uit tol ter gedeeltelijke dekking van de rijksbijdrage.
- k. Een Nieuwe Westelijke Oeververbinding met een knooppunt ter hoogte van de Suurhoffbrug is niet onderzocht. Hiervoor is geen ruimte aanwezig zonder grootschalige bedrijfsverplaatsingen. Een volledig knooppunt is ook hier niet te realiseren.
- l. Zie het antwoord op vraag 80 k.

81

- a. *Wat is de voortgang met betrekking tot de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) en de A13/A16?*
- b. *Wanneer verwacht u een besluit te nemen?*

Ik heb op 7 december 2011 een besluit genomen over zowel de NWO en de A13–16, als Haaglanden; zie brief 7 december met kenmerk lenM/BSK-2011/167361.

82

Kunt u de voorkeursbeslissing voor de verkenning Haaglanden uiterlijk op 5 december 2011 naar de Kamer sturen?

Ik heb op 7 december 2011 een besluit genomen over zowel de NWO en de A13–16, als Haaglanden; zie brief 7 december met kenmerk lenM/BSK-2011/167361.

83

Is er zekerheid dat de A13/16 wordt aangelegd, zoals het uitgangspunt is in het onderzoek naar de NWO, nog voordat de NWO wordt gerealiseerd?

Zie mijn brief van 7 december 2011 met kenmerk lenM/BSK-2011/167361.

84

Klopt het dat op twee nog te realiseren wegenprojecten (A4 Delft–Schiedam en verbinding A13–A16) in 2020 en 2030 al niet meer aan de beoogde reistijdfactoren wordt voldaan?

Dit is afhankelijk van het gehanteerde scenario voor economische groei. De reistijdfactoren worden uitgerekend voor zowel 2020 als 2030, voor het hoge en het lage scenario. Uiteraard liggen de reistijdfactoren in het hoge groeiscenario in 2030 in de regel het hoogst.

De A4 Delft–Schiedam voldoet niet aan de NoMo-norm in het GE scenario (hoog), in 2020 en in 2030. In het RC scenario (laag) is dit wel geval, zowel in 2020 als in 2030. Het traject is overigens Den Haag Zuid–Knooppunt Ketelplein. De A13/16 voldoet niet aan de NoMo-norm in beide scenario's, in 2020 en in 2030. Dit laat onverlet dat door realisatie van het project de bereikbaarheid verbetert.

Is het «Westerschelde model», dat destijds 750 miljoen euro (excl. BTW) kostte en qua lengte en diepte te vergelijken is met de Oranjetunnel zoals deze nu onderzocht is, overwogen om toe te passen voor de Oranje-tunnel?

In het BO-MIRT najaar 2010 heb ik u gemeld de mogelijkheden van een marktbetrokkenheid in Publiek Private Samenwerkingsvorm (PPS) actief tegemoet te treden. Hiervoor heb ik in de verkenningfase een Public Private Comparator (PPC) uitgevoerd. In de volgende fase, na voorkeursbeslissing, zal ik op basis hiervan een inkoopstrategie bepalen waarbij mogelijkheden van PPS nadrukkelijk onderdeel van uitmaken.

86.

- a. *Kunt u aangeven in hoeverre de zogenaamde Bosvariant is meegenomen als alternatief voor de verbinding A13/A16?*
- b. *Wanneer verwacht u de uitkomsten van dit onderzoek, zodat de knoop kan worden doorgehakt en tot realisatie kan worden overgegaan?*
- a. De zogenoemde Portway-variant is uitgebreid getoetst door hetzelfde bureau dat de Trajectnota/MER A13/16 heeft opgesteld. De Portway-variant scoort op vrijwel alle fronten beduidend minder dan de A13/16.
- b. Ik heb u de resultaten daarvan onlangs toegezonden (TK 33 000 A, nr. 5).

87

Kunt u aangeven waarom u ervoor gekozen heeft om eerst versmalde rijstroken aan te leggen met een gereduceerde maximumsnelheid, en dat de werkelijke realisatie van de wegverbreding op het grootste fileknelpunt van Nederland, de A4 Burgerveen–Leiden, nog 2 jaar op zich laat wachten?

De verbreding van 2 naar 3 rijstroken in beide richtingen van het laatste deel van de A4 Burgerveen–Leiden tussen Leiderdorp en Zoeterwoude-Dorp wordt over 1400 meter ook verdiept aangelegd. De verbreding en verdieping vindt hier plaats in twee fasen. Allereerst wordt aan de westzijde van de bestaande A4 de eerste fase van de verbreding gerealiseerd. Daarna gaat het verkeer over dit deel van de verbreding rijden en zal in de tweede fase de bestaande A4 omgebouwd worden tot verbrede en verdiepte A4 en eind 2014 geheel gereed zijn.

Nadat uit overleg tussen de aannemerscombinatie en RWS was gebleken dat het mogelijk was om na de eerste fase van de verbreding, medio 2012, al 2x3 met versmalde rijstroken beschikbaar te stellen, heb ik besloten dit te doen. Zodat hiermee het grootste fileknelpunt van Nederland 2,5 jaar eerder opgelost. In verband met de veiligheid dient dan wel de maximumsnelheid verlaagd te worden naar 80 km/uur.

88

- a. *Kunt u aangeven waarom er niet direct drie rijstroken worden aangelegd richting Schiedam?*
- b. *Is de ruimtelijke reservering voor een derde rijstrook meegenomen in het ontwerp van de landtunnel?*
- a. Ik leg het aantal rijstroken aan, dat noodzakelijk is om de doorstroming op de weg binnen de geldende norm te brengen. Uit oogpunt van toekomstvastheid van infrastructuur is veelal sprake van een ruimtereservering, om een extra strook te kunnen realiseren zodra dit noodzakelijk is.

- b. Ja.

89

- a. *Kunt u aangeven waarom het Rijk moet opdraaien voor de vertragingskosten die door het stadsgewest Haaglanden gecreëerd zijn door het niet nakomen van de afspraken, waardoor perronsporen 11 en 12 van Den Haag Centraal Station niet tijdig kunnen worden vrijgegeven?*
 - b. *In hoeverre vormt dit een belemmering voor het afwikkelen van het treinverkeer?*
- a. Er is, voor zover ik weet, geen sprake van vertragingskosten die door het stadsgewest Haaglanden zijn veroorzaakt.
 - b. Vooralsnog is geen sprake van belemmeringen voor het afwikkelen van het treinverkeer.

90

- a. *Kunt u aangeven waarom besloten is de verantwoordelijkheid over het project spoortunnel Delft over te hevelen van het Rijk naar de gemeente Delft?*
 - b. *Kunt u aangeven wat de optredende risico's zijn, die kennelijk in de voorbereiding over het hoofd zijn gezien, waardoor er nu vertraging en kostenoverschrijding plaatsvindt bij de aanleg van de spoortunnel Delft?*
 - c. *In hoeverre heeft een mogelijk gebrek aan expertise en ervaring er toe geleid dat bepaalde risico's bij de aanleg van de tunnel onderschat zijn?*
- a. De verantwoordelijkheid over de bouw van de spoortunnel Delft is op 9 juli 2008 door het Rijk overgenomen van gemeente Delft, en niet andersom. Bij brief van 11 september 2008 (TK 20085662) bent u over dit besluit geïnformeerd. Daarmee is invulling gegeven aan de toezegging aan Uw Kamer tijdens de behandeling MIRT op 17 december 2007. Belangrijke reden om dit te besluiten was onder meer dat gemeente Delft had aangegeven onvoldoende draagkracht te hebben om nog langer de verantwoordelijkheid en het risico te dragen, die de gemeente in oktober 2005 op zich had genomen.
 - b. Opgelopen achterstand bij de verschillende betrokken partijen en gewijzigde inzichten en uitgangspunten in zowel het spoorse als stadse deel van het project Spoorzone Delft veroorzaken de vertragingen en kostenoverschrijdingen. Een tegenvaller met een substantiële financiële impact is een gewijzigd inzicht in de grondwaterstand in Delft, wat heeft geleid tot aanpassingen in het ontwerp en vertraging bij de uitvoering van het spoorse deel van het project.
 - c. Binnen het project is gestructureerd aandacht geweest voor risicomanagement. De risico's bij de uitvoering van het project, de projectorganisatie, de integrale planning en het integrale risicomanagement zijn bovendien meerdere malen getoetst door onafhankelijke deskundigen. Naar mijn mening is het ontbreken van expertise en ervaring dan ook niet de reden geweest voor de risico's die zich hebben voorgedaan.

91

Hoe groot zijn de financiële risico's bij het project spoorcorridor Delft?

ProRail heeft aangegeven dat er additionele financiële risico's zijn. De omvang van deze risico's wordt in kaart gebracht. Vervolgens wordt gezien hoe deze te beheersen en op te vangen.

92

- a. *Kunt u aangeven hoeveel van de 6800 fietsenstallingen bij Rotterdam Centraal betaalde fietsenstallingen worden?*
 - b. *Welk bedrag is hiermee gemoeid?*
- a. In de ondergrondse fietsenstalling aan de zuidzijde van Rotterdam Centraal worden 1500 betaalde fietsenstalling gerealiseerd.
 - b. Ter subsidiëring van de realisatie van de (ondergrondse) fietsenstalling (door de Gemeente Rotterdam) aan de zuidzijde van Rotterdam Centraal is een subsidie verleend ter hoogte van een vast bedrag van € 6 565 000,- (prijspeil 2005, ex BTW).

93

Kunt u aangeven welk deel van de rijksbijdrage van 151 miljoen euro aan het project Rijn-Gouwelijn Oost nog beschikbaar is, nu zowel de provincie Zuid-Holland als de gemeente Leiden afzien van deelname aan dit project en de realisatie ervan dus vervalt?

De provincie Zuid-Holland werkt samen met de betrokken gemeenten, waaronder de gemeente Leiden, aan de wijziging van de plannen voor de RijnGouwelijn, zowel ten oosten als ten westen van Leiden. Er is dus geen sprake van dat van dit project wordt afgezien. Voor de realisatie van zowel de Rijnlandroute als de RijnGouwelijn heeft de minister van I&M een gebiedsbudget beschikbaar gesteld aan de provincie, waarin de Rijksbijdragen voor beide projecten zijn samengevoegd. Met dat gebiedsbudget en de eigen bijdragen van provincie en gemeenten moeten beide projecten worden gerealiseerd. Met de provincie is afgesproken dat ze in het voorjaar van 2012 met een voorstel komt voor de besteding van het gebiedsbudget.

94

Waarom is het te vroeg voor besluitvorming met betrekking tot de uitvoeringsstrategie voor Volkerak-Zoommeer en Grevelingen?

Los van het financieringsvraagstuk, is het voor besluitvorming over de uitvoeringsstrategie voor Grevelingen en Volkerak-Zoommeer nodig dat er nader zicht komt op:

- de robuustheid van waterberging in de Zuidwestelijke Delta ten opzichte van maatregelen in Rijnmond-Drechtsteden zelf (relatie met de deltabeslissingen Rijn-Maasdelta en Waterveiligheid);
- een duurzame zoetwaterstrategie voor de Zuidwestelijke Delta, in samenhang met Rijnmond-Drechtsteden (relatie met de deltabeslissing Zoetwaterstrategie);
- de haalbaarheid van een multifunctionele getijcentrale waarmee tevens door het terugbrengen van getij de waterkwaliteitsproblemen van de Grevelingen kunnen worden aangepakt en, ingeval van benutting van de Grevelingen voor waterberging, het geborgen rivierwater naar zee kan worden gepompt;
- betrouwbare kostenramingen van de verschillende opties voor de ontwikkeling van Grevelingen en Volkerak-Zoommeer en de mogelijkheden tot kostenoptimalisatie.

95

- a. *Kunt u, gelet op het feit dat het winnende ontwerp voor de Sluiskil-tunnel 200 meter langer is dan het referentieontwerp, aangeven wat het verschil in kosten is tussen beide ontwerpen?*
- b. *In hoeverre wegen de eventuele meerkosten op tegen de baten van een 200 meter langere tunnel?*

Nee. De N62 is een provinciale weg. De Sluiskiltunnel wordt onder verantwoordelijkheid van de provincie Zeeland aangelegd. Het ministerie van IenM levert hierbij een (substantiële) subsidiebijdrage. De provincie Zeeland heeft aangegeven dat de afweging is gebaseerd op de economisch meest voordelige aanbidding. Een belangrijk element daarbij is, dat met een langere tunnel een relatief complexe, dus dure, kruising met een spoorverbinding wordt vermeden. In de winnende aanbidding is door de provincie gekozen voor een tunnallengte, waarbij onder één spoor wordt doorgeboord en de andere sporen worden gekruist door brugconstructies aan te leggen. Aan het winnend ontwerp zijn volgens de provincie de laagste totale kosten over de levensduur van de tunnel verbonden.

96

Wat is de stand van zaken in de onderhandelingen over het Vlaams-Nederlands akkoord over het planstudiebesluit Grensoverschrijdende verkenning Gent–Terneuzen, dat in het najaar van 2011 gesloten zou worden?

De onderhandelingen verkeren in de laatste afrondende fase. Ik verwacht dat ik begin 2012 een planstudiebesluit kan nemen. Daarvoor is het noodzakelijk dat er ook zicht op financiering is. Met Vlaanderen is afgesproken lopende de onderhandelingen geen informatie naar buiten te brengen.

97

Kunt u aangeven wat het nut is van de Elverding-methode, als breed gedragen constructieve bijdragen van inwoners van Steenberg, die een ogenschijnlijk goedkopere oplossing en zonder meer een betere doorstroming bieden voor de automobilist, op voorhand worden afgeschoten als zijnde een niet redelijkerwijs te beschouwen alternatief?

De keuze tussen oostelijk of westelijk langs de kern Steenberg is één van de belangrijkste afwegingen in het Tracébesluit A4 Dinteloord–Bergen op Zoom, gedeelte Steenberg. Voor beide varianten zijn voor- en tegenstanders. Er is een aanvullend MER gemaakt, juist om deze afweging goed te kunnen maken. De westvariant scoort in het aanvullend MER iets gunstiger dan de oostvariant, ondermeer voor de luchtkwaliteit. Bovendien is in het aanvullend MER berekend dat de westvariant € 20 mln. goedkoper is (en dus niet duurder) dan de oostvariant. Om deze redenen en ook vanwege het grote draagvlak in de (bestuurlijke) omgeving, is de keuze op de westvariant gevallen. Een meer oostelijk van Steenberg gelegen alternatief is afgefallen vanwege de ongewenste nieuwe doorsnijding van gebieden, waaronder de ecologische hoofdstructuur. Deze zgn. oost-oostvariant is als een niet redelijkerwijs te beschouwen alternatief aangemerkt; deze variant zal ik dus niet alsnog in overweging nemen.

Zie ook mijn antwoorden van 17 mei 2011 op vragen van het lid de Jong (TK 2011–2011, Aanhangsel van de Handelingen, nr. 2529).

98

Kunt u aangeven welke mogelijke besparing behaald kan worden bij de verbouwing van het station Breda als de HSL niet meer stopt op dit station?

Er zijn geen substantiële besparingen te behalen. Voor de aanlanding van de HSL in Breda is de sporenlay-out reeds aangepast, het emplacement gesaneerd en een derde perron gerealiseerd. De bouw van het te realiseren OV-terminalcomplex (OVTC) is aanbesteed. Vooruitlopend op de bouw van het OVTC is de nieuwe reizigerstunnel grotendeels in ruwbouw gerealiseerd.

99

- a. *Is de regio verplicht 50% van een rijksweg mee te financieren?*
 - b. *Zo nee, waarom is dit dan wel verplicht voor verbreding van de A2 tussen knooppunt Het Vonderen en knooppunt Kerensheide?*
-
- a. Nee de regio is niet verplicht om 50% van een rijksweg mee te financieren.
 - b. Ook voor de A2 Het Vonderen–Kerensheide is dit niet verplicht. Echter, voor de verbreding van dit deel van de A2 heb ik dit voorjaar in het verlengde MIRT geen budget gereserveerd. Op verzoek van uw Kamer in de motie van lid De Jong c.s. (TK 32 500 A, nr. 92) van 30 juni 2011) wordt met de regio onderzocht of het toch mogelijk is om dit deel van de A2 te verbreden. Bij indiening van deze motie heb ik aangegeven dat dit alleen lukt als ik door versoberen van lopende projecten budget kan vrij maken en de regio bereid is om een substantiële financiële bijdrage aan de verbreding van dit deel van de A2 te leveren. Hierbij heb ik ingezet op 50%. Dit bleek voor de regio niet mogelijk. Ik ben blij dat ik met de regio tijdens het BO-MIRT heb kunnen afspreken dat zij een nader te bepalen substantiële bijdrage zullen leveren.

100

Kunt u aangeven wat het verschil in kosten is tussen de aanleg van de spitsstrook, waarvoor een taakstellend budget van 169 miljoen euro beschikbaar is, en de structurele verbreding van de A2 Maasbracht–Geleen, waar de aangenomen motie De Jong (Kamerstuk 32 500 A, nr. 91) om vraagt?

Voor een taakstellend budget van € 169 mln voor de spoedaanpak Maasbracht–Geleen is een flyover in Kerensheide en een spitsstrook in noordelijke richting gerealiseerd. Hierbij bedragen de kosten van de spitsstrook in noordelijke richting € 25 mln. In het project St Joost–Urmond is de spitsstrook in zuidelijke richting gerealiseerd. Dit heeft € 36 mln gekost. Hiermee bedragen de totale kosten voor het realiseren van spitsstroken in beide richtingen dus geen € 169 mln maar € 61 mln. De kosten voor de structurele verbreding variëren afhankelijk van de te kiezen variant tussen de € 200 en € 400 mln.

101

Kunt u aangeven wat de status is van de aansluiting van Arnhem en Nijmegen op het nachtnet?

NS rijdt het nachtnet voor eigen rekening en risico. Het is uitsluitend aan NS om te bepalen waar men nachttreinen rijdt. NS laat dat afhangen van de verwachte vraag en daarmee de verwachte kostendekkingsgraad. Op dit moment rijdt NS het nachtnet in de Randstad en daarnaast het nachtnet in Noord-Brabant. Dit laatste is alleen mogelijk dankzij een financiële bijdrage van de provincie. De status van de aansluiting van Arnhem en Nijmegen op het nachtnet is dat NS daartoe nu blijkbaar geen mogelijkheden ziet. Overigens zal ik in de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet (vanaf 2015) aanvullende bepalingen opnemen over het nachtnet.

102

- a. *Kunt u aangeven aan welke fysieke aanpassingen het budget van 303 miljoen euro voor het project N18 Varsseveld–Enschede besteed wordt?*
- b. *Welke besparing kan gerealiseerd worden als de maximumsnelheid van 80 km/u op een gedeelte van dit traject behouden blijft?*

- a. De N18 zal bij Varsseveld van een 1x2 naar een 2x2 80 km weg gaan, inclusief 2 fietstunnels. Op het traject Varsseveld–Groenlo worden verkeersveiligheid maatregelen genomen, het bestaande wegprofiel blijft gehandhaafd met een maximumsnelheid van 80 km/u. Van Groenlo naar Enschede wordt een nieuwe weg (100 km/u) aangelegd met omleidingen om Eibergen, Haaksbergen en Usselo (2 x1 tussen Groenlo en Haaksbergen en 2x2 van Haaksbergen naar Enschede). Er komen 4 nieuwe aansluitingen met het onderliggende wegnnet. De N18 sluit aan op de A35. Daarnaast worden 10 viaducten, 6 fietstunnels en geluidwerende voorzieningen (schermen en dubbellaags ZOAB) aangelegd.
- b. Op het deel Varsseveld Groenlo blijft de maximumsnelheid snelheid 80 km/u, hier kunnen dus geen besparingen worden gerealiseerd.

Ik heb voor het OTB niet gekozen voor een 80 km alternatief (Groenlo Enschede), omdat bij dit 80 km alternatief dan:

- nog veel verkeer op de huidige N18 blijft rijden waardoor de doelstellingen voor leefbaarheid en veiligheid niet worden gehaald. De effectiviteit van de nieuwe weg blijft dan achter;
- de leefbaarheid in Haaksbergen niet zal vooruitgaan als gekozen wordt voor het huidige tracé (80 km variant past ruimtelijk op huidige tracé) in plaats van een omlegging (100 km/u variant);
- op het onderliggend wegnnet een afname van de verkeersveiligheid zal optreden (doortoenamen verkeer) t.o.v. de 100 km variant.

Ik heb dan ook geen gedetailleerde kostenraming voor het 80 km alternatief en kan niet zonder meer aangeven welke besparingen hiermee zouden zijn gemoeid.

103

- a. *Wanneer verwacht u het door u aangekondigde onderzoek naar de lijn Arnhem–Doetinchem–Winterswijk naar de Kamer te sturen?*
 - b. *Worden bij dit onderzoek infrastructurele wijzigingen als mogelijke oplossingen meegenomen?*
- a. Syntus en ProRail hebben zelf het initiatief genomen en zijn dan ook de opdrachtgever van het onderzoek. Ik heb beide partijen verzocht mij op de hoogte te houden van hun vorderingen en de conclusies van het rapport, dat naar verwachting in het eerste kwartaal van 2012 wordt afgerond, openbaar te maken.
 - b. Ik heb van de opdrachtgevers begrepen dat het onderzoek naar verbetering breed wordt opgezet en zich dus richt op infrastructuur, materieel, dienstregeling en andere relevante factoren.

104

- a. *Welke punctualiteit wordt op de spoorlijn Arnhem–Winterswijk gerealiseerd?*
 - b. *Kunt u aangeven welke acties u onderneemt om de problemen op het spoor tussen Arnhem en Winterswijk, zoals frequente vertraging en uitval van treinen, tegen te gaan?*
- a. Zoals ik reeds heb aangegeven in mijn brief van 31 oktober 2011 aan u over de verstoringen op het traject Arnhem–Winterswijk (TK, Aanhangel Handelingen, vergaderjaar 2010–2011, nr. 499): *«Er heeft een aanzienlijke verbetering van de prestaties plaatsgevonden sinds juni 2010 (punctualiteit toen rond de 75%, aantal uitgevalen treinritten rond de 10%). Zowel het aantal vertragingen als het aantal uitgevallen dan wel opgeheven treinritten op het baanvak is aanzienlijk teruggedrongen. Inmiddels wordt er een punctualiteit*

behaald van gemiddeld rond de 90% en is het aantal uitgevallen treinritten teruggebracht tot minder dan 3%. Er is sprake van een situatie die weinig afwijkt van het landelijk gemiddelde.»

- b. Ook dit heb ik benoemd in mijn brief van 31 oktober 2011 over de verstoringen op het traject Arnhem–Winterswijk. Zie daarvoor vraag 4:
- «Er is een duidelijke verbetering van de prestaties zichtbaar sinds juni 2010. Deze prestatieverbetering is het gevolg van een groot aantal maatregelen die zijn getroffen ter verbetering van de robuustheid en punctualiteit. Hiervoor heeft ProRail samen met de vervoerder en de provincie Gelderland in september 2010 een lijnteam opgericht met de volgende aanpak:*
- De infra-layout is robuuster gemaakt en is meer buffer in de dienstregeling gecreëerd waardoor een robuuster logistiek plan is ontstaan.
 - Een groot aantal elementen in de infrastructuur is vervangen of verbeterd.
 - Om storingen als gevolg van vandalisme en gevaarlijk gedrag te reduceren is op een scholengemeenschap in Duiven een speciaal lespakket gegeven, zijn camera's geplaatst op alle beveiligde overwegen tussen Zevenaar en Winterswijk en is een extra mobiele camera in Duiven geplaatst. Als gevolg hiervan is het aantal verstoringen door vandalisme aanzienlijk afgenomen.
 - Ook de vervoerder heeft de nodige verbeteringen doorgevoerd om verstoringen door materieel te voorkomen.

Ondanks de aanzienlijke verbetering van de prestaties sinds juni 2010 zijn ProRail, Syntus en de Provincie van mening dat de prestatie voor de reiziger verder omhoog moet. Daarom werken zij vanuit het genoemde lijnteam samen aan het verder terugdringen van het aantal vertraagde en uitgevallen treinen. Voor de nabije toekomst zijn onder andere de volgende maatregelen voorzien:

- optimalisatie van de dienstregeling op basis van de gereedgekomen infra-layout bij station Arnhem. Hierbij kunnen treinen per december 2011 kruisingsvrij gepland worden.
- vervanging van een wissel door een sneller wissel in Didam.
- de vermindering van bliksemgevoeligheid en robuuster maken van de bediening van overwegen.
- de vervanging van alle treinen op het traject door nieuwe, snellere en naar verwachting betrouwbaardere modellen. Deze nieuwe treinen zijn besteld door de concessiehouders en zullen met de nieuwe vervoerder Arriva eind 2012 gaan rijden.
- de bouw van een stuk dubbelspoor bij Wehl. De realisatie hiervan is in voorbereiding.
- robuuster maken van de infra-layout bij station Zevenaar. Dit wordt momenteel uitgewerkt.»

105

- a. *Kunt u een totaaloverzicht geven van de financiën voor de quick-scan regionaal spoor eerste en tweede fase met daarbij een onderverdeling per project en uitsplitsing van de bijdragen van het Rijk en de bijdragen van de regio?*
- b. *Komt de 90 miljoen euro uit het programma Beter Benutten, die u in uw brief «Uitkomsten Bestuurlijke overleggen MIRT, najaar 2011» d.d. 28 november 2011, bovenop de bedragen uit het MIRT-projectenboek?*
- c. *Klopt het dat oorspronkelijk 90 miljoen euro vanuit het Rijk beschikbaar was voor de quick-scan regionaal spoor en in het MIRT-projectenboek nu wordt gesproken over 54,4 miljoen euro rijksbijdrage.*
- d. *Kunt u dit verschil toelichten?*

- a. Ik heb een totaaloverzicht van de in 2009 afgesproken maatregelen en de financiering naar aanleiding van de Quick scan gedecentraliseerd spoor als bijlage bij dit antwoord gevoegd (zie apart bestand: MIRT vraag 105 a Bijlage)¹. Van iedere daarin vermelde maatregel financiert het rijk 50% en de regio de andere 50%. «De tweede fase» zoals vermeld in de vraag zal het resultaat zijn van de vervolganalyse naar aanleiding van de NMCA decentraal spoor, die plaats vindt in het kader van het Programma Beter Benutten. Deze analyse heb ik aangekondigd in mijn brief aan uw Kamer van 30 mei 2011 (TK 32 660, nr. 16). Ik heb daarbij aangegeven dat het mijn inzet is over de financiering en de maatregelen in het voorjaar van 2012 afspraken te maken in het BO MIRT.
- b. Via het Programma Beter Benutten stelt het Rijk € 90 mln. extra beschikbaar (dus bovenop de bedragen die nu in het MIRT-projectenboek zijn vermeld) voor de aanpak van te verwachten capaciteitsknelpunten op het decentrale spoor als aangeduid in de NMCA decentraal spoor, en op basis van cofinanciering.
- c. In de Mobiliteitsaanpak (2008) was het voornemen van het vorige kabinet opgenomen om voor de meest urgente knelpunten uit de Quick scan van het gedecentraliseerde spoor € 90 mln. beschikbaar te stellen. Dit betrof voor het grootste deel zogenaamde trekkingsrechten op het FES. Op basis van de Quick scan is vervolgens in overleg met de decentrale overheden in 2009 een pakket aan maatregelen samengesteld tot een totaalbedrag van € 108,8 mln en is cofinanciering daarvan afgesproken. Met dit budget konden alle op dat moment bekende knelpunten op het gebied van de punctualiteit worden aangepakt. Het rijk draagt daarom in de kosten van de maatregelen naar aanleiding van de Quick scan gedecentraliseerd spoor € 54,4 mln. bij. Uiteindelijk is dus aanspraak gemaakt op € 54,4 mln.
- d. Zie het antwoord op vraag 105 c.

106

- a. *Herinnert u zich de motie Cramer c.s. uit 2008 (Kamerstuk 31 700 A, nr. 52) en de motie Slob/de Rouwe uit 2010 (Kamerstuk 32 500 A, nr. 28) over de spoorlijn Zwolle–Enschede?*
- b. *Kunt u aangeven wat u concreet hebt gedaan na het aannemen van deze moties?*
- c. *Zijn, conform de toezegging van uw voorganger, quick wins en overlastgevende maatregelen op de corridor zo veel mogelijk meegenomen tijdens de werkzaamheden in Nijverdal? Zo ja, welke?*
- d. *Waarom is er nog steeds geen zicht op de benodigde maatregelen voor deze spoorlijn, terwijl de Kamer daar via een motie al twee keer om heeft gevraagd (los van de vraag wie wat financiert)?*
- e. *Bent u nog steeds voornemens om, conform de toezegging van uw voorganger, besluitvorming over capaciteitsmaatregelen op deze spoorlijn integraal met de eventuele decentralisatie van de spoorlijn plaats te laten vinden, en dus niet pas na de decentralisatie een onderzoek te starten (Kamerstuk 31 700 A, nr. 78, p. 104), waarop ook is aangedrongen in de motie Slob/De Rouwe (Kamerstuk 32 500 A, nr. 28)?*
- f. *Deelt u de mening dat duidelijk moet zijn welke maatregelen worden genomen voordat de eventuele aanbesteding van de vervoerconcessie voor deze lijn kan plaatsvinden?*
- g. *Wat is precies de planning van de besluitvorming over eventuele decentralisatie, wanneer worden besluiten genomen over capaciteitsmaatregelen en wanneer worden de hiervoor benodigde onderzoeken opgeleverd?*

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

h. *Bent u bereid om tijdens de sluiting van station Zwolle in de zomer van 2012, alsnog twee «quickwins» uit te voeren (sneller in- en uit station Zwolle rijden en treinen 140 km/u laten rijden op het traject Zwolle–Heino), zodat de overlast voor de reiziger tot een minimum wordt beperkt en alsnog uitvoering wordt gegeven aan genoemde moties?*

a. Ja.

b. De motie Cramer c.s. (TK 31 700 A, nr. 52) verzocht de regering:

- quick wins en overlastgevende maatregelen op deze corridor zoveel mogelijk al te nemen tijdens de werkzaamheden in Nijverdal, zodat er na de heropening een beter treinproduct is;
- volledige spoorverdubbeling en elektrificatie van Zwolle–Wierden te onderzoeken in een integraal MIRT-project met de verdere opwaardering van de N35, waarover de minister in 2009 wil besluiten.

De motie van de leden Slob en De Rouwe (TK 32 500 A, nr. 28) verzocht de regering:

- in de MIRT verkenningen N35 Wythmen-Nijverdal en Nijverdal-Wierden de opwaardering van de spoorlijn conform de motie Cramer c.s. mee te nemen.

Voor het eerste deel van de motie Cramer verwijs ik naar het antwoord op vraag 106 c.

Met betrekking tot het tweede deel van de motie Cramer c.s. heeft de NMCA Regionaal OV inmiddels aangegeven dat er onder andere op de lijn Zwolle -Enschede rekening gehouden moet worden met een mogelijk, toekomstig capaciteitsknelpunt. Ik heb de regio toegezegd dat in gezamenlijk overleg met ProRail de komende periode zal worden gezien of het opvangen van de voorspelde groei inderdaad op enig moment leidt tot uitbreiding van het vervoeraanbod en of die uitbreiding wel of niet past op de beschikbare infrastructuur. Is dat laatste niet het geval, dan wordt gezien met welke maatregelen deze groei opgevangen kan worden.

Ik heb Overijssel en Twente in mijn brief van 30 augustus 2011 de uitgangspunten en voorwaarden geschetst bij het komen tot een afspraak over de decentralisatie van de treindienst Zwolle–Enschede per december 2014. Overijssel en Twente zijn ver gevorderd in het opstellen van hun reactie aan mij. Ik wacht die reactie met veel belangstelling af.

c. In het notaoverleg MIRT van 15 december 2008, waarbij de motie Cramer is ingediend, is door de staatssecretaris opgemerkt dat bij de Quick scan van het gedecentraliseerde spoorvervoer is vastgesteld dat op deze lijn toen alleen de punctualiteit tekortschoot. In de schriftelijke beantwoording van vragen over het MIRT 2009 (TK 32 123 A, nr. 10) is in het antwoord op vraag 20 betoogd dat het Combiplan Nijverdal (waarbij in een tunnel dubbelspoor wordt gerealiseerd over een lengte van ca. 2 km) bijdraagt aan een aanzienlijk betrouwbaarder dienstregeling. Voor zover er sprake is van noodzakelijke maatregelen worden deze dus gerealiseerd door de uitvoering van het Combiplan zelf. Wat betreft verdergaande maatregelen heeft mijn ambtsvoorganger in het eerder genoemde Notaoverleg toegezegd dat deze zullen worden betrokken bij de decentralisatiediscussie. Blijkens het verslag van dit overleg heeft de indiener van de motie ingestemd met deze uitleg. Verder wijs ik u op de brief van 8 december 2009 (TK 32 123 A, nr. 83) waarin opnieuw wordt ingegaan op quick wins en tevens wordt aangegeven op welke wijze binnen het Combiplan rekening wordt gehouden met toekomstige maatregelen op de corridor.

- d. Ik verwijs hiervoor naar mijn antwoord op vraag 106.b. en c. In aanvulling op die antwoorden deel ik u mee dat in het kader van het Programma Beter Benutten ruimer wordt gekeken naar oplossingen dan alleen via maatregelen op het spoor. Zo wordt bijvoorbeeld ook het mogelijk oplossend vermogen van vraagbeïnvloeding gezien.
- e. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 106 b. is de capaciteit expliciet aan de orde (geweest) bij de besprekingen over de decentralisatie van deze dienst. Een eventueel noodzakelijke afspraak over de aanpassing van de capaciteit zal wat mij betreft gemaakt worden ruim vóór het feitelijke moment van decentralisatie in december 2014. Indien mogelijk en nodig zal dit al in 2012 gebeuren.
- f. Het geniet in zijn algemeenheid de voorkeur dat duidelijk is wat de beschikbare infrastructuur is voordat het vervoer wordt aanbesteed. De decentrale overheden bepalen uiteindelijk zelf het moment waarop zij de aanbesteding van het vervoer willen starten.
- g. Ik heb het aanbod tot decentralisatie op 30 augustus 2011 aan Overijssel en Twente gezonden. Ik ben in afwachting van hun reactie. Voor de planning van de besluiten over de eventueel benodigde capaciteitsmaatregelen verwijs ik u naar het antwoord op vraag 106 b, e en f.
- h. Zoals gesteld in mijn antwoorden op de vragen 106 b en c ben ik van mening dat er uitvoering is gegeven aan de genoemde moties. Ik heb de regio toegezegd dat in gezamenlijk overleg met ProRail de komende periode zal worden gezien of er infrastructurele maatregelen nodig zijn en zo ja welke. De twee genoemde «quickwins» zouden kunnen behoren tot de eventuele maatregelen.

107

- a. *Wanneer ontvangt de Kamer het voorkeursbesluit over de projecten Driebergen-Zeist, Maarsbergen en Bunnik?*
- b. *Hoe komt het dat deze planstudie nu al zo lang duurt?*
- a. De Kamer wordt over de stand van zaken met betrekking tot de projecten geïnformeerd via het MIRT boek. Wat betreft Maarsbergen verwacht ik dat er voorjaar 2012 overeenstemming wordt bereikt met de regio, voor Bunnik verwacht ik dat medio 2012. Wat betreft Driebergen-Zeist bestaat inmiddels overeenstemming en verwacht ik begin 2012 de beschikkingsaanvraag.
- b. Deze planstudies hebben relatief veel tijd gevergd vanwege het gezamenlijk met de regionaal betrokken partijen zoeken naar een optimale inrichting en inpassing van de projecten.

108

Kunt u aangeven hoe ver de MIRT-verkenning met betrekking tot Atalanta is gevorderd?

De MIRT-verkenning Atalanta is dezelfde als de MIRT-verkenning Emmen. In de brief uitkomsten Bestuurlijke overleggen MIRT, najaar 2011, pagina 5 en in de Afsprakenlijst (bijlage 1) onder Noord-Nederland, nummer 15 wordt gerapporteerd over deze MIRT-verkenning.

109

- a. *Klopt het dat het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 km/u zorgt voor vertraging en hogere kosten voor de aanleg van het knooppunt Joure?*
- b. *Zo ja, welke regelgeving zorgt voor deze vertraging dan wel hogere kosten?*
- a. Het verhogen van de snelheid bij het knooppunt Joure naar 130 km/uur zorgt ervoor dat het ontwerp moet worden aangepast. Dat

leidt ertoe dat de start van de realisatie niet plaats vindt in 2012 maar in 2013. Het jaar van openstelling blijft echter 2015.

De extra kosten ten gevolge van 130 km/uur bedragen € 5 mln.

Daarnaast is er een versoberingsactie uitgevoerd om de kosten van het project te reduceren. Deze versoberingsactie heeft € 1 mln opgebracht. De extra projectkosten bedragen per saldo dus € 4 mln. Zie ook het verslag houdende een lijst van vragen en antwoorden (TK 33 000 A, nr. 7).

- b. Het Rijk kent ontwerprichtlijnen, met name de NOA (Nieuwe Ontwerprichtlijnen voor Autosnelwegen), waaraan deze wegen moeten voldoen. Deze hebben vooral betrekking op de veiligheid. Bij Joure is o.a. de boogstraal aangepast op 130 km/h, hetgeen tot extra kosten heeft geleid. Over het algemeen is een wegontwerp voor 120 km/u ook geschikt voor 130 km/u. Dit project vormt daarop een uitzondering.

110

- a. *Zijn er meer aanleg-, verbredings- en verbeteringsprojecten die, door het besluit om het rijden van 130 km/u toe te staan, te maken gaan krijgen met vertragingen en hogere kosten?*
- b. *Zo ja, welke zijn dit en wat zijn de meerkosten?*

Behoudens het project A6/A7 knooppunt Joure, wordt vanwege de 130 km/h het wegontwerp van de MIRT-projecten niet aangepast. Bij deze MIRT-projecten zijn er door de 130 km/h derhalve geen vertragingen of extra kosten.

111

Kunt u aangeven wat de extra investering van vier miljoen euro, om het knooppunt Joure geschikt te maken voor 130 km/u, precies inhoudt?

Met name het meer strekken van de boogstraal op de A6/A7 (globaal: de richting Lemmer–Heerenveene) heeft tot extra kosten geleid. Daardoor moet o.a. een boerderij extra worden aangekocht. Ook moet een viaduct worden verlengd en de middenberm worden verbreed.

112

Bent u bereid om de aanleg van de N33 Assen–Zuidbroek in delen aan te besteden, zodat ook kleinere bedrijven uit de regio kunnen meedingen en een mogelijke besparing behaald kan worden in de aanlegkosten?

De N33 Assen–Zuidbroek wordt op dit moment als DBFM-contract (Design, Build, Finance & Maintenance) in de markt gezet. Voor het project is er na afweging van allerlei aspecten voor gekozen het niet in delen aan te besteden. De volgende overwegingen hebben daarbij een rol gespeeld. Bij het opknippen van het contract in kleinere delen ontstaan er meer onderlinge raakvlakken en daardoor ook meer risico's die uiteindelijk in de aannemsom verwerkt zullen worden. Bij opknippen moeten er ook meer contracten geschreven worden en meer projecten worden aanbesteed, hetgeen meer menskracht vraagt met extra coördinatie en ook extra risico's. Tenslotte is het bij opknippen van het contract voor een opdrachtnemer lastiger is om gedurende lange tijd het onderhoud rendabel voor zijn rekening te kunnen nemen.

113

- a. *Is er een evaluatieprogramma voor Design, Build, Finance and Maintain (DBFM)-projecten?*
- b. *Zo ja, hoe worden eventuele verbeterpunten geïntegreerd in nieuwe aanbestedingen op basis van het principe?*

- a. RWS evalueert DBFM projecten structureel. Per DBFM project wordt de aanbesteding geëvalueerd door een derde partij in opdracht van Rijkswaterstaat. De evaluatie wordt met alle deelnemers besproken en vastgesteld in een gezamenlijke sessie. De evaluatie wordt vervolgens openbaar gemaakt en gepubliceerd via www.ppsbijhetrijk.nl.
- b. Na de evaluatie van een aanbesteding worden verbeterpunten verwerkt in het standaard contract en/of de aanbestedingsleidraad voor nieuwe DBFM aanbestedingen. De aanpassingen geschieden in overleg met het ministerie van Financiën, de markt. In Nederland is IPFA de organisatie die dit proces van de private kant begeleidt. Behalve verbeterpunten bij de aanbesteding van DBFM-contracten hebben wij ook specifiek gekeken naar de uitgangspunten voor tolheffing als bekostigingsinstrument voor wegenprojecten. Het gaat hierbij concreet om het toepassen van tolinning bij de projecten ViA15, A13/A16 en de Nieuwe Westelijke Oeververbinding. De uitgangspunten passen binnen het regeerakkoord en het bestaande wettelijk kader.
Dit betekent dat:
 1. tolinning alleen zal geschieden op nieuwe doorsnijdingen;
 2. tolinning alleen dient als (gedeeltelijke) bekostiging van infrastructuur, en niet voor sturing in verkeersstromen;
 3. tolinning alleen geschiedt indien er een gratis alternatief beschikbaar is;
 4. tolinning geschiedt door middel van free-flow techniek;
 5. de kosten van tolinning zijn niet meer dan 20% van de totale tolinkomsten;
 6. de tolinning binnen nieuwe projecten dient te geschieden op uniforme wijze en dient te voldoen aan Europese eisen.

114

- a. *Kunt u aangeven waarom de actualisatie van verkeersprognoses tot vertraging in de openstelling van trajecten leidt?*
 - b. *Kan deze actualisatie plaatsvinden gedurende de realisatie van de projecten?*
- a. Bij het nemen van een Tracébesluit is het volgens de Tracéwet verplicht uit te gaan van de meest recente verkeersprognoses. Hierbij geldt een redelijkheidsbeginsel (bevriezingstermijn van onderzoeksgegevens), omdat er altijd sprake is van onderzoeks- en procedure-tijd. Maar het kan in een enkel geval voorkomen, met name bij grote lokale veranderingen, dat ik toch rekening moet houden met nieuwe verkeersprognoses. Bijvoorbeeld als gevolg van nieuwe inzichten of verandering van (lokale) ontwikkelingen, waardoor bepaalde onderzoeken overnieuw gedaan moeten worden. Hierdoor kan het voorkomen dat een Tracébesluit later wordt genomen en het project later wordt opengesteld dan eerder voorzien.
 - b. Na het Tracébesluit, dus ook bij de realisatie van een project, leidt een actuelere verkeersprognose niet meer tot een aanpassing van het besluit.