

Vergaderjaar 2015–2016

34 300 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2016

Nr. 19

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 17 november 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 15 september 2015 inzake het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) Overzicht 2016 (Kamerstuk 34 300 A, nr. 4).

De Minister en de Staatssecretaris hebben deze vragen beantwoord bij brief van 16 november 2015. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,
Jansma

Inleiding

Hierbij beantwoorden wij de vragen die door uw Kamer zijn gesteld over het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) Overzicht 2016 (Kamerstuk 34 300 A, nr. 4), ingezonden op 13 oktober 2015. In de beantwoording zult u daarom soms een gezamenlijk (wij), soms een individueel (ik) antwoord aantreffen. De antwoorden zijn namelijk niet altijd afkomstig uit gezamenlijke portefeuilles.

Vraag 1

Bent u bereid op projectniveau de gevolgen van financiële mutaties voor de oorspronkelijke reikwijdte, het oorspronkelijke budget en de oorspronkelijke oplevering beter inzichtelijk te maken in het projectenoverzicht van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), en daarbij een voorbeeld te nemen aan het jaarlijkse materieelprojectenoverzicht van het Ministerie van Defensie? Zo ja, kunt u de Kamer over de wijze waarop nader informeren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 1

Ik ben er toe bereid dit samen met de begrotingsrapporteurs van de vaste commissie voor IenM te bekijken. Via de ontwerpbegroting geef ik op projectniveau een toelichting wanneer financiële mutaties leiden tot wijzigingen in het taakstellend budget en maak ik wijzigingen in de plannings inzichtelijk. In de ontwerpbegroting 2016 van het Infrastructuurfonds kunt u deze informatie voor het Hoofdwegennet bijvoorbeeld terug vinden op bladzijde 20 tot en met 25. En voor de Spoorprojecten op bladzijde 34 tot en met 44. In het MIRT Overzicht krijgt de Kamer nu al per project en programma verdiepende informatie over wijzigingen in tijd, scope en budget over de periode 2011 t/m 2016. In het Wetgevingsoverleg over het Begrotingsonderzoek van 15 oktober is besproken of er verdere stappen genomen kunnen worden om de informatievoorziening via de begrotingscyclus te verbeteren. Daarin is aangegeven dat onderzocht wordt hoe het MIRT Overzicht uitgebreid kan worden met informatie over het initiële budget en de initiële opleverdatum. Er wordt daarbij onder meer nog gekeken naar wat het ijkpunt hiervoor moet zijn. In samenwerking met de rapporteurs die adviseren over de kwaliteit van de informatievoorziening via de begrotingscyclus, zal gekeken worden hoe hier bij de aankomende ontwerpbegroting invulling aan kan worden geven.

Vraag 2

Kunt u in het MIRT-projectenoverzicht voortaan de gevolgen van kasschuiven voor de looptijd van projecten inzichtelijk maken?

Antwoord 2

Ja, dat gebeurt al. Zoals ik ook in vraag 1 heb toegelicht worden in het MIRT Overzicht en de ontwerpbegroting wijzigingen in de looptijd van projecten en programma's inzichtelijk gemaakt en toegelicht. Dit geldt ook indien er sprake is van een kasschuif met consequenties voor de looptijd van de projecten.

Vraag 3

Waarom is elektrificatie van de spoorlijn Zwolle-Wierden niet opgenomen in het MIRT Overzicht?

Antwoord 3

De elektrificatie van het spoortraject Zwolle-Wierden is één van de vier oostelijke spoorprojecten die door IenM is gefinancierd uit de middelen die zijn voortgekomen uit het Lenteakkoord van 2012 en aanvullend uit het artikel REG/LOK. Alle middelen uit het Lenteakkoord zijn inmiddels ingezet

conform de afspraken uit de bestuurlijke overleggen MIRT (BO MIRT) najaar 2013, waardoor vermelding in het MIRT Overzicht 2016 niet meer aan de orde is.

Vraag 4

Heeft de samenvoeging van MIRT-gebieden met instemming van de (oude) gebieden plaatsgevonden?

Antwoord 4

In het MIRT Overzicht 2016 zijn de MIRT-gebieden Zuidvleugel en Zuidwestelijke Delta samengevoegd tot Zuidwest-Nederland en de gebieden Brabant en Limburg tot Zuid-Nederland. Daarmee zijn er nu, na eerdere samenvoeging van Noord-Nederland, Oost-Nederland en Noordwest-Nederland, vijf MIRT-gebieden. De samenvoeging weerspiegelt de toenemende ruimtelijk-economische samenhang in de gebieden en maakt het mogelijk om onderwerpen gezamenlijk en in onderlinge samenhang te bespreken. Om deze onderlinge relaties ten volle te benutten moet de samenwerking verder worden versterkt. Aan de betrokken decentrale overheden is gevraagd de samenwerking te intensiveren.

Vraag 5

In hoeverre laten lagere overheden zich bij de visievorming op MIRT-gebied leiden door de verbetering van de bereikbaarheid in de regio?

Antwoord 5

De MIRT-gebiedsagenda's richten zich primair op de opgaven van de versterking van de duurzame economische concurrentiepositie van het betrokken MIRT-gebied. Daarmee gaan ze over het verbeteren van de bereikbaarheid, economie, verstedelijking, water, natuur en landschap en (duurzame) energie. De meerwaarde van de gebiedsagenda's is juist om deze thema's in samenhang te bekijken.

Vraag 6

Is de toelichting op het fietsbeleid naar uw idee de uitvoering van motie-Bashir c.s. (Kamerstuk 34 000 A, nr. 52)?

Antwoord 6

Ja. In het MIRT Overzicht is fietsbeleid opgenomen in het hoofdstuk over actieve mobiliteit. Hier is expliciet uiteengezet welk beleid lenM (onder andere via Beter Benutten) nu heeft.

In het verlengde hiervan wil ik u nog wijzen op een nieuwe publicatie van het Kennisinstituut voor Mobiliteit in dit kader, onder de titel «Fietsen en lopen: de smeerolie van onze mobiliteit»¹.

Vraag 7

Kunt u een nadere toelichting op de doelstellingen en rijksbijdrage aan Tour de Force geven? Wat zijn in dat verband de juridisch en bestuurlijk aangegane verplichtingen?

Antwoord 7

De Tour de Force is een initiatief van de decentrale overheden waarmee de uitdagingen op het fietsdossier voor de komende jaren in kaart gebracht worden. Hiervoor is op basis van een inventarisatie langs alle betrokken partijen en stakeholders, de Agenda Fiets 2015–2020 opgesteld. De rol van het Rijk is er op gericht om het decentrale fietsbeleid te ondersteunen en te faciliteren, en om te stimuleren dat de efficiëntie

¹ <http://www.kimnet.nl/publicatie/fietsen-en-lopen-de-smeerolie-van-onze-mobiliteit>

wordt vergroot en dat de samenhang tussen alle partijen wordt bewaakt. Daarmee draagt het Rijk bij aan de uitvoering van de Agenda Fiets. De Tour de Force is een samenwerking op basis van onderlinge afstemming, en zonder formele juridische zeggenschap. Om de kracht van de Tour de Force te versterken wordt jaarlijks een «Fietstafel» georganiseerd, waar de Minister deel van uitmaakt. Met de Fietstafel wordt naar analogie van de spoortafel een bestuurlijke betrokkenheid bij het onderwerp getoond. De rijksbijdrage bestaat uit een actieve rol van betrokken medewerkers en een financiële bijdrage voor out of pocket kosten. Hiervoor is vooralsnog een totaalbedrag gereserveerd van € 320.000 voor de eerstkomende twee jaar.

Vraag 8

Kunt u een nadere toelichting op de doelstellingen en rijksbijdrage aan Agenda Fiets 2015–2020 geven? Wat zijn in dat verband de juridisch en bestuurlijk aangegane verplichtingen?

Antwoord 8

Zie ook vraag 7. De Agenda Fiets is een onderdeel van de Tour de Force. Het bevat de belangrijkste speerpunten die in de komende vijf jaar uitgewerkt moeten worden.

Vraag 9

Wordt bij het MIRT-aspect vervanging ook het onderhoud van tunnels en bruggen betrokken?

Antwoord 9

Ja. Het programma Vervanging en Renovatie houdt rekening met regulier onderhoud aan belangrijke (deel)systemen voor tunnels en bruggen. Alle tunnels en bruggen worden regulier onderhouden. Vervanging of renovatie is dan aan de orde indien regulier beheer en onderhoud niet meer volstaat omdat een kunstwerk aan het einde van de levensduur is als gevolg van ouderdom of intensiever gebruik. In de begroting van het Infrastructuurfonds zijn de uitgaven voor regulier beheer en onderhoud en vervangingen en renovatie apart inzichtelijk gemaakt op artikelen 12.02.01 respectievelijk 12.02.04. Hier staat ook beschreven op welke wijze tot vervanging of renovatie wordt besloten.

Vraag 10

Kunt een nadere toelichting op de definitie van duurzaamheid geven? Hoe is dit toetsbaar in de concrete projecten, wat verandert er concreet qua aanpak en welke financiële middelen zijn hiermee gemoeid?

Antwoord 10

Duurzaamheid wordt vertaald in drie hoofdlijnen: people, planet, profit. Met de verduurzaming van het MIRT willen we duurzaamheid vanaf het begin meenemen door bij de start van elke MIRT-fase (a) breed te kijken naar opgaven en oplossingen en (b) actief en samen met de gebieds-partners te zoeken naar (meekoppel) kansen in het gebied. Een instrument dat hiervoor gebruikt kan worden is de Omgevingswijzer. Deze aanpak wordt toegepast in nieuwe MIRT Onderzoeken en verkenningen. Ook in de uitvoering van MIRT projecten speelt duurzaamheid een rol. Binnen de scope van MIRT projecten wordt rekening gehouden met duurzaamheid, waarbij in ieder geval aan de wettelijke eisen wordt voldaan. Daarnaast volgt RWS een werkwijze voor duurzaam inkopen bij aanbestedingen. Gedurende het MIRT proces zijn er diverse mogelijkheden om maatregelen op het gebied van duurzaamheid te financieren en onderdeel van de oplossing te laten zijn. Bijvoorbeeld door werk met werk te maken of met financiële bijdragen van andere partijen zoals bij Markerwadden.

Vraag 11

Wat voor invloed op het MIRT hebben de doelen in het energieakkoord, nu die doelen lastiger te halen blijken dan vooraf gedacht?

Antwoord 11

De vernieuwing van het MIRT heeft als uitgangspunt breder kijken, samenwerken en maatwerk leveren. Dit betekent dat bij MIRT Onderzoeken en verkenningen steeds vaker aan de voorkant van het proces gezamenlijk met regionale en maatschappelijke partners gekeken wordt wat de opgave in een gebied is. Zoals beschreven in antwoord 10 worden duurzaamheidsdoelen daarbij vanaf het begin meegenomen als onderdeel van het reguliere werk. Voorbeelden hiervan zijn de Gebiedsagenda Noord-Holland, Utrecht, Flevoland en de warmte rotonde in de Zuidvleugel. Ook in de uitvoering zijn er al goede voorbeelden waarbij bijvoorbeeld gewerkt wordt aan een vermindering van de CO₂ uitstoot tijdens de bouw.

Vraag 12

Waarom is er wel een MIRT Stad en geen MIRT Platteland?

Antwoord 12

Traditioneel beschrijft het MIRT Overzicht de voortgang van infrastructuur en waterprojecten. Het wordt steeds belangrijker de projecten in een breder kader te plaatsen en ze te verbinden met actuele beleidsthema's. In het MIRT Overzicht 2016 is dat gebeurd door ze te verbinden met acht thema's, waaronder de stad («Het MIRT en de stad»). Steden groeien en spelen een belangrijke rol in de ontwikkeling van de economie en de groei van de werkgelegenheid. Goede bereikbaarheid en duurzame ruimtelijke inrichting zijn daarbij belangrijke randvoorwaarden. Het landelijk gebied komt terug in thema's als «Het MIRT en water» en «Het MIRT en Energie». En natuurlijk door de vele projecten en programma's, die in het landelijk gebied worden gerealiseerd.

Vraag 13

Wat is de financiële bijdrage vanuit het MIRT aan de City Deals vanuit Agenda stad?

Antwoord 13

Er worden in het MIRT geen afzonderlijke financiële bijdragen voorzien aan de City deals vanuit Agenda Stad.

Vraag 14

Er zijn diverse projecten om de 50 grootste fileknelpunten weg te nemen. Klopt het dat er geen projecten worden gestart om de file-knelpunten op de posities 8, 24, 25, 26, 33, 43 en 45 weg te nemen of in iedere geval te verminderen? Zo ja, waarom worden er juist op deze knelpunten geen projecten gestart?

Antwoord 14

Het MIRT-programma bevat veel maatregelen om de capaciteit op het wegennet te vergroten en fileknelpunten aan te pakken. Dat programma loopt tot 2028. Met het programma pak ik veel van de fileknelpunten aan, maar het beschikbare budget is ontoereikend om alle knelpunten op te lossen. Het criterium op de files aan te pakken is de reistijdfactor uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Indien de reistijd in de spits meer dan 1,5 keer zo groot is dan buiten de spits (op ringwegen 2 keer zo groot) is het wenselijk te kijken naar oplossingen. Voor de trajecten 24, 25 en 26 zijn inderdaad geen projecten gepland. Ondanks de notering in de file top 50 is het effect op de reistijd dusdanig dat er geen knelpunt volgens het SVIR optreedt.

Voor de trajecten 8, 33, 43 en 45 zijn wel maatregelen in voorbereiding of gepland. Voor het traject A20 Nieuwerkerk-Gouda, waar fileknelpunt 8 in ligt, is budget op de begroting gereserveerd. Dit staat echter pas na 2025 geprogrammeerd, en daarom is op dit moment hiervoor nog geen MIRT procedure gestart, en is dit traject niet opgenomen in het MIRT projecten-overzicht 2016. Voor de trajecten 33, 43 en 45 is onlangs een verkenning gestart, waarvan de startbeslissing 12 oktober 2015 aan de Tweede Kamer is verstuurd (Kamerstuk 29 835, nr. 86). Dit is na het verschijnen van het MIRT Overzicht 2016 en daarom hierin nog niet opgenomen.

Vraag 15

Kunt u de tabel van de File Top 50 aanvullen met gegevens over de positionering vorig jaar en gegevens over de filezwaarte over beide jaren?

Antwoord 15

Zie de laatste twee kolommen van de tabel in bijlage 1².

Vraag 16

Kunt u een vergelijkbare tabel als de File Top 50 leveren maar dan voor wat betreft het spoor ten aanzien van volle treinen, zowel voor het afgelopen jaar als het jaar ervoor?

Antwoord 16

Een overzicht van trajecten met volle treinen zoals de File Top 50 is niet beschikbaar. Met de nieuwe concessie is er naar analogie van dit soort overzichten wel voor gekozen om prestaties meer gedifferentieerd inzichtelijk te maken. Dit is in 2014 op verschillende momenten met uw Kamer besproken aan de hand van de concept-concessies. Omdat voor de individuele reiziger een gemiddeld goede prestatie niet voldoet, wordt met de vervoerconcessie ook op negatieve uitschieters gestuurd. Naar analogie van de File top 10 is daarom ten aanzien van vervoercapaciteit de prestatie-indicator «Aandachtstrajecten vervoercapaciteit in de spits» opgenomen. De basis voor deze prestatie-indicator wordt gevormd door een selectie van 10 trajecten met volle treinen, vergelijkbaar met de file top -10 die in het wegverkeer wordt gebruikt. De scores van de individuele trajecten zijn voor iedereen te vinden op de website van NS³.

Vraag 17

Kunt u een vergelijkbare tabel als de File Top 50 leveren maar dan voor wat betreft het spoor ten aanzien van het aantal reizigersverliesminuten, zowel voor het afgelopen jaar als het jaar ervoor?

Antwoord 17

Zie het antwoord op vraag 16.

In artikel 30, eerste lid, is voorgeschreven dat NS de beschikbare functionaliteit van de infrastructuur, waaronder de toegestane maximum rijsnelheid, optimaal benut. NS dient bij het ontwerp van de dienstregeling rekening te houden met de door de ProRail in de netverklaring vastgestelde plannormen voor rijtijden, opvolgtijd tussen twee treinen, etc. In artikel 30, tweede lid, van de vervoerconcessie is afgesproken dat NS ten behoeve van een optimale benutting geen additionele marges voor de rijtijden hanteert, tenzij dit, ondermeer na afstemming met ProRail, nodig is voor een betrouwbare uitvoering van deze concessie. Op deze manier is geborgd dat NS optimaal gebruik maakt van de beschikbare infrastructuur binnen de randvoorwaarde van veiligheid.

Vraag 18

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

³ <http://www.ns.nl/over-nl/wat-doen-wij>

Kunt u een vergelijkbare tabel als de File Top 50 leveren maar dan voor wat betreft het spoor ten aanzien van het verborgen reistijdverlies in de dienstregeling als gevolg van de beperkte capaciteit op het spoor (in essentie een overzicht waar treinen in verband met de drukte op het spoor langzamer rijden dan ze gezien de infrastructuur zouden kunnen rijden)?

Antwoord 18

Zie het antwoord op vraag 16.

In artikel 30, eerste lid, is voorgescreven dat NS de beschikbare functionaliteit van de infrastructuur, waaronder de toegestane maximum rijnsnelheid, optimaal benut. NS dient bij het ontwerp van de dienstregeling rekening te houden met de door de ProRail in de netverklaring vastgestelde plannormen voor rijtijden, opvolgtijd tussen twee treinen, etc. In artikel 30, tweede lid, van de vervoerconcessie is afgesproken dat NS ten behoeve van een optimale benutting geen additionele marges voor de rijtijden hanteert, tenzij dit, ondermeer na afstemming met ProRail, nodig is voor een betrouwbare uitvoering van deze concessie. Op deze manier is geborgd dat NS optimaal gebruik maakt van de beschikbare infrastructuur binnen de randvoorwaarde van veiligheid.

Vraag 19

Hoe worden de files berekend? Wanneer komt een file in aanmerking voor de status van een echte file?

Antwoord 19

In de File top 50 staan de trajecten met de hoogste filezwaarte. Rijkswaterstaat berekent de File Top 50 aan de hand van de filezwaarte: de filelengte in kilometers maal het aantal minuten dat de file er staat. Een file is hierbij gedefinieerd als verkeer met een snelheid lager dan 50 km/u over een afstand van tenminste twee kilometer. De snelheden worden automatisch gemeten door lussen in het wegdek op de drukke autosnelwegen. Niet filezwaarte, maar reistijdverlies is onze beleidsindicator. Reistijdverlies, uitgedrukt in voertuigverliesuren, geeft een completer en beter beeld van de vertraging voor de weggebruiker. Deze wordt berekend op basis van de gereden snelheid, een referentiesnelheid (meestal 100 km/u), de hoeveelheid verkeer per rijstrook, het aantal rijstroken en de weglengte. Zie ook de Publieksrapportage Rijkswegennet 1^e periode 2015 (Kamerstuk 34 000 A, nr. 64).

Vraag 20

Hoe gaat het met de centrumontwikkelingen spoorzone Delft? Wat zijn de tekorten en hoe worden die opgelost?

Antwoord 20

Het project Spoorzone Delft omvat een spoordeel en een stadsdeel. De gemeente Delft is uitvoeringsverantwoordelijk en risicoaansprakelijk voor het stadsdeel, waaronder de herinrichting van de openbare ruimte valt. Na de sloop van het oude spoorviaduct en de realisatie van de 4-sporige tunnel start de gemeente met de realisatie van Nieuw Delft; de gebiedsontwikkeling grenzend aan de nieuwe spoortunnel en het historisch stadshart. De gemeente heeft voor de realisatie van de plannen in de Spoorzone bij de start een business case opgesteld.

Het meest waarschijnlijke tekort op de business case bedraagt volgens opgave van gemeente Delft naar huidig inzicht (op eindwaarde 2030) –/– € 67 miljoen (mln.). In dit businesscase-resultaat zijn de investeringen van de gemeente Delft, een deel van de reeds afgeboekte grondwaarde als ook de bijdragen van gemeente Delft aan de spoortunnel opgenomen. Gezien de fase waarin het project zich nu bevindt, kent de uitkomst

evenwel nog een grote spreiding als gevolg van marktontwikkelingen en nog lopende onderhandelingen.

Op basis van de inzichten tot en met medio 2015 beweegt het tekort naar verwachting tussen –/– € 90,8 en –/– € 18,5 mln. Het geprognostiseerde tekort op de business case is voor rekening van de gemeente Delft.

Vraag 21

Kunt u nader toelichten wat wordt bedoeld met een solidariteitsdeel van 40% en een projectgebonden deel van 40% bij de bijdrage van 50% van de waterschappen bij versterking van de keringen?

Antwoord 21

In het MIRT 2016 is een foutieve formulering hierover opgenomen. De juiste formulering hiervan moet zijn: De 50%-bijdrage van de waterschappen bestaat uit een zogenaamd solidariteitsdeel van 40% en een projectgebonden deel van 10%.

De 50/50 financiering door rijk en waterschappen brengt de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het Hoogwaterbeschermingsprogramma tot uitdrukking. Vanuit het oogpunt van doelmatigheid is 10% van de bijdrage van de waterschappen projectgebonden, dat wil zeggen dat het uitvoerend waterschap 10% van de projectkosten zelf draagt.

Vraag 22

Waarom heeft de private initiatiefnemer voor het project Huissensche Waarden zich teruggetrokken? Wat zijn de consequenties hiervan voor het project?

Antwoord 22

De private initiatiefnemer heeft naar aanleiding van tegenvallende marktomstandigheden eind 2014 aangegeven per direct te stoppen als initiatiefnemer van Uiterwaardvergraving Huissensche Waarden. Op 24 december 2014 heeft de Raad van State, zoals door de initiatiefnemer gevraagd, alle besluiten rond de Huissensche Waarden vernietigd. Dit is ook gemeld in de 25ste Voortgangsrapportage Ruimte voor de Rivier én de hierover gestelde feitelijke vragen door uw Kamer.

Rijkswaterstaat neemt de realisatie van de waterveiligheidsdoelstelling over. Het betreft de verlaging van de kade naar de Scherpekamp in de Huissensche Waarden. Omdat er geen nieuwe SNIP2a beslissing genomen hoeft te worden, kan direct naar een projectbeslissing (SNIP3) toegewerkt worden. Naar verwachting zal, zoals gemeld in de 26ste Voortgangsrapportage Ruimte voor de Rivier, de mijlpaal waterveiligheid in 2017 gehaald worden.

Vraag 23

Kunt u toelichten waarom de renovatie van het stuwenssemble Lek en Nederrijn twee jaar is uitgesteld naar 2021?

Antwoord 23

Zoals toegelicht in het jaarverslag Deltafonds 2014 (Kamerstuk 34 200 J, nr. 1) is de voorziene oplevering gedurende de voorbereiding met anderhalf jaar vertraagd. Ten opzichte van de eerdere planning is een extra laagwaterseizoen nodig om de stuwen in volgorde te kunnen renoveren. Ook is extra inzet gepleegd om latere risico's rond bediening en besturing te kunnen beheersen. Inmiddels is het project gegund en wordt in 2016 gestart met de renovatiewerkzaamheden.

Vraag 24

Wat zijn de juridisch en bestuurlijk aangegane verplichtingen onder het verbeterprogramma Waterkwaliteit?

Antwoord 24

Van het verbeterprogramma waterkwaliteit is de 1ste planperiode (die loopt tot eind 2015) in zijn geheel juridisch en bestuurlijk verplicht (€ 469 mln.). Het programma van de 2de en 3de planperiode (€ 575 mln.) is in zijn geheel bestuurlijk verplicht, waarvan € 35 mln. inmiddels ook juridisch verplicht is. Met het verbeterprogramma wordt invulling gegeven aan de Europese afspraken met betrekking tot de Kaderrichtlijn Water.

Vraag 25

Hoeveel verzorgingsplaatsen dienen boven op de via het «maatregel-pakket verzorgingsplaatsen» gerealiseerde plaatsen nog gecreëerd te worden, zodat voldaan kan worden aan de vraag?

Antwoord 25

Met het betreffende maatregelenpakket verzorgingsplaatsen wordt een aantal urgente knelpunten aangepakt. Op een aantal verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet is echter nog steeds sprake van overbelasting en hinder door lang geparkeerde vrachtwagens. Er wordt nader onderzoek uitgevoerd naar de aard en omvang van deze problematiek door vraag en aanbod in beeld te brengen. Daarbij wordt ook gekeken naar de omvang van de restcapaciteit op het onderliggend wegennet (OWN) en wordt rekening gehouden met het feit dat de vraag in de loop van de tijd zal fluctueren.

In de regio's waar sprake is van een structureel probleem wordt de komende jaren, in samenwerking met decentrale overheden en private partijen, ingezet op het uitbreiden van betaalbare parkeercapaciteit met een redelijk voorzieningenniveau. Daarbij wordt gekeken naar locaties zowel langs het HWN als langs het OWN. Dit blijft regionaal maatwerk. Verder blijf ik mij samen met andere betrokkenen inzetten om het tekort aan parkeerplaatsen aan te pakken anders dan via het realiseren van extra capaciteit bijvoorbeeld via gedragsbeïnvloeding.

Vraag 26

Kunt u per project uit het Programma Vervanging & Renovatie hoofdwegen aangeven of is onderzocht of er mogelijkheden zijn om bij de vervanging ook optimalisaties te bewerkstelligen voor bijvoorbeeld wegcapaciteit, ruimtelijke kwaliteit of de realisatie van fietsverbindingen?

Antwoord 26

Bij het bepalen van de scope van de projecten uit het programma vervangingen en renovatie hoofdwegen wordt uitdrukkelijk gekeken naar de toekomstige functie in het netwerk en dus ook naar de wegcapaciteit. Door de omgeving te betrekken bij de voorbereiding en planvorming van de projecten wordt ook gekeken welke kansen er zijn om te optimaliseren. Deze werkwijze geldt in principe voor alle projecten uit het programma. Zo is de vervanging van de brug over het Drongelens Kanaal op verzoek van de regio gecombineerd met het realiseren van een regionale faunapassage en is de planning en scope van de aanpak van het viaduct Daelderweg/Nuth geïntegreerd in de regionale gebiedsontwikkeling.

Vraag 27

Wat zijn de juridisch en bestuurlijk aangegane verplichtingen onder het programma Vervanging en Renovatie hoofdwegen?

Antwoord 27

In tabel bij artikel 12.02.04 «vervanging hoofdwegennet» en op de kaart bij het MIRT-blad vervanging & renovatie (V&R) hoofdwegen is een overzicht opgenomen van de projecten die in uitvoering of in voorbereiding zijn. Het budget voor deze projecten bedraagt € 857 mln. Binnen dit overzicht

zijn de projecten op de A50, A58, A12, A59, A22 en A27 en het project Tunneltechnische installaties reeds in uitvoering en juridisch verplicht. De overige projecten zijn in voorbereiding en bestuurlijk verplicht.

Vraag 28

Zijn alle tunnels actueel getest op veiligheid en zijn er actuele vervangingsbudgetten en -planningen?

Antwoord 28

Ja, alle tunnels worden door de beheerders regelmatig getest en geïnspecteerd, conform het (wettelijk verplichte) veiligheidsbeheerplan waarover iedere tunnel beschikt. De veiligheidsbeambte adviseert de tunnelbeheerder hierbij. De toezichthoudende instanties (het bevoegde gezag van de tunnelgemeenten) controleren periodiek of de tunnels aan de wettelijke veiligheidseisen voldoen.

Voor de vervanging en renovatie van tunnels op dit moment en voor de vervangingen en renovaties voor de komende jaren zijn middelen gereserveerd. Op dit moment wordt in het kader van het programma Vervanging en Renovatie de Velsertunnel gerenoveerd en is de vervanging van de tunneltechnische installaties van een aantal tunnels in Zuid- en Noord-Holland aanbesteed.

Vraag 29

Komt er een evaluatie van de projecten Zichtbaar, Snel en Meetbaar (ZSM)?

Antwoord 29

In 2008 is gestart met de Spoedaanpak wegen. Hierin zijn 30 hardnekkige fileknelpunten op de weg versneld aangepakt. Dit is uitgewerkt in 23 projecten van het programma Zichtbaar, Snel en Meetbaar (ZSM) en 7 losse MIRT-projecten. Op 16 mei 2011 (Kamerstuk 29 385, nr. 63) heb ik u de evaluatie van de Spoedaanpak wegen gestuurd. Er is op dit moment geen aanleiding om een aparte evaluatie voor de projecten Zichtbaar, Snel en Meetbaar (ZSM) op te stellen, omdat de lessen van de Spoedaanpak al bij de evaluatie uit 2011 zijn betrokken. Via het MIRT Overzicht informeer ik u over de voortgang van het programma ZSM.

Vraag 30

Wat zijn de meevallers met betrekking tot de ZSM1-spoedwedprojecten en het ZSM2-Benuttingsprogramma precies geweest en waardoor zijn deze ontstaan? Hoe hoog zijn deze meevallers?

Antwoord 30

Het budget voor ZSM is in de begroting 2016 bijgesteld vanwege indexatie, meevallers binnen de Spoedaanpak (stonden apart op de begroting) en een verrekening van de voorgefinancierde bijdrage vanuit ZSM voor de renovatie van de Hollandse brug.

De meevallers binnen de Spoedaanpak hebben zich voorgedaan bij de projecten A4 Burgerveen–Leiden (€ 40 mln.) en A2 Maasbracht–Geleen (€ 16 mln.) en zijn overgeboekt naar ZSM (programma Zichtbaar, Snel en Meetbaar) waar alle mee- en tegenvallers van de Spoedaanpak worden samengevoegd. Dit leidt tot een ophoging van het ZSM-budget. Beide projecten zijn ruim binnen budget opgeleverd, omdat voorziene risico's na de aanbesteding niet zijn opgetreden. Daarnaast heeft de renovatie van de Hollandse brug eerder plaatsgevonden. Deze kosten (€ 75 mln.) zijn destijds voorgefinancierd uit ZSM. De middelen zijn nu terugbetaald vanuit het programma voor Vervanging en Renovatie (IF Art. 12.02) aan ZSM (IF Art. 12.03).

Vraag 31

Wat zijn de juridisch en bestuurlijk aangegane verplichtingen van het Benuttingsprogramma Zichtbaar, Snel en Meetbaar 1 en 2, en welke beschikbare financiële ruimte zit er nog in ZSM1 en 2?

Antwoord 31

Voor alle projecten zijn de planologische procedures doorlopen en zijn de besluiten onherroepelijk. Tevens zijn alle projecten gerealiseerd. Daarmee zijn alle projecten juridisch dan wel bestuurlijk verplicht. Het laatste project, de aansluiting Moordrecht, is onlangs voor het verkeer opengesteld. Thans vinden nog diverse afrondende werkzaamheden plaats, zoals uitvoering geluidplannen, gevelisolatie e.d. Van de risicoreservering voor het ZSM- en Spoedaanpakprogramma was nog € 77 mln. niet belegd. Bij begroting 2016 zijn de meevallers van de A2 Maasbracht-Geleen en de A4 Burgerveen-Leiden verwerkt, alsmede de terugbetaling van de Hollandse brug, totaal € 131 mln. (zie vraag 30). Inmiddels is ook bij de oplevering van de A28 Utrecht-Amersfoort een overschot van € 21 mln. gebleken. De totale ruimte bedraagt thans € 229 mln. Dit bedrag zal via het saldo van mee- en tegenvallers terugvloeien naar de Investeringsruimte Wegen (Art. 12.07). Dit wordt verwerkt bij de Voorjaarsnota.

Vraag 32

Kunt u toelichten of u bereid bent om te onderzoeken wat de meerkosten zouden zijn van een tunnel bij de A58 onder het Wilhelminakanaal in plaats van het verbreden van het bestaande viaduct?

Antwoord 32

Door de regio is de wens tot het realiseren van een aquaduct bij de passage van A58 bij het Wilhelminakanaal ter hoogte van Oirschot in de verkenning InnovA58 ingebracht. De meerkosten van deze maatregel zijn onderzocht en komen globaal op € 140 mln. Het aquaduct is niet nodig voor de doelstelling van het project én is niet nodig is om te voldoen aan wettelijke milieueisen. Daarnaast hebben de regionale partijen ook geen bereidheid getoond de meerkosten te dragen. Ik heb daarom, samen met de Provincie Noord-Brabant, besloten het aquaduct niet verder in de procedure mee te nemen.

Vraag 33

Wat zijn de juridisch en bestuurlijk aangegane verplichtingen onder het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPg), welke beschikbare financiële ruimte zit er nog in het MJPg en welke stijging van de geluidbelasting zou worden veroorzaakt wanneer de snelheid op de A2 wordt verhoogd naar 130 km/u?

Antwoord 33

Met het MJPg wordt binnen een budgetgestuurde operatie uitvoering gegeven aan de wettelijk plicht voor geluidsanering van de rijksinfrastructuur. Het MJPg-budget is derhalve volledig verplicht. De volgende activiteiten zijn al uitgevoerd of lopen momenteel: akoestisch onderzoek, uitwerking maatregelen, separate saneringsprojecten (Pre-NoMo-sanering, resterende sanering door BSV) en sanering die wordt uitgevoerd gelijktijdig met aanlegprojecten.

Zoals aangegeven bij de antwoorden op de schriftelijke vragen bij het MIRT Projectenboek in 2012 zijn verhogingen van geldende snelheidslimieten niet van invloed op de saneringsopgave voor het MJPg (Kamerstuk 33 000 A, nr. 19). De geluidsanering betreft de aanpak van in het verleden ontstane hoge geluidbelastingen. De omvang van de geluidsanering is bepaald op basis van het geldende geluidproductieplafonds. De invoering van de maximumsnelheid van 130 km/u heeft geen invloed gehad op de vaststelling van de geluidproductieplafonds, maar is

wel van invloed op de geluidproductie die jaarlijks wordt getoetst in het kader van de naleving van de geluidproductieplafonds. Afhankelijk van de snelheidslimiet voorafgaand aan de verhoging (100 km/u of 120 km/u) en lokale omstandigheden zoals de verkeerssamenstelling bedraagt de stijging tussen de circa 0,2dB en circa 1dB.

Zoals vermeld in het MIRT Overzicht wordt momenteel gekeken hoe de nog toe te wijzen budgetten zich verhouden tot de te nemen maatregelen en de gehanteerde saneringscriteria. De Tweede Kamer zal op korte termijn worden geïnformeerd over de uitkomst hiervan.

Vraag 34

Klopt het dat van het taakstellend budget voor grensoverschrijdend spoorvervoer van 60 miljoen euro er nu 48,58 miljoen euro gebruikt of gereserveerd is en dat daarmee dus nog 11,42 miljoen euro over is? Zijn er voor deze 11,42 miljoen euro al specifieke plannen of ideeën? Zo ja, wat zijn deze plannen of ideeën dan? Is het daarnaast mogelijk deze middelen in te zetten voor het regionale spoorwegnet?

Antwoord 34

Het budget voor grensoverschrijdend spoorvervoer bedraagt € 60 mln. euro. Daarvan is ruim € 4 mln. gereserveerd voor lopende projecten en ruim € 47 mln. voor projecten waar bestuurlijke afspraken over zijn gemaakt (Groningen-Bremen, Hengelo Bielefeld, Avantislijn en Heerlen-Aken). Er resteert nog een bedrag van ruim € 8 mln. aan vrije ruimte. Deze middelen zijn beschikbaar gesteld voor het grensoverschrijdend spoorvervoer en niet voor investeringen in het regionale spoorwegnet.

Vraag 35

Wat is de planning en wat zijn de knelpunten met betrekking tot het project Eindhoven-Düsseldorf? Bent u bekend met de zeer positieve maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) voor dit project? Is er bestuurlijk contact met de Duitse regering geweest over de verdubbeling van het tracé tussen Dülken en Mönchengladbach?

Antwoord 35

Een IC verbinding Eindhoven-Düsseldorf is gepland na 2023. Voor een IC verbinding is spoorverdubbeling tussen Dülken en Kaldenkirchen noodzakelijk. Deze infrastructuur aan Duitse zijde van de grens zal waarschijnlijk pas gerealiseerd worden nadat Duitse aansluiting op de Betuweroute is afgerond in 2023. Tot de aansluiting gerealiseerd is wordt een deel van het tracé tussen Venlo en Düsseldorf gebruikt als omleidingsroute voor het goederenverkeer. Ook de rentabiliteit zal nader onderzocht moeten worden. De zeer positieve MKBA is bekend. Hierin is wel goederenvervoer over het spoor meegenomen.

Verdubbeling van het tracé Dülken-Kaldenkirchen is een Duitse verantwoordelijkheid. IenM gebruikt bilaterale contacten en de diplomatieke relatie om de Nederlandse belangen onder de aandacht te brengen in Duitsland. Specifiek benadrukt Nederland onder andere het belang bij Duitse projecten die aansluiten bij de Nederlandse grensoverschrijdende ambities, zoals het 3e spoor Emmerich-Oberhausen, de spoorverdubbeling Kaldenkirchen-Dülken en het voorbereiden van de infrastructuur op een IC verbinding Eindhoven-Düsseldorf.

Vraag 36

Kunt u de verlaging van het projectbudget grensoverschrijdend vervoer van 4,7 miljoen toelichten?

Antwoord 36

Ten opzichte van het MIRT 2015 is het projectbudget verlaagd met € 4,7 mln. ten behoeve van de aanleg van ERTMS op het grensbaanvak Maastricht-Visé (onderdeel van de MIRT post kleine projecten).

Vraag 37

Zijn alle projecten genoemd in de initiatiefnota «Grenzeloos Genoegen» belegd in projecten?

Antwoord 37

Een deel van de genoemde projecten zijn (bijna) uitgevoerd (bijv. Arnhem-Emmerich), een deel is nog in uitvoering/ planvorming (bijv. Heerlen-Aachen en het doortrekken van de IC verbinding Eindhoven-Düsseldorf) en voor een deel van de genoemde projecten wordt gezocht naar een oplossing (bijv. Roosendaal-Antwerpen). Daarnaast is een aantal van deze projecten opgenomen in de Hoofdrailnet-concessie 2015–2025 van de NS.

Vraag 38

Is het bedrag van 60 miljoen euro voor grensoverschrijdend spoorvervoer vrije investeringsruimte of moeten hier reeds gereserveerde projectbudgetten van afgetrokken worden? Zo ja, welke?

Antwoord 38

Van het budget van € 60 mln. is ruim € 4 mln. gereserveerd voor lopende projecten en ruim € 47 mln. voor projecten waar bestuurlijke afspraken over zijn gemaakt (Groningen-Bremen, Hengelo Bielefeld, Avantislijn en Heerlen-Aachen). Er resteert nog een bedrag van ruim € 8 mln. aan vrije ruimte.

Vraag 39

Welke stappen zijn of worden ondernomen om de verdubbeling van de verbinding Kaldenkirchen-Dülken en verbeteringen rondom de verbinding Aken-Keulen onderdeel te laten zijn van het Bundesverkehrswegeplan, hoe staat het met de verbinding Heerlen-Aken en zijn binnen dit budget nog steeds de benodigde infrastructurele aanpassingen mogelijk om een intercityverbinding tussen Eindhoven-Heerlen-Aken-Keulen te realiseren?

Antwoord 39

Het Bundesverkehrswegeplan is een Duitse verantwoordelijkheid. IenM gebruikt bilaterale contacten en de diplomatieke relatie om de Nederlandse belangen onder de aandacht te brengen in Duitsland. Specifiek benadrukt Nederland onder andere het belang bij Duitse projecten die aansluiten bij de Nederlandse grensoverschrijdende ambities, zoals het 3e spoor Emmerich–Oberhausen, de spoorverdubbeling Kaldenkirchen-Dülken en het voorbereiden van de infrastructuur op een IC verbinding Eindhoven–Düsseldorf.

Vanaf 2018 rijdt er een sneltrein tussen Maastricht, Heerlen en Aachen. De realisatie van een mogelijke IC-verbinding tussen Eindhoven-Heerlen-Aken-Keulen moet op diverse punten nog verder onderzocht worden. Welke exacte budgetten nodig zijn voor aanvullende infrastructurele maatregelen, is op basis van de huidige informatie nog niet te zeggen. De recent verschenen verkennende studie Maas Rijn Express (MRX) 2014 naar een mogelijke grensoverschrijdende IC-verbinding Eindhoven-Heerlen-Aken-Keulen vermeldt weliswaar een indicatief investeringsbedrag van € 50 mln. inclusief btw voor alleen de mogelijke spoorverdubbeling tussen Heerlen en Landgraaf, maar ook een aantal P.M.-posten. Over de noodzakelijke vervolgstudies, waaronder die naar de benodigde capaciteit en infrastructuur en de daarbij behorende kostenramingen, zijn afspraken gemaakt met de regio in het Opdrachtgeversberaad MRX.

Vraag 40

Op welke wijze wordt vorm gegeven aan de inspanningsverplichting (zoals vastgelegd in artikel 46 van de hoofdrailnetconcessie) om een nieuwe grensoverschrijdende intercityverbinding Eindhoven-Venlo-Düsseldorf te realiseren, als oplossing voor de kortetermijnproblematiek voor de connectie met Duitsland?

Antwoord 40

In samenwerking met de provincie Limburg, de NS en ProRail wordt met Duitse partijen (o.a. Nordrhein-Westfalen (NRW), Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR), de Duitse vervoersautoriteit NVR) en DB Netze) bezien welke mogelijkheden er zijn voor een snelle verbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf en op welke termijn dit gerealiseerd kan worden. Vooruitlopend op een mogelijke intercity verbinding wordt op dit moment gekeken naar een verbetering en mogelijke versnelling van de huidige grensoverschrijdende dienstregeling tussen Venlo en Mönchengladbach/Düsseldorf op korte termijn.

Vraag 41

Hoe verhoudt de € 50 mln. vanuit de Aanvullende Post zich tot de € 60 mln. voor grensoverschrijdend spoorvervoer? Is er dus in totaal € 110 mln. beschikbaar?

Antwoord 41

Voor Grensoverschrijdend Spoorvervoer is € 20 mln. n.a.v. amendement Cramer/Koopmans (Kamerstuk 31 700 A, nr. 71), € 23,8 mln. n.a.v. amendement Koopmans/Cramer (Kamerstuk 32 123 A, nr. 16) en € 50 mln. vanuit de Aanvullende Post beschikbaar gesteld. Van dit totale beschikbaar gestelde budget van € 93,8 mln. resteert na de diverse mutaties (o.a. uitkeringen via BDU/Provinciefonds) een budget van € 60 mln. Rekening houdend met de diverse toezeggingen resteert hiervan ruim € 8 mln. aan vrije ruimte (zie ook het antwoord op vraag 34).

Vraag 42

Kunt u een financieel overzicht geven van het project Heerlen-Aken, zowel wat betreft de elektrificatie als voor wat betreft de verdubbeling van het spoor Heerlen-Landgraaf? Welke budgetten zijn hiervoor in totaal nodig, ook in termen van planstudie en realisatie, hoeveel heeft u hiervoor reeds beschikbaar gesteld en hoeveel is door de provincie beschikbaar gesteld?

Antwoord 42

Naar aanleiding van het amendement Koopmans/Cramer (Kamerstuk 32 123 A, nr. 16) is een bedrag van € 23,8 mln. gereserveerd voor de optimalisering van het traject Sittard-Heerlen-grens (Aken). Van dit budget is € 0,6 mln. betaald aan de planstudie, € 7,5 mln. gereserveerd voor elektrificatie van het traject Landgraaf tot de grens en circa € 3,5 mln. gereserveerd voor een exploitatiebijdrage voor de sneltrein verbinding tussen Heerlen en Aachen van 2018 t/m 2028. Van rijkszijde resteert derhalve nog ongeveer € 12 mln. Welke exacte budgetten nodig zijn voor aanvullende infrastructurele maatregelen voor de mogelijk aanvullende IC-verbinding tussen Eindhoven, Heerlen en Aken is op basis van de huidige informatie nog niet te zeggen. Ik verwijs u naar het slot van het antwoord op vraag 39.

Vraag 43

Is er nu 6,5 miljoen euro of 7,5 miljoen euro gereserveerd voor de elektrificatie Heerlen-Aken?

Antwoord 43

Voor de elektrificatie van Landgraaf tot de grens is € 7,5 mln. gereserveerd. Dit bedrag wordt gespreid over de jaren 2015 t/m 2018 aan de provincie Limburg uitgekeerd.

Vraag 44

Hoeveel budget van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) is nog beschikbaar?

Antwoord 44

In de Ontwerpbegroting 2016 is voor het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) € 203 mln. beschikbaar. Bij Najaarsnota 2015 wordt voorgesteld dit budget te verlagen met € 10 mln. ten behoeve van het nieuw in het MIRT op te nemen programma Aanpak NABO's (Niet actief beveiligde overwegen).

Hierna resteert € 193 mln. Hiervan is inmiddels € 17,5 mln. juridisch verplicht en is nog € 175,5 mln. beschikbaar voor concrete maatregelen en opdrachten de komende jaren. Naar verwachting wordt het resterende budget voor 2020 belegd in specifieke en generieke maatregelen.

Vraag 45

Wat is er ten aanzien van LVO toegezegd? Welke aanvragen liggen er? Wat is de verhouding tussen budget en aanvragen?

Antwoord 45

Het LVO richt zich bij voorkeur op generieke maatregelen. Een eerste maatregelenpakket met een indicatieve eerste voorlopige kostenraming wordt nog dit jaar bekend gemaakt. Volgens de huidige inzichten gaat het dan om een bedrag in de bandbreedte van € 40 tot 60 mln. De verhouding tussen budget en de maatregelen (generieke maatregelen én specifieke aanvragen) is niet vooraf bepaald. Uitgangspunt is om vooral in te zetten op verbetering in veiligheid en doorstroming op zoveel mogelijk overwegen met kosteneffectieve maatregelen. Het budget is zoals aangegeven in vraag 44: € 203 mln.

Vraag 46

Wat is het einddoel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en wanneer verwacht u dat doel bereikt te hebben?

Antwoord 46

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) heeft tot doel op de drukste trajecten in het land te komen tot hoogfrequent spoorvervoer en een toekomstvast routing van het goederenvervoer met zo intensief mogelijk gebruik van de Betuweroute. Er gaan 6 Intercity's en 6 Sprinters per uur rijden in de drukste delen van het land en er komt extra ruimte voor goederenvervoer op het spoor naast maatregelen om het gebruik van de Betuweroute nog extra te stimuleren. Dat is de kern van het besluit dat de ministerraad op 4 juni 2010 nam over de uitwerking van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Het treinvervoer wordt zo aantrekkelijker voor zowel reizigers als goederen. Het besluit betekent een keuze voor duurzame mobiliteit waarbij een belangrijke bijdrage wordt geleverd aan het bereiken van de doelen uit de Lange termijn spoor-agenda: PHS zorgt voor meer capaciteit op het spoor voor zowel reizigers- als goederenvervoer, voor meer betrouwbaarheid in de dienstregeling door het wegnemen van knelpunten op het spoor en op de stations, en voor meer veiligheid door o.a. het beperken van kruisende bewegingen van treinen. De extra treinen gaan stap voor stap in de periode tot en met 2028 per corridor rijden. Als eerste zullen bij dienstregeling 2018 extra treinen gaan rijden op de corridor Amsterdam–Eindhoven. Afhankelijk van de resultaten van deze hoogfrequente treindienst en de oplevering van de

infrastructurele maatregelen zal een planning worden opgesteld voor de invoering van de extra treinen op de andere PHS corridors.

Vraag 47

Welke beschikbare financiële ruimte is er nog in het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS), loopt uitvoering van het programma op schema, wat is er uitgegeven en wat is er gerealiseerd conform de doelstellingen? Wanneer is het PHS afgerond? Waarom levert een verhoging van het begrotingskader in plaats van het aangaan van een lening een extra budgetspanning op?

Antwoord 47

Voor PHS is in het MIRT een totaal budget van € 2.752 mln. opgenomen. De oplevering van het programma, realisatie van alle maatregelen nodig om tot een hoogfrequente treindienst op de PHS corridors te kunnen overgaan, staat gepland voor de periode tot en met 2028. In deze periode zullen alle infrastructurele projecten en bijkomende maatregelen opgeleverd worden, de realisatie van het totale programma ligt op schema. Er is inmiddels (tot en met 2014) een bedrag van € 201 mln. aan PHS uitgegeven. Met dit bedrag is de planuitwerking van alle PHS maatregelen ter hand genomen en zijn inmiddels meerdere projecten in realisatie gegaan. Eind 2016 wordt het grootste infrastructurele project binnen PHS, het doorstroomstation Utrecht (DSSU) opgeleverd. In de 11e voortgangsrapportage van PHS die dit najaar naar de Kamer wordt gezonden wordt per corridor aangegeven wat de stand van zaken is bij de PHS projecten, welke resultaten en mijlpalen zijn bereikt, en welke risico's worden onderkend. Het omzetten van de leenconstructie voor PHS naar een ophoging van het begrotingskader voor het programma leidt tot een extra dreigend tekort van € 84 mln. omdat de voorziene rente- en aflossing na 2028 binnen de MIRT periode moet worden ingepast.

Vraag 48

Wat is het totaaleffect van de genoemde wijzigingen van PHS? Gaat er meer geld naar dit programma dan in eerdere jaren geraamd?

Antwoord 48

In totaal is sprake van een saldo aan toevoegingen en afboekingen van plus € 1.139 mln. De grootste toevoeging betreft de ophoging van het budgettaire kader met de omzetting van de leenfaciliteit (plus € 791 mln.). Dit bedrag was altijd al onderdeel van het totale programmabudget van PHS. Afgezien van de omzetting van de leenfaciliteit is sprake van een toevoeging van € 348 mln. aan het programmabudget van PHS, de verschillende onderdelen van de wijzigingen staan opgesomd op pagina 69 van het MIRT Overzicht. Er is inderdaad sprake van een toevoeging van extra budget aan PHS. De scope van het PHS is uitgebreid door de besluitvorming rond de integrale aanpak van de problematiek bij Amsterdam Centraal in juni 2014. In het kader van het PHS wordt de gehele problematiek rond het station, inclusief vernieuwing van de verouderde spoorbruggen en emplacementen en de realisatie van een vrije kruising, aangepakt.

De al beschikbare budgetten voor de spoorvernieuwing en de vrije kruising worden toegevoegd aan het PHS budget zodat de voorbereiding en realisatie ervan als integraal onderdeel van het PHS kan worden opgepakt.

Vraag 49

Bent u bereid het projectblad PHS op te splitsen in aparte projectbladen, opdat de Kamer beter overzicht kan houden over de realisatie en financiën van de afzonderlijke projecten, waarbij op het projectblad van het

programma alleen de middelen staan die nog niet toegewezen zijn aan specifieke projecten?

Antwoord 49

In principe ben ik bereid tot een aanpassing van het projectblad van PHS om de Kamer meer inzicht te kunnen geven in de voortgang van individuele projecten uit het PHS.

Wat daarvoor de meest geëigende vorm is bespreek ik graag samen met de begrotingsrapporteurs van de Kamercommissie IenM.

Vraag 50

Hoeveel seinen zijn op dit moment uitgerust met het Automatische TreinBeïnvloeding Verbeterde versie (ATB-Vv)-systeem, hoeveel procent is dat van het totaal aantal seinen en zijn er nog plannen om nog meer seinen uit te rusten met het ATV-Vv-systeem?

Antwoord 50

Momenteel zijn ongeveer 2500 van de 5150 seinen die daarvoor in aanmerking komen met ATB-Vv uitgerust. Dat is ongeveer 49%. Voor 400 van de resterende 2650 seinen op de zogenaamde «A2-corridor» tussen Alkmaar en Maastricht en op de Brabantroute is aan ProRail opdracht gegeven om deze ook van ATB-Vv te voorzien. Naar verwachting zal dit medio 2017 zijn gerealiseerd. Voor 1350 van de dan nog resterende 2250 seinen is het de inzet om deze ook van ATB-Vv te voorzien. Het betreft hier seinen uit de zogenaamde risicocategorieën 1 (seinen op het hoofdspoor bij een mogelijk gevaarpunt, zoals bijvoorbeeld een overweg, kruising, wissel of beweegbare brug) en 2 (seinen op een rangeerterrein met directe toegang naar het hoofdspoor). Daarover zal vanaf 2017 besloten worden op basis van onder andere de extra bijdrage aan de spoorveiligheid, de meest recente inzichten in de uitrol van ERTMS (European Rail Traffic Management System) en de beschikbare financiële ruimte. De dan nog resterende 900 seinen betreffen seinen uit de risicocategorieën 3 (seinen op het hoofdspoor zonder gevaarpunt) en 4 (seinen op een rangeerterrein zonder directe toegang naar het hoofdspoor). Toevoeging van ATB-Vv aan deze seinen levert maar een geringe veiligheidswinst op. Daarom wordt daar vooralsnog van afgezien. Deze aanpak is beschreven in de brieven aan uw Kamer van 15 juni 2015 (Kamerstuk 29 893, nr. 191) en 25 november 2014 (Kamerstuk 29 893, nr. 177).

Vraag 51

Waarom is het project aanleg ATB-Vv op de A2-corridor en Brabantroute pas in 2016 in het MIRT Overzicht opgenomen? Gelden er bepaalde algemene regels wanneer een project afzonderlijk in het overzicht moet worden opgenomen?

Antwoord 51

Het besluit voor de aanleg van ATB-Vv op de A2-corridor en de Brabantroute dateert van november 2014 (Kamerstuk 29 893, nr. 177).

Daarom is dit bij de eerste daaropvolgende begroting in het MIRT Overzicht opgenomen. Wanneer een project in de verkennings-, planuitwerking- of realisatiefase een eigen regel in de begroting heeft, is de algemene regel dat dit project afzonderlijk opgenomen wordt in het MIRT Overzicht en een eigen projectblad krijgt.

Vraag 52

In hoeverre komen corridors waar nu ATB-Vv wordt aangelegd ook in aanmerking voor uitrusting met het European Rail Traffic Management System (ERTMS) en is dat niet dubbelop?

Antwoord 52

Op delen van de A2-corridor, te weten het gedeelte Alkmaar tot aan Eindhoven, en delen van de Brabantroute, te weten het gedeelte Kijfhoek-Lage Zwaluwe-Breda-Tilburg-Boxtel, zal conform de Voorkeursbeslissing ERTMS in de periode tot en met 2028 worden uitgerold. Zoals in de brief aan uw Kamer van 25 november 2014 aangegeven is de verdere uitrol van ATB-Vv van groot belang voor de spoorveiligheid voor de periode waarin ERTMS nog niet volledig operationeel is. Dit is dan ook niet «dubbelop».

Vraag 53

Wat is er uitgegeven, wat is er met die uitgaven gerealiseerd en wat is er nog over binnen dit budget voor het plan voor Automatische Knipperlicht Installaties (AKI) en veiligheidsknelpunten?

Antwoord 53

Het budget voor het in het MIRT genoemde «AKI-plan en Veiligheidsknelpunten» is ondergebracht in het Programma Verbeteren Veiligheid Overwegen (PVVO). Het budget voor PVVO bedroeg € 392 mln. Hiervan is € 378,5 mln. juridisch verplicht. Tot en met 2014 is € 332 mln. uitgegeven. De verwachting is dat het resterende bedrag van € 46,5 mln. over de periode 2015 t/m 2018 wordt gerealiseerd. Het bedrag van € 13,5 mln. dat nog niet juridisch is verplicht, is bestemd voor de realisatie onderdoorgang Dolderseweg te Den Dolder waarvoor naar verwachting nog dit jaar een subsidiebeschikking wordt verleend. Met het budget is vanaf 1999 geïnvesteerd in de verbetering van de overwegveiligheid. Enkele resultaten zijn:

- het ombouwen van overwegen beveiligd met een AKI (automatische knipperlichtinstallatie) naar AHOB (automatische halve overwegbomen) op ruim 500 locaties;
 - het opheffen van circa 300 overwegen en overpaden;
 - het uniformeren van circa 300 particuliere overwegen;
 - het nemen van aanvullende maatregelen op circa 1000 overwegen ter verbetering van de verkeersveiligheid, en het opheffen of beveiligen van overwegen via gebiedsgerichte plannen;
 - het vervangen van circa 20 AHOB overwegen door ongelijkvloerse kruisingen op o.a. de lijnen Utrecht-Rotterdam en Utrecht-Den Haag.
- Omdat een aantal infrastructurele projecten een wat langere doorlooptijd hebben, zal het programma PVVO doorlopen tot minimaal 2017.

Vraag 54

Hoe wordt privacy van gewone mensen gewaarborgd bij het cameratoezicht op stations?

Antwoord 54

Cameratoezicht ondersteunt de aanpak van hardnekkige overlast door notoire overlastveroorzakers op stations. Op cameratoezicht is de Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp) van toepassing zodra personen herkenbaar in beeld komen. Dit is om de privacy van die personen te beschermen. De overheid mag gebruikmaken van cameratoezicht op openbare plaatsen, zoals stations. Dit mag als het nodig is voor de veiligheid, de opsporing van strafbare feiten of de handhaving van de openbare orde.

Vraag 55

Waarom is het budget voor de pilot voor ERTMS bij het traject Amsterdam-Utrecht gehalveerd (-10,6 miljoen euro)?

Antwoord 55

De uitgaven voor de pilot European Rail Traffic Management Systeem (ERTMS) Amsterdam-Utrecht zijn op artikelonderdeel 13.03 Aanleg in het

Infrastructuurfonds geraamd, maar met uitzondering van de door ProRail gemaakte kosten, dienen deze op de begroting van Hoofdstuk XII te worden verantwoord. Derhalve is € 10,6 mln. overgeheveld naar de begroting Hoofdstuk XII.

Vraag 56

Kunt u een actueel overzicht geven van de capaciteit fietsenstallingen, de nog geplande te realiseren capaciteit binnen de beschikbare budgetten en de voorziene tekorten die er dan nog zijn? Kunt u aangeven op welke stations na de geplande investeringen er nog steeds een tekort aan fietsenstallingen zal zijn en kunt u een indicatie geven om hoeveel stallingen dat per station gaat? Bent u bereid dit overzicht jaarlijks op te nemen zodat de fietsparkeerknelpunten net zo inzichtelijk worden als bij de File Top 50?

Antwoord 56

Op dit moment zijn landelijk circa 455.000 fietsparkeerplaatsen bij stations beschikbaar. De prognose voor 2020 laat een landelijke behoefte zien van circa 570.000 plekken. Naar 2030 neemt deze behoefte verder toe. In bijlage 2 is de realisatie van fietsparkeerplaatsen vanuit het Actieplan opgenomen⁴. Tevens zijn de plaatsen opgenomen waarvoor cofinanciering reeds is toegezegd. Op zo'n 35 (middel)grote stations vinden gesprekken plaats over de benodigde uitbreiding van de fietsparkeercapaciteit (zie bijlage 3)⁵. Daarnaast vinden gesprekken plaats over de uitbreiding van fietsparkeerplaatsen op vele kleine(re) stations. De totale gecombineerde uitbreidingsbehoefte op deze locaties is tot 2030 ongeveer 170.000 fietsparkeerplaatsen. Desgewenst kunnen jaarlijks vergelijkbare overzichten worden gegeven. Niet op alle locaties waar behoefte bestaat en waar planvorming is opgestart, kan vanuit het Actieplan cofinanciering op de aanleg van stallingen worden toegezegd. Cofinanciering vindt, bij een sluitende integrale business case voor aanleg én exploitatie, handhaving, beheer en onderhoud, plaats. Met het resterende budget kunnen hieruit nog 60.000–80.000 fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd. Los van het Actieplan is in het kader van het MIRT een bestuurlijke afspraak gemaakt met de gemeente Amsterdam voor een fietsparkeervoorziening voor 7000 plaatsen bij Amsterdam Centraal. Daarvoor is € 23,5 mln. beschikbaar.

De plannen zijn inmiddels ver gevorderd. Er wordt gewerkt aan een overeenkomst. Daarnaast heeft ProRail de realisatie van 3000 stallingen in het station inmiddels aanbesteed.

In het programma Beter Benutten is ruim € 15 mln. voor fietsparkeervoorzieningen beschikbaar, in verschillende steden (onder meer Maastricht, Rotterdam, Arnhem, etc.). Het gaat dan meestal om bijdragen aan benuttingsmaatregelen die niet apart zijn terug te zien in de in de bijlagen genoemde aantallen.

Vraag 57

Wat is er in het kader van dit programma en andere programma's of budgetten in totaal beschikbaar voor fietsparkeren in Nederland, hoeveel stallingsplaatsen levert dit op en wanneer moeten die gerealiseerd zijn?

Antwoord 57

Zie het antwoord op vraag 56.

Vraag 58

Kunt u uiteenzetten hoe de plannen rondom fietsparkeren bij stations vorderen?

⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁵ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Antwoord 58

Zie het antwoord op vraag 56.

Vraag 59

Kunt u een overzicht geven van het nog beschikbare budget voor kleine stations en voor welke stations in het overzicht er nog een claim ligt op dit budget? Bent u bereid het projectblad kleine stations in het volgende overzicht te actualiseren zodat alle stations die tot en met 2014 geopend zijn er niet meer in staan?

Antwoord 59

- In het kader van de herijking is door lenM voorgesteld om tot 2028 nog € 17 mln. beschikbaar te houden voor kansrijke nieuwe stations. Op dit budget is nog geen claim gedaan omdat de afspraak met de regio's is dat er pas aanspraak kan worden gedaan op dit budget nadat uw Kamer akkoord is met het maatregelenpakket herijking 2015.
- Ja, ik ben hiertoe bereid. Het voorstel is om enkel een lijst op te nemen (en geen kaart) met lopende projectstudies gezien het beperkte budget.

Vraag 60

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de 60 gewenste stations tot 2028? Zullen er voor deze stations nog planstudies gestart worden?

Antwoord 60

In de ingediende voorstellen voor de herijking zijn de volgende potentiële nieuwe stations opgenomen: Eindhoven Airport, Maastricht Noord II, Grubbenvorst, Den Bosch Maaspoort, Haalen/Baexem, Hoogkerk, Staphorst en Lelystad Zuid. Het is aan de regio als initiatiefnemer voor een nieuw station om te bepalen of er een planstudie gestart wordt.

Vraag 61

Wat is er nog beschikbaar binnen het budget van het programma Kleine Functiewijzigingen?

Antwoord 61

Het totale budget voor het programma kleine functiewijzigingen bedraagt € 506,1 mln. waarvan € 291 mln. is vastgelegd in subsidiebeschikkingen (juridisch verplicht). Er resteert € 215,1 mln. waarvan € 3,7 mln. is geoormerkt in de periode 2025–2028 voor onderhoud voor het programma «Camera's op stations» (daadwerkelijke inzet afhankelijk van de uitkomst van de evaluatie in 2022). In het voorstel maatregelenpakket herijking is in totaal € 49 mln. specifiek geoormerkt voor de projecten Spoor aansluiting Railterminal Venlo (€ 30 mln.) en Schiedam-Rotterdam aanvullende maatregelen (€ 19 mln.). Daarmee resteert er nog € 162 mln. in de begroting 2016 voor kleine functiewijzigingen, hetgeen ook als uitgangspunt voor de herijking is gehanteerd. Zoals aangegeven in het voorstel herijking wordt daarvan € 81 mln. ingezet voor overige projecten en blijft € 81 mln. beschikbaar voor kleine functiewijzigingen (zie voorstel van lenM dat is meegezonden in antwoord op Kamervragen van lid Slob (15 oktober 2015, Aanhangsel Handelingen II 2014/15, nr. 342).

Vraag 62

Hoe wordt ook na 2015 ingezet op reistijdverbetering?

Antwoord 62

Op de middellange termijn tot en met 2028 zet ik met het programma hoogfrequent spoorvervoer in op het hoogfrequent rijden, te beginnen met de corridor Amsterdam–Eindhoven per dienstregeling 2018. In aanloop hier naar toe zal het spoorstelsel, in lijn met de LTSA 2, meer betrouwbaar worden gemaakt via het programma Beter en Meer.

Tezamen zorgt dit voor een betrouwbaar en hoogfrequent spoorproduct van voldoende capaciteit waardoor de reiziger snel en comfortabel van A naar B kan.

Zoals aangegeven in de voortgangsbrief van de LTSA van 7 juli jongstleden, is naar aanleiding van de quick scan reistijdverkortings aangegeven dat de reistijd over het spoor niet op zichzelf staat. Het omvat immers 50% van de gehele deur tot deur reis. De reistijd op het spoor moet daarom in samenhang worden gezien met robuustheid, rechtstreeksheid, frequentie en aansluitingen op het regionale OV. Op de lange termijn (tot en met 2040) zie ik dat er naast het spoor nog winst te boeken is in het voor- en natransport op de first en last mile in stedelijke gebieden. Door het opstellen van een Toekomstbeeld OV bekijk ik samen met de decentrale overheden en de spoorsector welke opgaven op ons af komen, wie daarvoor aan de lat staat en welke maatregelen genomen zouden moeten worden. Dit bespreek ik aankomend jaar aan de OV en Spoorafels.

Vraag 63

Welke variant is uiteindelijk gekozen voor de verbrede oostelijke tunnel van station Amsterdam Centraal? Wordt deze tunnel net zo breed als de westelijke tunnel of is gekozen voor de smallere variant? Wat zijn in het laatste geval de meerkosten als alsnog de breedste variant wordt gekozen?

Antwoord 63

Voor de oostelijke tunnel is als voorkeursvariant de brede variant (variant 11) vastgesteld. Deze wordt net zo breed als de huidige westelijke tunnel.

Vraag 64

Worden naast treinstations ook andere stations zoals tramstations, busstations en sneltramstations betrokken bij het project Toegankelijkheid Spoor?

Antwoord 64

Het MIRT aanlegprogramma Toegankelijkheid spoor beperkt zich qua reikwijdte tot de aanpassing van de stations en de sporen en is gericht op het zelfstandig toegankelijk maken van het spoorvervoer voor reizigers met een lichamelijke beperking. Tramstations, busstations en sneltramstations vallen dus buiten de reikwijdte van dit programma.

Vraag 65

Wat is er uitgegeven binnen het budget van het programma Toegankelijkheid Spoor, wat is hiermee gerealiseerd en hoe staat het met de uitvoering van het plan van aanpak van dat op 30 maart 2012 (Kamerstuk 33 000 XII, nr. 126) naar de Kamer is gestuurd? Wat is er nog over binnen het voor dit programma beschikbare budget?

Antwoord 65

Van het totale projectbudget ad € 667 mln. ten behoeve van de uitvoering van het programma Toegankelijkheid is tot op heden € 461,8 mln. juridisch verplicht. Voor de te zijner tijd te beschikken (deel)projecten is derhalve nog € 205,2 mln. beschikbaar. Het programma heeft tot doel om alle treinstations in Nederland toegankelijk te maken voor mensen met een beperking. Dit gebeurt door uitvoering van vier deelprogramma's, te weten: aanpassing van perronhoogten, verbetering van de bereikbaarheid van perrons, kleine maatregelen en uitbreiding sanitaire voorzieningen. Hoe ver elk van deze deelprogramma's gevorderd is wordt beschreven in de voortgangsrapportage toegankelijkheid spoor 2014 (Kamerstuk 29 984, nr. 582). In deze voortgangsrapportage treft u ook de stand van de uitvoering van het door u genoemde plan van aanpak aan.

Eens in de vijf jaar wordt een actualisatie van het programma toegankelijkheid spoor gedaan. Binnenkort verschijnt de tweede actualisatie. In dit Actualisatierapport zal onder meer de herziene raming van de eindstand van het beschikbare budget worden gepresenteerd.

Vraag 66

Wat zijn de gevolgen van de vertraging binnen de EU van de uitrol van ERTMS op de Trans-European Transport Network (TEN-T)-corridors voor de uitrol van ERTMS Nederland? Gaat Nederland door met de uitrol zoals gepland? Zo ja, waarom? Zo nee, wat wordt er met de gereserveerde middelen gedaan?

Antwoord 66

De Europese Commissie heeft geconstateerd dat de planningen uit 2009 voor uitrol van ERTMS op TEN-T corridors niet gehaald worden door enkele lidstaten. Om de samenhang in de planning van de ERTMS corridors te herstellen maakt de Europese Commissie met de lidstaten afspraken over realistische data tot 2030 en komt in 2016 met een update van de planning. Uit de meer gedetailleerde uitwerking als onderdeel van de Planuitwerkingsfase van het ERTMS programma is de conclusie getrokken dat het ombouwen van de Europese corridor voor het Nederlandse deel Amsterdam Westhaven–Betuweroute naar ERTMS Level 2 only per 2020 niet haalbaar is. Het gaat hierbij uitdrukkelijk alleen om het opschuiven van de realisatiedatum. De corridor wordt wel van ERTMS voorzien, alleen later. Dit wordt nog besproken met de Europese Commissie. Omdat de lijn wel binnen het programma van ERTMS wordt voorzien heeft dit geen budgettair effect voor de realisatie van het programma ERTMS. Ook voor de rest is er geen effect van de update van de Europese planning op de Nederlandse uitrol.

De Nederlandse uitrol is gepland tot 2028, overeenkomend met de looptijd van het MIRT. Nederland blijft met haar ERTMS programma binnen de Europese planning.

Vraag 67

Wat is de stand van zaken van het project IJzeren Rijn? Is België nog steeds voornemens om dit project te realiseren? kunt u een schatting geven van de verwachte kosten als België toch besluit dit project te realiseren?

Antwoord 67

De Vlaamse regering doorloopt momenteel een aanbestedingsprocedure om een verkennende IJzeren Rijn-studie op te dragen aan een adviesbureau. Dat betreft het zogenaamde «3RX-alternatief» (via Venlo, Roermond en Weert) dat in de studie zal worden vergeleken met het historische tracé van de IJzeren Rijn en met het zogenaamde «A52-alternatief» langs de N280 ten noorden van Roermond. Deze tracé-alternatieven zijn toegelicht in de beantwoording van de Kamervragen van de leden Hoogland en Foppe d.d. 19 maart 2015[1]. De start van de Vlaamse studie is gepland begin 2016; de studie die loopt door tot medio 2017. Pas daarna komt eventuele besluitvorming over het al dan niet realiseren van een van de drie onderzochte alternatieven aan de orde. Een schatting van de verwachte kosten is nog niet te geven; kostenramingen maken onderdeel uit van de nog te starten Vlaamse studie.

Vraag 68

Welke plannen heeft ProRail om weer goederentreinen te laten rijden tussen Budel en Weert? Wat is het meningsverschil over het baanvak Weert-Budel tussen de provincies Limburg en Noord-Brabant en vele gemeenten en ProRail?

Antwoord 68

ProRail «laat geen goederentreinen rijden», dat is een zaak van marktpartijen. Zoals in de Netverklaring van ProRail is aangegeven is het spoorbaanvak Budel/grens–Weert geschikt en beschikbaar voor goederenverkeer. Momenteel zijn geen aanvragen van goederenvervoerders bekend om over het spoorbaanvak Budel–Weert te rijden. Volgens de prognoses voor het spoorgoederenvervoer worden die ook voor de toekomst niet verwacht.

Het meningsverschil tussen regionale autoriteiten en ProRail over dit spoorbaanvak gaat over de vergunning die het Ministerie van EZ op 17 juni 2013 aan ProRail heeft verleend – vanwege de ligging van een deel van het spoorbaanvak in het Natura 2000-gebied «Weerter- en Budelbergen en Ringselven» – om het spoorbaanvak beschikbaar te stellen en te houden voor treinverkeer. Enkele partijen hebben beroep ingesteld tegen die vergunning, omdat zij die beschouwen als «een eerste stap naar reactivering van de IJzeren Rijn».

Dat is onjuist, zoals aan de Kamer is bericht in de beantwoording van Kamervragen van het lid Lempens (SP) in februari 2009⁶, en in een brief van mei 2007 aan de Kamer over dit spoorbaanvak⁷.

Vraag 69

Kunnen alle externe veiligheidsrisico's worden opgelost met behulp van het beschikbare budget of zijn er emplacementen die niet kunnen worden aangepakt?

Antwoord 69

De voorgestelde reservering is bedoeld om voorzieningen te kunnen realiseren die volgen uit het project voor uniformering van veiligheidsmaatregelen en voorzieningen op emplacementen. In dit project worden tussen verschillende partijen zoals lokale overheden, brandweer, ProRail en Rijk afspraken gemaakt over de veiligheidsvoorzieningen voor emplacementen. Dit kan betekenen dat in een aantal gevallen aanvullende maatregelen getroffen moeten gaan worden. Het opgenomen bedrag is een voorlopige schatting van de kosten hiervan. De uiteindelijk te realiseren voorzieningen zijn afhankelijk van de uitkomsten van het project. De verwachting is dat hier begin 2016 meer zicht op is.

Vraag 70

In hoeverre worden de doelstellingen voor het project Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen gehaald en in hoeverre zijn deze meetbaar?

Antwoord 70

Het doel van IDVV is te komen tot een betere bereikbaarheid en betere benutting van de vaarwegen door een impuls te geven aan samenwerking in de logistieke keten, informatie delen en voorspelbare reistijden. Het IDVV programma is erin geslaagd deze impuls te geven door de gerealiseerde samenwerking tussen overheden, marktpartijen en kennisinstituten, door projecten die containerstromen van weg naar water brachten en door innovaties. De ontwikkelde systemen en applicaties gericht op informatie-uitwisseling kunnen, deels op korte termijn, deze impuls versterken. Het programma heeft ook bijgedragen aan de ontwikkeling van RWS als een regisserende organisatie in een complex krachtenveld. Bij de afronding van het programma dit voorjaar is een actualisatie van de oorspronkelijke maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd, waarin de kwantitatieve effecten op de bereikbaarheid en

⁶ Aanhangsel Handelingen II 2008/09, nr. 2207

⁷ Kamerstuk 27 737, nr. 18 dd 10 mei 2007

benutting zijn afgezet tegen de investeringen. Belangrijke baten in de logistieke keten rond de (container)binnenvaart zijn verminderde transporttijd (minder wachttijd bij sluizen en in de haven), efficiëntere inzet van materieel (schepen, kranen op terminals, etc.) en een betere voorspelbaarheid/betrouwbaarheid van die totale transporttijd. De uitkomst is dat de maatschappelijke baten (berekend voor de periode tot 2050) in twee van de drie economische toekomstscenario's hoger liggen dan de kosten (met een factor 1,6 tot 2,2). In een scenario met lage economische groei zijn de baten lager (een factor 0,4) dan de kosten. De huidige vervoersontwikkeling is echter vergelijkbaar met de verwachtingen volgens het middenscenario, waarmee het verwachte maatschappelijk rendement van het IDVV programma hoger is dan de geïnvesteerde kosten. Relevant hierbij is de constatering dat het programma pas net is geïmplementeerd.

De echte baten en de meetbaarheid daarvan moeten nog komen: de effecten op de binnenvaart en de gehele logistieke keten dankzij de (publieke) investeringen in spoor 1, de marktacties in spoor 2 en de kennisontwikkeling in spoor 3. Van deze effecten zijn pas de eerste stapjes zichtbaar. Dat betekent dat er op dit moment vooral sprake is van een actualisatie van de ex ante studie.

Informatie over de resultaten van het programma, inclusief MKBA en evaluatie, kunt u vinden op: www.beterbenuttenvaarwegen.nl

Vraag 71

Valt de 17 miljoen euro (verlaging budget Quick Wins Binnenhavens) toe aan de investeringsruimte Waterwegen?

Antwoord 71

Van het vrijgevalen bedrag van de Quick Wins Binnenhavens (€ 17 mln.) is in de huidige begroting € 15 mln. toegevoegd aan de investeringsruimte vaarwegen (zie blz. 69 van de Infrastructuurfondsbegroting, waarin het verloop op de investeringsruimte is opgenomen en toegelicht) en is € 2 mln. ingezet voor noodzakelijke inpassingsmaatregelen aan bedrijven-terrein het Klooster bij Nieuwegein in relatie tot het MIRT-project 3e kolk Beatrixsluis.

Vraag 72

Wat zijn de juridisch en bestuurlijk aangegane verplichtingen onder het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) en waar worden de aanvullende verplichtingen ter bescherming van de otter uit gefinancierd? Wat is de omvang qua maatregelen die nodig zijn voor de bescherming en om wat voor maatregelen gaat het?

Antwoord 72

Op 1 juli 2015 heb ik u het jaarverslag MJPO aangeboden (Kamerstuk. Zoals blijkt uit de tabel op bladzijde 16 is van het oorspronkelijk budget van € 250 mln omgerekend nu circa € 232 mln. besteed of nodig voor maatregelen die zijn uitgevoerd of reeds in uitvoering zijn. Deze zijn dus juridisch verplicht. Het overige budget is bestemd voor de nog resterende uit te voeren maatregelen uit het oorspronkelijke vastgestelde MJPO. Voor deze maatregelen geldt dat hierover reeds bestuurlijke afspraken zijn gemaakt of binnenkort worden afgerond. Daarmee is het volledige budget bestuurlijk verplicht.

De kosten van de door Rijkswaterstaat te realiseren extra maatregelen ter bescherming van de otter bedragen circa € 665.000. De maatregelen worden gefinancierd door EZ. Dit budget is reeds toegevoegd aan de begrotingsreeks voor het MJPO. In het rapport van Alterra «Infrastructuurele knelpunten voor de otter» (nr. 2513), dat in opdracht van EZ is opgesteld, staat per knelpunt aangegeven welke maatregelen mogelijk zijn om een oplossing te bieden voor het voorkomen van slachtoffers van

otters in het verkeer. Bij drie knelpunten lijkt het plaatsen van een nieuwe oversteekplaats (faunabuis) een mogelijke oplossing. In de overige gevallen betreffen het andere maatregelen zoals het plaatsen van een geleidend raster.

Vraag 73

Is de doelstelling van Beter Benutten met terugwerkende kracht veranderd (van 20% corridors naar 10% van deur tot deur)?

Antwoord 73

Nee. De genoemde percentages hebben betrekking op de doelstelling van twee van elkaar te onderscheiden programma's, namelijk het eerste Beter Benutten programma (reductie van de files met circa 20% op specifieke corridors) respectievelijk het Beter Benutten Vervolgprogramma (10% vermindering van de reistijd van deur tot deur op de belangrijkste gesignaleerde knelpunten in de spits op de weg).

In het eerste Beter Benutten programma lag de nadruk op het oplossen van de belangrijkste knelpunten op specifieke corridors in de drukste gebieden van het land. Met het Beter Benutten Vervolgprogramma is in samenspraak met de bij het programma betrokken regio's gekozen om de focus te verleggen naar het verbeteren van de reistijd van de gehele deur-tot-deur verplaatsing van de reiziger. Met deze accentverlegging wordt beter aangesloten op de essentie waar het voor een reiziger in zijn dagelijks verplaatsing om gaat, namelijk op het verbeteren van de gehele reistijd van herkomst naar bestemming.

Vraag 74

Wat zijn de juridisch en bestuurlijk aangegane verplichtingen onder het programma Beter Benutten?

Antwoord 74

Het percentage bestuurlijke verplichtingen bedraagt 100%. In de door alle partijen getekende Bereikbaarheidsverklaringen zijn per deelnemende regio afspraken gemaakt over de gebiedspakketten en de co-financiering door de regio's. De uitvoering van de maatregelen van de gebiedspakketten geschiedt decentraal in de 12 regio's.

De financiële middelen zijn/worden overgeboekt naar het provinciefonds en via de BDU. In hoeverre de middelen bij de regio's reeds juridisch verplicht zijn, is conform de werkwijze bij decentralisatie-uitkeringen bij lenM niet bekend.

Vraag 75

Wanneer komt het standpunt ten aanzien van de transformatie rondom Schiphol naar de Kamer en kunt u daarbij het concept van maatwerk van de provincie Noord-Holland betrekken?

Antwoord 75

In het AO Luchtvaart van 30 september jl. heeft mijn ambtsvoorganger de toezegging gedaan uw Kamer eind oktober het besluit over transformatie in de 20Ke-zone te zullen doen toekomen. Helaas is de besluitvorming niet binnen de genoemde termijn afgerond. De reden hiervan is dat hierover nog overleg gaande is met de regio en de luchtvaartsector. In dit overleg zal ook worden betrokken een voorstel dat vanuit de regio is gedaan voor de besluitvorming. Zodra het resultaat van bovenstaand overleg bekend is en de besluitvorming is afgerond, informeer ik u over de uitkomst hiervan.

Vraag 76

Welke knelpunten signaleert u bij het OV-knooppunt Schiphol Plaza? Op welke manieren zou dit opgelost kunnen worden? Is daar financiële ruimte voor? Vinden hierover gesprekken plaats met de regio?

Antwoord 76

Schiphol Plaza is een multimodale terminal, waarvan trein-, bus- en vliegtuigreizigers gebruik maken. Ook veel autoreizigers maken gebruik van Schiphol Plaza, wanneer zij van parkeerfaciliteiten op Schiphol gebruikmaken. In prognoses voor 2030 neemt het aantal reizigers voor alle modaliteiten toe, waardoor Schiphol Plaza als geheel in de nabije toekomst aan haar capaciteitsgrenzen raakt. Dat kan tot veiligheidsproblemen leiden op de treinperrons en op het busstation. Er zijn in een MIRT Onderzoek diverse oplossingsrichtingen verkent. Naast een nulplus oplossing met meerdere kleinere maatregelen is er een «werkhypothese», waarin sprake is van een nieuw platform boven het huidige voorplein voor openbaar vervoer, taxi's, hotelshuttles, touringcars enz. Plaza zou dan onder dit platform kunnen worden uitgebreid. Het MIRT Onderzoek is gezamenlijk gedaan door Schiphol, NS stations, ProRail, de stadsregio Amsterdam en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Deze partijen hebben daarna overleg gevoerd over een mogelijke start van een MIRT-verkenning. Dat is echter niet mogelijk, omdat er onvoldoende middelen beschikbaar zijn. In de komende maanden gaat het ministerie met alle betrokken partijen uitzoeken hoe de vernieuwing van Schiphol Plaza vorm kan krijgen en met name welke alternatieve financieringsmogelijkheden er zijn op korte en lange termijn.

Vraag 77

Kunt u toelichten welke plannen er zijn om de productie voor duurzame energie drastisch te verhogen en hoe dit ruimtelijk gezien mogelijk wordt gemaakt?

Antwoord 77

Het verhogen van de productie voor duurzame energie is primair een taak van de markt. EZ bevordert/stimuleert dit. Bijvoorbeeld met SDE+. Het feitelijk ruimtelijk inpassen van de meeste installaties voor het opwekken van energie moet door provincies en gemeenten gebeuren. IenM stimuleert dit onder andere door de duurzame energietransitie op te nemen in de Nationale Omgevingsagenda, door gesprekken hierover in de regio te ondersteunen met de inzet van ontwerpools (o.a. ontwikkeld via Atelier Making Projects), door duurzame energie mee te nemen in het MIRT proces (BO MIRT, gebiedsagenda's/MIRT Onderzoeken/MIRT verkenningen), door kansen voor energie uit water aan te geven, door de assets van Rijkswaterstaat ook in te zetten voor energieopwekking (functiecombinatie) en door daar waar nodig knelpunten op te lossen in wet- en regelgeving. Daarnaast kan de rijkscoördinatieregeling ingezet worden bij grootschalige energieprojecten.

Vraag 78

Wanneer verwacht u concrete vervolgstappen rondom het project Bereikbaarheid Lelystad Airport?

Antwoord 78

De voorbereiding van de realisatie van maatregelen is volop in uitvoering. Zo heeft de provincie de Kennisgeving voor de MER voor het provinciaal inpassingsplan recent gepubliceerd. Met dit plan wordt de beleidsruimte gecreëerd voor de realisatie van de nieuwe aansluiting en de verbindingsweg naar de luchthaven. Daarnaast lopen de voorbereidende werkzaamheden voor de invoering van mobiliteitsmaatregelen en verbetering van het openbaar vervoer.

Ik verwacht in het 3^e kwartaal van 2016 de startbeslissing te nemen voor de capaciteitsverruiming van de A6 tussen Almere en Lelystad. Alvorens een startbeslissing te nemen voor het verbreden van de A6 naar 2x3 onderzoek ik de termijn waarop de verbreding noodzakelijk en mogelijk is. Hierbij houd ik onder meer rekening met de groei van de luchthaven, de ontwikkeling van woonwijken en bedrijventerreinen, het geplande groot onderhoud aan de A6 en de komst van de Floriade naar Almere.

Vraag 79

Hoe realistisch is het dat alvorens groot vliegverkeer gebruik gaat maken van Luchthaven Lelystad de mobiliteitsmaatregelen voor de landzijdige bereikbaarheid zijn uitgevoerd?

Antwoord 79

De realisatie van maatregelen groeit met de ontwikkeling van de luchthaven mee.

De provincie Flevoland, de gemeente Lelystad en het Rijk hebben de ambitie om bij de start van het groot vliegverkeer op luchthaven Lelystad (2018) het openbaar vervoer naar de luchthaven zowel wat betreft doorstroming als frequentie te hebben verbeterd. Tevens zijn op dat moment de mobiliteitsmaatregelen van en naar de luchthaven geïmplementeerd.

In het jaar 2018 verwacht ik de nieuwe aansluiting naar de luchthaven open te stellen.

In het 3^e kwartaal van 2016 heb ik een antwoord op de vraag wat het beste moment is om de A6 te verbreden naar 2x3. Bij het bepalen van het beste moment houd ik onder meer rekening met de groei van de luchthaven, de ontwikkeling van woningbouw en bedrijventerreinen, het geplande groot onderhoud aan de A6 en de komst van de Floriade naar Almere.

Vraag 80

Wanneer volgt er weer een nieuwe Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA)?

Antwoord 80

Naar verwachting zal eind 2016/begin 2017 een nieuwe NMCA gepresenteerd kunnen worden. De NMCA resultaten zijn gebaseerd op modelmatige analyses met het Landelijk Modelsysteem (LMS). Belangrijke input voor het LMS zijn de WLO scenario's. Op dit moment werken het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving aan vernieuwde WLO scenario's. Zodra de WLO scenario's beschikbaar zijn kan gestart worden met het proces om te komen tot een nieuwe NMCA.

Vraag 81

Wanneer zijn de uitkomsten van het MIRT Onderzoek Noordwestkant Amsterdam beschikbaar?

Antwoord 81

Tussentijdse resultaten bespreek ik regelmatig met de regionale partijen (overheden, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven). In het tweede kwartaal van 2016 verwacht ik een tussentijdsbesluit te nemen over de bereikbaarheidsopgaven en daar mogelijk aan te koppelen opgaven in het gebied. Tegelijkertijd maak ik samen met de betrokken partijen afspraken over het vervolg.

Naar verwachting zal dan een analyse van oplossingsrichtingen volgen die eind 2016 zal worden afgerond en waarover ik met betrokken partijen in het eerste kwartaal van 2017 zal besluiten.

Vraag 82

Kunt u toelichten wanneer er duidelijkheid komt over het vervolg van het MIRT Onderzoek over de bereikbaarheid van de oostkant van Amsterdam?

Antwoord 82

In het BO MIRT Noordvleugel zijn afspraken gemaakt over het vervolg van het MIRT Onderzoek Oostkant Amsterdam. Hierover wordt uw Kamer geïnformeerd in de MIRT brief met daarin de resultaten van de bestuurlijke overleggen MIRT die uw Kamer separaat ontvangt.

Vraag 83

Wat is de doelstelling van het programma Organisch Bouwen? Wanneer zijn de uitkomsten beschikbaar? Wat zijn de doelstellingen? Welke (financiële) rijksbijdrage wordt er geleverd? Hoe past dit project in de MIRT-systematiek?

Antwoord 83

In 2014 is in het BO MIRT afgesproken een MIRT Onderzoek organisch bouwen op te zetten in samenwerking met de Metropoolregio Amsterdam, het Ministerie van BZK en de NV Utrecht. Dit MIRT Onderzoek richt zich op de vraag welk effect een stapsgewijze en organische woningbouwontwikkeling heeft op andere – aan de ontwikkeling gerelateerde – beleidsterreinen, zoals bereikbaarheid. De doelstelling is te komen tot een handelings- en investeringsperspectief voor betrokken partijen, dat rekening houdt met de onzekerheden die horen bij organisch ontwikkelen.

Een eerste publicatie «MIRT Onderzoek Organisch Bouwen- Noordvleugel» is uitgebracht in december 2014.⁸ Dit rapport is opgesteld door het Ministerie van BZK, er zijn geen externe opdrachtnemers ingeschakeld. In het rapport worden verschillende betekenissen en consequenties van organisch bouwen in de Noordvleugel uiteengezet aan de hand van tien referentieprojecten, een literatuurstudie en een bijeenkomst met experts. Uit de publicatie blijkt onder andere dat het de verwachting is dat er op termijn meer organisch wordt ontwikkeld, mede als gevolg van het wegvallen van traditionele kostendragers. Deze nieuwe manier van ontwikkelen betekent andere financieringswijzen, andere rollen voor de deelnemende partijen en grotere onzekerheid in planning en fasering. In februari 2015 hebben Rijk en regio in een bestuurlijke overleg «Beweging op de Woningmarkt Noordvleugel» ingestemd met een vervolgonderzoek; de bedoeling is om gezamenlijk verder te onderzoeken wat de mogelijke effecten van deze organische manier van ontwikkelen zijn op de beleidsterreinen infrastructuur, openbare ruimte en maatschappelijke voorzieningen. De verwachting is dat het vervolgonderzoek in de tweede helft van 2016 gereed zal zijn.

MIRT-systematiek:

Een MIRT Onderzoek dient om de (in de MIRT Gebiedsagenda opgenomen) gezamenlijke opgaven van Rijk en regio nader te concretiseren, danwel om een integrale gebiedsontwikkeling uitvoeringsgereed te maken.

De uitkomst van een MIRT Onderzoek kan leiden tot bestuurlijke afspraken of vervolgonderzoek of kan via aanscherping van de gebiedsagenda en/of na besluitvorming (conform de Spelregels van het MIRT) in bijvoorbeeld een BO MIRT aanleiding zijn om voor een bepaalde (set van) opgave(-n) een MIRT Verkenning te starten.

⁸ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2014/12/01/mirt-onderzoek-organisch-bouwen-noordvleugel>.

Er kan ook besloten worden de resultaten van het MIRT Onderzoek te benutten voor het nader uitwerken van beleid of het aanpassen van normen en/of regelgeving. Ook kan besloten worden een MIRT Onderzoek geen vervolg te geven.

Vraag 84

Welke rijksbijdrage wordt er aan het programma Rijksvastgoed Lelystad gegeven, wat zijn de doelstellingen? Hoe past dit project in de MIRT-systematiek?

Antwoord 84

De rijksbijdrage is vastgelegd in een «Samenwerkingsovereenkomst ten behoeve van de uitvoering van het MIRT Onderzoek (rijks)vastgoedstrategie voor Lelystad» (januari 2015) tussen het Rijk (de Minister voor Wonen en de Rijksdienst), de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad. Onder meer wordt onderzocht hoe een nieuwe invulling van de vrijkomende rijkskantoren (1) zoveel mogelijk gepaard kan gaan met het behoud of het aantrekken van werkgelegenheid, (2) van toegevoegde waarde kan zijn voor de leefbaarheid van de omgeving (3) zo min mogelijk nadelig effect heeft op het Stadshart van Lelystad (zoals het uitplaatsen van kantoorgebruik) (4) bij voorkeur plaatsvindt in het stationsgebied van Lelystad. Tot het MIRT Onderzoek werd besloten tijdens het BO MIRT in het kader van de beleidsambities van de Gebiedsagenda Noord-Holland, Utrecht en Flevoland in het najaar van 2013. Namens het Rijk heeft het Rijksvastgoedbedrijf zijn medewerking toegezegd aan dit onderzoek. De doelstelling van het MIRT Onderzoek (Plan van Aanpak, 19 juni 2014): Rijk, provincie en gemeente zorgen er gezamenlijk voor dat de gebouwen cq. de locaties die vrijkomen, een goede nieuwe invulling krijgen die van toegevoegde waarde is voor Lelystad. Belangrijke aspecten hierin zijn werkgelegenheid (met name ook voor hoogopgeleiden), leefbaarheid en ruimte voor initiatief.

Zie antwoord 83 voor de MIRT-systematiek.

Vraag 85

Welke rijksbijdrage wordt er aan het programma Stedelijke Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam gegeven en wat zijn de doelstellingen? Hoe past dit project in de MIRT-systematiek?

Antwoord 85

Het MIRT Onderzoek Stedelijke bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam is gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid van de Metropoolregio en wordt getrokken door de regio. Het onderzoek past daarmee prima in de MIRT-systematiek. Over de in het BO MIRT Noord-vleugel op 14 oktober jl. toegezegde onderzoeksbijdrage van ongeveer € 100.000 informeer ik u nader in de MIRT-brief, die u separaat zult ontvangen.

Zie antwoord 83 voor de MIRT-systematiek.

Vraag 86

Kan de Pilot Meerlaagsveiligheid Marken ook op andere plaatsen in Noord-Holland worden toegepast?

Antwoord 86

Gebiedsgerichte onderzoeken naar toepassing van het concept meerlaagsveiligheid zijn op meer plaatsen in Noord Holland en ook in andere delen van Nederland mogelijk. Daarbij moet wel onderscheid gemaakt worden tussen meerlaagsveiligheid in aanvulling op dijkversterking en meerlaagsveiligheid in plaats van dijkversterking (ook wel slimme combinatie genoemd), waarbij maatregelen in laag 2 (ruimtelijke inrichting) en laag 3 (rampenbeheersing) in de plaats komen van

maatregelen in laag 1 (dijkversterking). Toepassing van meerlaagsveiligheid in aanvulling op dijkversterking kan in principe overal in Nederland, waar overstromingsrisicobeheer aan de orde is. Het toepassen van een slimme combinatie kan aan de orde zijn als blijkt dat dijkversterking zeer kostbaar of maatschappelijk ingrijpend is. De kansrijkheid van slimme combinaties in plaats van dijkversterking is afhankelijk van de fysieke kenmerken van het gebied, de inundatiediepte, de vereiste mate van bescherming van het gebied, de ruimtelijke dynamiek in het gebied en ook van initiatief en draagvlak in de regio. Dit blijkt ook uit de Evaluatie van de drie pilots meerlaagsveiligheid, door de Erasmus Universiteit en Deltares («*Die het water deert, die het water keert. Overstromingsrisicobeheer als maatschappelijke gebiedsopgave*», 7 oktober 2015)⁹. Op dit moment biedt de website www.ruimtelijkeadaptatie.nl al een aantal hulpmiddelen om te onderzoeken welke maatregelen kansrijk zijn in een gebied.

Vraag 87

Betekent de «actualisatie» in de planning van de Afsluitdijk een versnelling of vertraging ten opzichte van de vorige planning?

Antwoord 87

In de planning is de eindmijlpaal (oplevering) verschoven van 2021 naar 2022. De eindmijlpaal van 2021 was gebaseerd op de deterministische planning. Deze is alleen haalbaar als er geen risico's optreden. Gebruikelijk in het MIRT is om een probabilistische planning te communiceren, waarbij rekening gehouden wordt met het optreden van risico's. De probabilistische eindmijlpaal valt in 2022. Om deze reden is de eindmijlpaal in het MIRT gewijzigd.

Vraag 88

Wanneer wordt het Rijksinpassingsplan ter goedkeuring voorgelegd aan de Kamer? Kan worden aangegeven op welke wijze in dit project de diverse werkzaamheden op elkaar zijn afgestemd, gelet op de flinke files de afgelopen periode? Wat zijn tot op heden de juridisch en bestuurlijk aangegane verplichtingen onder dit project?

Antwoord 88

De intentie is het Rijksinpassingsplan rond het einde van het jaar vast te stellen.

Met het vaststellen van het Rijksinpassingsplan neem ik tevens de projectbeslissing voor het project Afsluitdijk. Conform de MIRT-spelregels wordt uw Kamer daarover geïnformeerd. Goedkeuring van uw Kamer is in de procedure voor het vaststellen het RIP niet voorzien.

Ten aanzien van hinder is in het kader van de voorbereiding van de marktbenadering met de brancheorganisaties de maximale acceptabele hinder vastgesteld. De marktpartijen zullen daarnaast financieel geprikkeld worden de hinder verder te verminderen. De ervaringen die momenteel opgedaan worden rondom hinder bij werkzaamheden op de Afsluitdijk worden benut voor het project Afsluitdijk. Gezien de omvang van de werkzaamheden zal hinder waarschijnlijk niet te voorkomen zijn, maar alles is erop gericht deze te minimaliseren.

De aanbesteding van het werk moet nog starten. Met regionale partners (provincies en gemeenten) zijn afspraken gemaakt over samenwerking in de Bestuurlijke Overeenkomst (BOK) van december 2011 en in het addendum bij de BOK (2012). Daarnaast zijn afspraken gemaakt over zaken die in opdracht van de regio meegenomen worden in het (rijks)con-

⁹ <http://www.ruimtelijkeadaptatie.nl/k/nl/n88/news/view/1470/317/bij-waterveiligheid-verder-kijken-dan-de-dijk.html>

tract (samenwerkingsovereenkomsten van november 2014). Het gaat dan bijvoorbeeld over de coupure in de dijk ten behoeve van de vismigratierivier en de aanleg van twee fietslussen aan Waddenzeezijde. Met het vaststellen van het Rijksinpassingsplan en de start van de aanbesteding in 2016 zal het volledige realisatiebudget ook juridisch verplicht worden.

Vraag 89

Als gevolg waarvan is het project Markermeer-IJmeer een jaar vertraagd?

Antwoord 89

Zie antwoord op vraag 90.

Vraag 90

Wat zijn de redenen voor de vertraging van de Marker Wadden? Wordt er nog meer vertraging voorzien?

Antwoord 90

Eind september 2015 is bij het project Eerste Fase Marker Wadden de aanbesteding afgerond en is een contract afgesloten met de geselecteerde aannemer. De aannemer is direct na gunning met de voorbereiding van de realisatie gestart. Begin 2016 start de feitelijke aanleg. De aannemer heeft tijd nodig om de uitvoeringsplannen formeel af te stemmen en de mobilisatie van het materieel rond te krijgen. Bij de start van de realisatie buiten wordt tevens rekening gehouden met het stormseizoen. Deze loopt af in het voorjaar van 2016 waardoor de uitvoeringsstart net over de jaargrens schuift. De eerste fase van Marker Wadden wordt voor 2020 opgeleverd. Er wordt geen vertraging voorzien.

Vraag 91

Wat zijn tot op heden de juridisch en bestuurlijk aangegane verplichtingen onder dit project? Wat zijn de doelstellingen? Wat is de risicovoorziening en hoe ziet de verdeling tussen de partijen er uit?

Antwoord 91

De projecten onder de noemer Markermeer-IJmeer leveren een belangrijke bijdrage voor het verbeteren van de ecologische, landschappelijke en recreatieve kwaliteit van het Markermeer en IJmeer. De projecten bevinden zich in verschillende projectfasen en hebben daardoor een andere mate van verplichting.

Het project Luwtemaatregelen Hoornse Hop is overgegaan naar de planuitwerkingsfase.

Voor het project zijn bestuurlijke afspraken vastgelegd met de provincie Noord-Holland en Flevoland over onder anderen de financiële bijdrage tijdens de realisatiefase, de risicovoorziening en de recreatieve doelstellingen. Er is nog geen juridische verplichting aangegaan voor de realisatie.

Het onderzoeksprogramma Natuurlijker Markermeer-IJmeer is onderdeel van het Programma Randstad Urgent. De pilots van het uitvoeringsprogramma zijn onder een juridisch verplichting uitgevoerd. Het door het Rijk gefinancierde project is in de afrondende fase van de realisatie.

De samenwerkende partijen van het project Eerste Fase Marker Wadden hebben in maart 2014 een samenwerkingsovereenkomst ondertekend.

Eind september 2015 is een contract afgesloten met de geselecteerde aannemer. Hiermee is het volledige budget bestuurlijk en juridisch verplicht. Het aanlegbudget bevat een risicoreservering die naar rato door de financierende partijen wordt ingeboekt.

De omvang van de getroffen risicoreservering van de projecten is marktgevoelige informatie. Die kan dus niet bekend worden gemaakt.

Vraag 92

Welke maatregelen onderneemt u om de HOV-kwaliteit van de busroute R-net 346 bij de aanpak van het knooppunt Nieuwe Meer te behouden? Bent u bereid hier een vrije busbaan te realiseren opdat ook in de spits de betrouwbaarheid van deze lijn gegarandeerd blijft? Wat is in dit verband uw reactie op het voorstel van Rover om de Schinkelbrug te verbreden ten behoeve van deze R-net route?

Antwoord 92

De kwaliteit van de busroute R-Net 346 bij knooppunt De Nieuwe Meer wordt verbeterd door:

- Vergroting van de capaciteit door verbreding van de A10-Zuid.
- Verbetering van de doorstroming door de aanleg van parallelbanen. Hierdoor wordt het doorgaande verkeer gesplitst van het bestemmingsverkeer. Met name aan de noordzijde van de S108 betekent dit dat de bus makkelijker kan invoegen en minder strookwisselingen hoeft te doorgaan.
- De oprit van de Amstelveense weg richting de A10-Zuid (richting Schiphol) wordt omgeklapt. Dit betekent een eenvoudiger/snellere route voor de bus om de snelweg op te gaan. Nu is de oprit een uiterst krappe lus die direct invoegt op het weefvak van de hoofdrijbaan.
- De huidige vrije busafrit van de A10-Zuid richting de Amstelveenseweg is ook in het nieuwe ontwerp van Zuidasdok aanwezig.

Het gebruik van de vluchtstrook voor de bus aan de noordzijde van de A10-Zuid zal niet overal mogelijk zijn vanwege het plaatselijk ontbreken van een vluchtstrook op de parallelbaan over de Schinkel. De verbreding van de Schinkelbrug is nu niet voorzien in de programmering, in lijn met de afspraken die de betrokken overheden daarover hebben gemaakt. Wel heeft de stadsregio momenteel een mogelijk vrij liggende busbaan voor regionaal busvervoer aan de zuidzijde van de A10-Zuid in onderzoek.

Vraag 93

Betekent de eerdere beschikbaarstelling van een deel van de rijksbijdrage dat de Noordelijke Randweg Utrecht eerder gerealiseerd kan worden?

Antwoord 93

De uitvoering van het project is aan de gemeente Utrecht. In de MIRT-brief van 17 november 2014 (Kamerstuk 34 000 A, nr. 15) heb ik u geïnformeerd over de Noordelijke Randweg Utrecht. Mijn bijdrage aan dit project heb ik 5 jaar versneld en is beschikbaar in de periode 2020–2022.

Vraag 94

Kunt u toelichten wanneer de plannen voor de Noordelijke Randweg Utrecht zullen worden afgerond en wanneer er daadwerkelijk wordt begonnen met de uitvoering van die plannen?

Antwoord 94

Van de gemeente Utrecht heb ik begrepen dat de huidige planning is voorzien dat de planvorming, het doorlopen van de (bestemmingsplan-) procedure en de aanbesteding eind 2019, begin 2020 wordt afgerond. Hierna kan worden gestart met de bouw.

Vraag 95

Wat zullen de effecten op doorstroming zijn wanneer de aansluiting van de A30 op de A1 ook wordt meegenomen in het project knooppunt Hoevelaken?

Antwoord 95

Conform mijn reactie op de motie van 2 juli 2015 van de leden Visser e.a. (Kamerstuk 34 000 A, nr. 67) kom ik in het eerste kwartaal van 2016 terug

op de mogelijkheden om de doorstroming rondom de aansluiting A1/A30 te verbeteren. Hierbij kijk ik nadrukkelijk naar maatregelen die in lijn met uw verzoek met beperkte middelen te realiseren zijn. In dat kader kan ik u reeds melden dat er vanuit Beter Benutten een maatregel is genomen om de doorstroming te verbeteren. De capaciteit onderaan de afrit Barneveld in oostelijke richting (A1 richting A30) is onlangs verdubbeld. Voor project Hoevelaken zijn vanwege een vervlechtingsaanpak al verregaande afspraken met de aannemer gemaakt over het ontwerp. Hierin is nu een aanvullende capaciteitsuitbreiding tussen de A30 en de A1 van en naar Amersfoort voorzien. De effecten worden onderzocht in de aanloop naar het ontwerptractébesluit dat ik verwacht vast te stellen in 2017. Grootschalige aanpak van de aansluiting zoals ombouw tot volledig knooppunt is op dit moment niet voorzien. De effecten hiervan op de doorstroming zijn dan ook niet bekend.

Vraag 96

Hoeveel zullen de extra kosten bedragen wanneer de aansluiting van de A30 op de A1 gerealiseerd wordt binnen het project knooppunt Hoevelaken?

Antwoord 96

Grootschalige aanpak van de aansluiting zoals ombouw tot volledig knooppunt zijn op dit moment niet voorzien. De kosten hiervan op de doorstroming zijn dan ook niet bekend. Project Hoevelaken werkt met een vervlechtingsaanpak en de aannemer is reeds gecontracteerd. Eventuele extra maatregelen kunnen niet meer onder concurrentie worden uitgevraagd.

Vraag 97

Kunt u toelichten of de verbrede A1 tussen Bunschoten en knooppunt Hoevelaken nog steeds vervroegd zal worden opengesteld? Zo ja, wanneer zal dat zijn?

Antwoord 97

De verbrede A1 tussen Bunschoten en Hoevelaken is op 28 september 2015 officieel door mij geopend. Dat is een half jaar eerder dan aanvankelijk gepland.

Vraag 98

Wat zijn tot op heden de juridisch en bestuurlijk aangegane verplichtingen onder dit project? Wat is de risicovoorziening, is deze voldoende en hoe ziet de verdeling tussen de partijen er uit?

Antwoord 98

Ten aanzien van de juridisch aangegane verplichtingen: per 16-10-2015 is inmiddels een bedrag van € 3.736 mln. verplicht. Onderdeel van deze verplichting zijn het reeds gerealiseerde DenC-contract A10 Oost en de twee DBFM contracten (A1/A6 en A9 Gaasperdammerweg). In deze DBFM-contracten is eveneens het langjarig onderhoud van deze wegen gecontracteerd.

De DBFM contracten A6 Almere en de A9 Amstelveen zijn bestuurlijk verplicht. De juridische verplichting voor de twee DBFM contracten is respectievelijk in 2016 en 2019. Voor de DBFM contracten die door SAA zijn afgesloten geldt dat de risico's verdeeld zijn tussen het Rijk en de opdrachtnemer, waarbij het risico bij die partij belegd is die dit risico het beste kan beheersen. Voor de risico's die bij het Rijk liggen zijn voorzieningen getroffen. De getroffen voorzieningen zijn gebaseerd op marktgevoelige informatie, ik kan daarom niet op de hoogte daarvan ingaan.

Vraag 99

Hoe wordt voorkomen dat de knelpunten op de A7/A8 steeds meer verschuiven in noordelijke richting na aanpassing van de wegen?

Antwoord 99

Ik kijk naar het functioneren van de gehele corridor tussen Amsterdam en Hoorn (A7/A8). Bij de aanpak daarvan geldt dat de ring A10 van belang is voor het functioneren het netwerk. Daarom heb ik in het verleden van Zuid naar Noord gewerkt: eerst de Coentunnels, daarna de spitsstroken en nu ben ik in een goede samenwerking met de relevante partijen in de regio de MIRT Verkenning onder de naam Corridorstudie Amsterdam-Hoorn gestart. Doel van deze corridorstudie is het verbeteren van de bereikbaarheid in de corridor Amsterdam-Hoorn om daarmee een bijdrage te leveren aan de ambities van het rijk en regio, zoals het versterken van de economische concurrentiepositie en het zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. Ik kijk dus naar de gehele corridor waarbij ik op voorhand niet kan zeggen dat ik samen met de betrokken partijen alle in de studie geconstateerde bereikbaarheidsknelpunten kan oplossen. Wel is uit de reeds uitgevoerde analyses te concluderen dat ten noorden van Hoorn zich geen bereikbaarheidsknelpunten zullen gaan voordoen.

Vraag 100

Kunt u uiteenzetten hoe de vorderingen omtrent de omlegging van de A9 bij Badhoevedorp verlopen?

Antwoord 100

In november 2013 is de realisatie van het project A9 Omlegging Badhoevedorp van start gegaan. De uitvoering is in volle gangen de viaducten over en langs het tracé zijn in aanbouw. Onder de grond zijn kabels en leidingen verlegd en in het werkgebied zijn inmiddels vier bommen uit de Tweede Wereldoorlog opgeruimd. Om ruimte te kunnen maken voor de nieuwe A9 zijn in overleg met Schiphol en de Provincie Noord-Holland een deel van de busbaan en de Loevesteinse Randweg verlegd. In juni j.l. is deze aanpassing voltooid en zijn deze wegen volgens planning opengesteld. Het project ligt op koers, waarmee verwacht wordt dat het werk aan de nieuwe weg binnen budget en in 2018 volgens planning kan worden afgerond. De openstelling zal gefaseerd plaatsvinden, hetgeen betekent dat delen van de nieuwe weg al voor 2018 voor de weggebruikers beschikbaar zullen zijn.

Vraag 101

Hoe is de risicodeling bij het project Zuidasdok geregeld? Wie is waar financieel verantwoordelijk voor?

Antwoord 101

Bij het project ZuidasDok – in het geval een risico leidt tot extra bijdragen van bestuurlijke partners – draagt het Rijk dit risico voor 75% en de gemeente Amsterdam voor 25% (met een maximum van € 55 mln., waarbij dit maximum niet geldt voor indexatierisico's (prijsstijgingen)). In de risicoverdeling tussen opdrachtgever (RWS, namens de bestuurlijke partners) en opdrachtnemer (marktpartij) wordt momenteel uitgewerkt wat een passende en gebalanceerde verdeling van de risico's is.

Vraag 102

Op welke wijze is de bereikbaarheid van de regio Noord-Holland bij dit project gegarandeerd voor onder andere het vervoer van bijzondere stoffen? Wat zijn de juridisch aangelegane verplichtingen?

Antwoord 102

De bereikbaarheid van de regio Noord-Holland voor onder andere transport gevaarlijke stoffen wordt bij dit project op de volgende wijzen gegarandeerd:

Tijdens de realisatie

De bereikbaarheid van de regio Amsterdam wordt geborgd in het bestuurlijke overleg Platform Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam (PBMA). Een van de maatregelen is de intensieve en integrale afstemming over de werkfaseringen tussen de weg- en spoorprojecten in het gebied. Daarnaast kent de A10 Zuid tijdens realisatie geen beperking voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Na de oplevering

Het project Zuidasdok levert een positieve bijdrage aan de bereikbaarheid van de regio Amsterdam. Na oplevering van het project Zuidasdok is een verbod voorzien voor een aantal gevaarlijke stoffen, waaronder LPG. In het bestuurlijke overleg van project Zuidasdok is ervoor gekozen dat de Zuidastunnel tunnelcategorie C (beperking voor gevaarlijke stoffen) wordt. Een alternatieve route voor LPG transport over het hoofdwegennet wordt geboden via de parallel gelegen A9, traject Holendrecht–Badhoevedorp. Voor project Zuidasdok is de aanbesteding inmiddels gestart. Hiermee beschouw ik het volledige budget als juridisch verplicht. Met voorbereidende werkzaamheden is tot september € 134 mln. gecontracteerd.

Vraag 103

Waarom is de uitbreiding op de Flevolijn naar Almere niet nodig?

Antwoord 103

In december 2011 is het tracébesluit voor de uitbreiding van de Flevolijn tussen Weesp en Lelystad vastgesteld. Met dit besluit worden naast geluidsmaatregelen over de gehele lengte van het tracé in Almere diverse infrastructuurmaatregelen gerealiseerd, zoals keerspooren en -mogelijkheden bij Almere Centraal. Deze maatregelen zijn volop in uitvoering. Eerder werden al keerspooren gerealiseerd bij Almere Oostvaarders. Dit maakt in december 2016 een aanzienlijke verbetering van het aanbod aan de reiziger mogelijk. Met het besluit OV SAAL MLT van 28 augustus 2013 is samen met alle betrokken overheden gekozen voor realisatie van spooruitbreiding in Weesp. Daardoor is geen verdere uitbreiding van infrastructuur op de Flevolijn nodig.

Vraag 104

Waarom blijken de gelden voor Openbaar Vervoer Schiphol Amsterdam Almere Lelystad Middellange Termijn (OV SAAL MLT) niet meer nodig? Is er met de kortetermijnmaatregelen voldoende capaciteit voor de zogenaamde 6x6 dienstregeling bij Schiphol? Zo nee, waarom is de ambitie verlaagd terwijl u tegelijk wel een nieuwe MIRT verkenning voor A6 Almere-Lelystad start?

Antwoord 104

OV SAAL MLT gelden zijn zeker wel nodig voor realisatie van de hoogfrequente dienstregeling op de OV SAAL corridor.

In het besluit OV SAAL MLT van 28 augustus 2013 is afgesproken met de regio dat een reservering zou worden gemaakt voor mogelijke problematiek bij Almere. Na gezamenlijk onderzoek en overleg is gebleken dat er in Almere sprake is van een probleem met fietsparkeren. Voor oplossing van dit probleem is € 1,5 mln. gereserveerd. Een budget van € 45,4 mln. is overgeboekt van SAAL naar PHS. Binnen PHS wordt het geld ingezet, zoals met alle overheden besloten in juni 2014, voor de integrale aanpak van het station Amsterdam Centraal binnen PHS.

Na indienststelling van de spoorverdubbeling op de Zuidtak in Amsterdam, de uitbreidingen van de spooraansluitingen bij Riekerpolder en de Utrechtboog en de maatregelen op de Flevolijn in Almere per

december 2016 is voor invoering van een hoogfrequente dienstregeling op de OV SAAL-corridor de spoorcapaciteit bij Schiphol voldoende. Om op de gehele SAAL corridor een 6x6 dienstregeling te kunnen rijden, is het nodig dat ERTMS wordt gerealiseerd op de SAAL corridor en dat er een spooruitbreiding van 6 naar 8 sporen plaatsvindt in Weesp. Zodra de infrastructuur gereed is, kan de 6x6 dienstregeling worden gereden op de SAAL corridor. Momenteel wordt de planstudie van OV SAAL MLT uitgevoerd.

Ik heb afspraken over de MIRT Verkenning A6 Almere–Lelystad gemaakt om de bereikbaarheid van de luchthaven Lelystad te verbeteren. Uit de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse (LMCA) blijkt ook bij het lage groeiscenario een knelpunt op dit traject. Ik vind het niet wenselijk dat dit toekomstig verwachtte knelpunt de bereikbaarheid van de luchthaven hindert.

Vraag 105

Waar wordt het taakstellend budget van € 26 mln. voor de Cuypershal en de Oosttunnel precies aan besteed? Welk deel van het budget zal gebruikt worden voor de Cuypershal en welk deel voor de Oosttunnel? Is er daarnaast sprake van cofinanciering op deze projecten?

Antwoord 105

Het taakstellend budget van € 26 mln. voor het project Amsterdam Cuypershal is deels besteed aan de renovatie en verbreding van de Middentunnel. Het restant van het bedrag wordt besteed om het monumentale karakter van de Cuypershal te herstellen. In het oorspronkelijk budget voor het project Amsterdam Cuypershal was € 12 mln. gereserveerd voor de verbreding van de Oosttunnel van 4,5 naar 8 meter. Dat bedrag is in de begroting van 2015 overgeboekt naar het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), waarna € 26 mln. resteert voor de renovatie van de Cuypershal en het verbreden van de Middentunnel. Bij invoering van PHS is een grotere breedte van de Oosttunnel nodig. De overboeking van € 12 mln. is aanvullend op het bedrag dat in het kader van PHS aan de verbreding van de Oosttunnel wordt besteed. Het monumentale karakter van de Cuypershal wordt hersteld door de vele toevoegingen die aan het gebouw zijn gedaan te verwijderen. De stoomkappen worden vanuit de hal weer zichtbaar. De vloer wordt vernieuwd. Er komt indirecte verlichting op bogen en plafond en er worden hangarmaturen toegevoegd. De ruimtelijke kwaliteit van de Cuypershal wordt sterk vergroot doordat de invullingen die de buitenste travée op dit moment heeft, verwijderd zullen worden. Daarnaast wordt gestreefd naar het zoveel mogelijk zichtbaar maken van de oorspronkelijke decoratieve elementen van het gebouw. Bij de aanpassing van het Cuypersgebouw en de Middentunnel is sprake van cofinanciering met de gemeente Amsterdam (afstemming met NoordZuidlijn).

Vraag 106

Hoe groot is het tekort bij de businesscase Cuypershal (Amsterdam CS) en hoe wordt het tekort opgelost?

Antwoord 106

Naast de verbreding van de Middentunnel omvat het project Amsterdam Cuypershal de restauratie en renovatie van de Cuypershal. De bijdrage vanuit het project Amsterdam Cuypershal aan de verbreding van de Oosttunnel ad. € 12 mln. is in de begroting van 2015 overgeheveld naar het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). De renovatie en verbreding van de Middentunnel is gereed. De administratieve afwikkeling van de Middentunnel is door ProRail nog niet afgerond. Door de kostenontwikkeling op de Middentunnel is inmiddels wel bekend dat er minder

budget voor de restauratie van het Cuypersgebouw beschikbaar is binnen het totaal dan oorspronkelijk beoogd. Het exacte tekort en de verdeling over de financiers moet nog worden vastgesteld. Momenteel is de opgave om voor het Cuypersgebouw de passende scope bij het resterende totaalbudget vanuit alle financieringsbronnen te bepalen. De renovatie van het Cuypersgebouw is om die reden tijdelijk «on hold» gezet.

Vraag 107

Kunt u toelichten wat het tekort op de businesscase betekent voor de renovatie van de Cuypershuis en hoe de renovatie vordert?

Antwoord 107

Zie antwoord op vraag 106. Zie voor de antwoorden 105, 106 en 107 ook de recente stationsbrief van 15 oktober 2015 (Kamerstuk 29 984, nr. 624).

Vraag 108

Wat is stand van zaken met betrekking tot het Randstadspoor Utrecht-Harderwijk? Wanneer gaan de extra treinen naar Harderwijk uiterlijk rijden? Als er nog een financieel tekort is voor de hiervoor benodigde maatregelen, hoe groot is dit tekort dan?

Antwoord 108

Zoals mijn ambtsvoorganger u heeft gemeld in de brief van 24 april 2014 (Aanhangsel Handelingen II 2013/14, nr. 1800) is in een regionaal bestuurlijk overleg op 23 mei 2013 besloten de planstudie die sinds 2010 liep stop te zetten. Reden hiervoor was dat een 3e en 4e sprinter niet robuust inpasbaar waren in de dienstregeling. Afgesproken is een MIRT Onderzoek te starten met een bredere scope waarbij gezocht is naar haalbare dienstregelingsvarianten die een oplossing bieden voor de geconstateerde knelpunten, waaronder de 3e en 4e sprinter. Dit onderzoek is begin 2015 afgerond. In het onderzoek is gekeken naar oplossingen voor een betere OV-bereikbaarheid in Midden-Nederland: hoe kan het OV-product in het gebied tussen Utrecht, Amersfoort, Harderwijk en Hilversum integraal verbeterd worden, met de trein als dragend systeem. Tijdens het onderzoek zijn een aantal haalbare oplossingsrichtingen onderzocht. Door de stuurgroep is besloten om de meest haalbare en meest effectieve combinaties van niet-OV, HOV- en spoorse oplossingen uit het onderzoek samen te stellen en vervolgens in een studie hieruit de voorkeursoplossing te bepalen. Uit het onderzoek is gebleken dat er gecombineerde maatregelpakketten bestaan binnen een budget van circa € 25 tot € 35 mln. Dit is ook zo voorbereid voor de OV- en Spoortafels van dit voor- en najaar.

De provincies Utrecht en Gelderland werken momenteel in overleg met het ministerie aan een plan van aanpak voor de studie om tot een voorkeursoplossing te komen. Daarnaast wordt gezocht naar financieringsmogelijkheden van de studie en de voorkeursoplossing. Vanuit de herijking in het kader van de LTSA is € 100.000 studiegeld beschikbaar gesteld voor dit project. Een andere constatering uit de herijking is dat tot 2028 op de Rijksbegroting geen middelen beschikbaar zijn voor de door de regio gewenste investering aan het spoor. Omdat vanuit de herijking slechts geld beschikbaar is gesteld voor de studie, moet er rekening mee worden gehouden dat haalbare financiering van de uit de studie volgende voorkeursoplossing in ieder geval tot 2028 niet tot de mogelijkheden behoort.

Vraag 109

Wat zijn de gevolgen van het langer doorlopen van de verbouwing van station Utrecht Centraal? Wordt verdere uitloop verwacht?

Antwoord 109

Als gevolg van de langere doorlooptijd van 2 jaar zijn door de aannemers-combinatie meerkosten gemaakt en door ProRail hogere kosten voor projectvoorbereiding, engineering, administratie en toezicht/ uitvoeringsbegeleiding (PEAT). Dit betreft zoals in de begroting 2016 vermeld in totaal € 53,2 mln. aan meerkosten. Bovendien worden de reizigers in het station langer geconfronteerd met bouwwerkzaamheden. Volgens de huidige planning wordt het station in 2016 opgeleverd. Een verdere uitloop van de bouw van de OV-terminal wordt niet verwacht.

Vraag 110

Wat zijn de gevolgen van de verhogingen van het projectbudget voor de overgebleven financiële ruimte en risicoreservering voor de OV-terminal Utrecht?

Antwoord 110

De verhoging van het projectbudget heeft tot gevolg dat deze nu aansluit op de prognose eindstand van ProRail. Bij de verhoging van het projectbudget is rekening gehouden met het risicoprofiel van het project. In oktober 2014 is de prognose eindstand van ProRail door een extern bureau beoordeeld. De overgebleven financiële ruimte na de budgetop-hoging is naar verwachting afdoende om het project in 2016 af te kunnen ronden. Zie voor de antwoorden 109 en 110 ook de recente stationsbrief van 15 oktober 2015 (Kamerstuk 29 984, nr. 624).

Vraag 111

Hoe worden de financiële risico's van de Noord-Zuidlijn bij een eventuele verdere uitloop verdeeld?

Antwoord 111

Het rijk heeft voor de Noord/Zuidlijn een vaste bijdrage verleend als subsidie en is daarmee niet risicodragend.

Vraag 112

Wat is de stand van zaken van het project Noord-Zuidlijn nu een van de aannemers failliet is gegaan?

Antwoord 112

In het kader van de in antwoord op vraag 111 verleende subsidie heeft de gemeente Amsterdam de mogelijkheid elk kwartaal een declaratie in te dienen voor gemaakte kosten. Wanneer er aanzienlijke versnellingen mogelijk zijn of wanneer er vertragingen zijn in het kasritme van het project, vindt overleg plaats tussen gemeente en rijk. De gemeente heeft het ministerie nog niet bericht over mogelijke veranderingen.

Vraag 113

Wordt de verlenging van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol in dit project meegenomen?

Antwoord 113

Nee.

Vraag 114

Komen er het komend jaar nog tegenvallers aan en vallen die binnen het budget of is de gemeente Amsterdam daarvoor verantwoordelijk?

Antwoord 114

Zie de antwoorden op de vragen 111 en 112. Aangezien het een subsidie betreft is de gemeente verder verantwoordelijk voor de uitvoering van het project binnen het budget.

Vraag 115

Is met het realiseren van een tramverbinding naar De Uithof/Utrecht Science Park in 2018 het knelpunt opgelost? Zo nee, welke aanvullende maatregelen worden overwogen?

Antwoord 115

Het realiseren van een tramverbinding naar De Uithof/Utrecht Science Park in 2018 draagt bij aan de verbetering van de kwaliteit van de bereikbaarheid naar De Uithof/Utrecht Science Park. De Uithoflijn biedt enerzijds een bijdrage aan de betrouwbaarheid van het regionale OV en anderzijds biedt het een oplossing voor het capaciteitsprobleem op de relatie Utrecht Centraal–De Uithof tot 2025. Of daarmee het knelpunt in termen van kwaliteit en capaciteit voor de lange termijn is opgelost valt nog te bezien. Dit hangt onder meer af van de feitelijke doorgaande groei en ontwikkeling van de stad en het Science Park Utrecht. Het ligt het voor de hand dat de druk op de bereikbaarheid naar het Science Park Utrecht verder toeneemt maar de mate waarin is onzeker. De bereikbaarheids- en verstedelijkingsstrategieën in Utrecht hangen dermate nauw met elkaar samen dat in het BO MIRT van 14 oktober 2015 is afgesproken de regionale ov verkenning om te zetten in een gebiedsverkenning Utrecht. Daarin zal ook aandacht zijn voor mogelijk aanvullende maatregelen indien uit o.a. ruimtelijk- economische analyse blijkt dat dit nodig is.

Vraag 116

Kunt u toelichten of de hinder die wordt ondervonden bij de uitvoeringswerkzaamheden van De Zaan zal gaan zorgen voor een verlate oplevering?

Antwoord 116

Hinder bij de uitvoeringswerkzaamheden is niet de oorzaak voor een verlate oplevering. De complexiteit van de ontwerpwerkzaamheden voor de Wilhelminasluis veroorzaakt de gerapporteerde vertraging in de oplevering. Hierdoor treedt de omgevingshinder op over een langere periode. Dit wordt met alle belanghebbenden besproken en afgestemd. Dit provinciale project valt overigens onder de verantwoordelijkheid van de provincie Noord-Holland.

Vraag 117

Hoe wordt er uitvoering gegeven aan het mogelijk maken van de transitie naar duurzame mobiliteit in de Zuidvleugel?

Antwoord 117

Aangaande de transitie naar duurzame mobiliteit zijn onder meer in het «Energieakkoord voor duurzame groei» ambitieuze lange termijn doelen voor vervoer in Nederland afgesproken. Om deze doelen te realiseren is een gezamenlijke visie op een duurzame brandstoffenmix in Nederland ontwikkeld. Alleen met een combinatie van efficiënte vervoersmiddelen en duurzame brandstoffen kunnen de doelstellingen gehaald worden. Dit betekent onder meer elektriciteit en waterstof waar mogelijk en inzet van hernieuwbaar gas en duurzame biobrandstoffen als overbrugging tussen het gebruik van fossiele olie en volledig hernieuwbare energiebronnen. Ook wordt ingezet op gedragsverandering, onder meer door de fiets en het OV aantrekkelijk te maken.

Een voorbeeld van die transitie naar duurzame mobiliteit in de Zuidvleugel is het project «N211 geeft energie». De N211 in het Westland wordt omgebouwd tot een weg die zelf energie opwekt voor haar eigen

verlichting. In het normale proces van groot onderhoud wordt deze provinciale weg uitgebreid met nieuwe oplossingen op het gebied van energiebesparing en -opwekking. Het is onderhoud met een verduurzamingsslag erbij. Ze maken «werk met werk».

De provincie Zuid-Holland werkt hierbij nauw samen met de gemeente Westland en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag¹⁰.

Vraag 118

Waarom maakt het project Internationale Connectiviteit Zuidelijke Randstad (ICZR) geen deel uit van het project bereikbaarheid regio Rotterdam-Den Haag?

Antwoord 118

In het BO MIRT Zuidvleugel van 12 oktober jl. is afgesproken dat de uitkomsten en de onderliggende analyses van het MIRT Onderzoek Internationale Connectiviteit Zuidelijke Randstad worden meegenomen in de kwartiermakersfase van het MIRT Onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag.

Vraag 119

Wanneer zijn de uitkomsten van het MIRT Onderzoek bereikbaarheid Rotterdam en Den Haag beschikbaar?

Antwoord 119

Zoals afgesproken in het BO MIRT in het najaar van 2014 is het MIRT Onderzoek bereikbaarheid Rotterdam en Den Haag gestart in de eerste helft van 2015. De resultaten van dit onderzoek zijn uiterlijk beschikbaar in 2017.

Vraag 120

Wanneer zijn de uitkomsten van het MIRT Onderzoek Internationale Connectiviteit Zuidelijke Randstad beschikbaar? Wat zijn de doelstellingen? Kan worden geconcretiseerd op welke wijze de Zuidelijke Randstad op het gebied van agglomeratiekracht achterblijft op Europese concurrenten?

Antwoord 120

De uitkomsten van het MIRT Onderzoek Internationale Connectiviteit Zuidelijke Randstad (ICZR) en bijbehorende achtergrondinformatie zijn beschikbaar¹¹. De doelstelling van het MIRT Onderzoek was het verkrijgen van zicht op de wenselijkheid en effectiviteit van verbeteringen ten aanzien van internationale connectiviteit, zodat oplossingsrichtingen kunnen worden geformuleerd die de economische kracht van de Zuidelijke Randstad versterken.

Nederlandse stedelijke regio's, zoals de Zuidelijke Randstad, worden gekenmerkt door een polycentrische verstedelijkingsstructuur. Hierdoor heeft deze regio vergeleken met Europese concurrenten te maken met een relatief kleine bevolkingsomvang en een lagere dichtheid van banen en bewoners, waardoor ze in vergelijking met bijvoorbeeld Londen en Parijs een mindere agglomeratiekracht heeft. Dit kan leiden tot minder economische groei.

Het gebrek aan agglomeratiekracht kan deels gecompenseerd worden door een goede positie van steden in internationale, nationale en regionale netwerken. In het BO MIRT Zuidvleugel van 12 oktober jl. zijn tussen Rijk en regiopartners afspraken gemaakt om de internationale aantrekkelijkheid en de connectiviteit van de Zuidelijke Randstad voor

¹⁰ www.n211geeftenergie.nl

¹¹ <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ruimtelijke-ordening-en-gebiedsontwikkeling/inhoud/meerjarenprogramma-infrastructuur-ruimte-en-transport-mirt>

personen de komende jaren met beperkte maatregelen te versterken. Zie de Kamerbrief MIRT die gelijktijdig met deze antwoorden aan de Tweede Kamer wordt verstuurd.

Vraag 121

Wat is de doelstelling van het programma Stimuleren verstedelijking Zuidelijke Randstad? Wanneer zijn de uitkomsten beschikbaar? Wat zijn de doelstellingen? Welke (financiële) rijksbijdrage wordt er geleverd? Hoe past dit project in de MIRT-systematiek?

Antwoord 121

In het BO MIRT 2013 is afgesproken een MIRT Onderzoek te starten naar het stedelijk wonen in deze regio. Aanleiding voor het onderzoek is de stagnatie van investeringen in de realisatie van de woningbouw in stedelijke woonmilieus waar veel vraag naar is. En dat terwijl de populariteit van de steden in deze regio blijft toenemen. Centrale doelstelling van het onderzoek was te achterhalen welke factoren partijen belemmeren om te investeren in stedelijk wonen en hoe deze belemmeringen kunnen worden weggenomen. De eerste resultaten van het onderzoek zijn bekend en kunnen leiden tot een nieuwe impuls voor het stedelijk wonen. Het gaat onder meer om het vergroten van het aandeel vrije sector huurwoningen, het versnellen van de verduurzaming van de bestaande woningvoorraad in combinatie met vermindering van investeringskosten en woonlasten, alsmede het stimuleren gebiedsgerichte (her)ontwikkeling van openbaar vervoer georiënteerde locaties, waarbij wonen een belangrijke positie inneemt. Rijk en regio hebben het proces samen gefaciliteerd, ook financieel. Daarvoor hebben beide partijen elk 150.000 euro beschikbaar gesteld voor de periode 2014/2015.

Het onderzoek is onlangs afgerond. Rijk en regio hebben besloten het proces nog een jaar te faciliteren zodat de resultaten goed kunnen landen en ten behoeve van verdere kennisdeling. Het MIRT Onderzoek is benoemd als voorbeeldproject in het kader van de vernieuwing van de MIRT systematiek.

Het betrof een uniek proces van onderop en waarbij meer dan 100 partijen, zoals gemeenten, beleggers en ontwikkelaars, kennis- en maatschappelijke instellingen corporaties bij betrokken waren. Zie antwoord 83 voor de MIRT-systematiek.

Vraag 122

In hoeverre wordt rekening gehouden met het milieu tijdens het stimuleren van de verstedelijking van de Zuidelijke Randstad?

Antwoord 122

Tijdens het onderzoek is expliciet aandacht besteed aan het stimuleren van de verduurzaming en energiebesparing bij bestaande woningbouw, alsmede het hergebruik en de transformatie van gebouwen en locaties in bestaand stedelijk gebied.

Vraag 123

Wanneer gaat het project Verkenning Haaglanden over naar de planuitwerkingfase?

Antwoord 123

Na het starten van de verkenning Haaglanden is bekend geworden dat pas na 2020 budget voor de rijksonderdelen van dit project beschikbaar is. In de bestuursovereenkomst voor dit project is daarom vastgelegd dat het tracébesluit voor 2020 zal worden vastgesteld om tijdige realisatie te kunnen starten. Omdat een tracéprocedure ongeveer 2 jaar duurt is het voornemen de procedure in 2017 te starten. Het tracébesluit zal worden gemaakt op basis van de dan meest actuele gegevens.

Vraag 124

Wat is de actuele stand van zaken rondom de A13-A16 Rotterdam? Wat is de reden dat er niet gekozen wordt voor een betere inpassing van de A13/A16 terwijl dat een grote wens is van de gemeente Rotterdam? Is dit enkel een financiële afweging? Is er in verband met dit project nog ruimte om de wensen van omwonenden mee te nemen?

Antwoord 124

Het ontwerp-tracébesluit (OTB) heeft ter inzage gelegen van 25 september tot en met 5 november 2015 jl. Een ieder, waaronder omwonenden, heeft hierop zienswijzen kunnen indienen.

Voor alle trajectdelen worden (milieu)maatregelen getroffen om te voldoen aan de wettelijke eisen voor onder meer geluid en luchtkwaliteit. Daarnaast vind ik een goede inpassing van de A13/A16 belangrijk. Ik heb daarvoor gesprekken gevoerd met regionale partijen en omwonenden. Door de regio en mijzelf is circa € 265 mln. aan extra inpassingsmaatregelen getroffen, bovenop de wettelijk noodzakelijke (milieu)maatregelen.

Vraag 125

Kunt u toelichten hoe de financiering van A13/A16 Rotterdam is veranderd naar aanleiding van het besluit om geen tol meer te gaan heffen?

Antwoord 125

Ik heb u hierover geïnformeerd bij brief van 4 november 2013 (Kamerstuk 33 750 A, nr. 19).

De toeloping van de A13/16 betrof € 254 mln. Deze heb ik gefinancierd uit de risicoreserveringen die ik op het Infrafonds heb getroffen.

Vraag 126

Kunt u het verschil in verkeersintensiteit tijdens de spitsuren inzichtelijk maken op de A13 Delft-Rotterdam, met de aanleg van de A13/A16 afgezet tegen de huidige situatie?¹²

Antwoord 126

Als gevolg van de groei van het verkeer, groeit de intensiteit in de ochtendspits op de A13 tussen Delft en het nieuwe knooppunt met de A16 met ongeveer 10 tot 15% tot 2030 ten opzichte van de huidige situatie. Ten zuiden van het nieuwe knooppunt nemen de intensiteiten met 10–15% af. Voor de avondspits wordt ten noorden van het knooppunt een groei voorzien van 25–30% en ten zuiden van het knooppunt wordt een afname voorzien van 15–25%. De bandbreedtes worden veroorzaakt doordat de berekeningen niet per traject maar per wegvak worden gedaan. Meer informatie hierover kunt u vinden in het verkeersrapport bij het ontwerp-tracébesluit (bijlage E), in het bijzonder tabel 4.5 en 4.10. Het verkeersrapport is vinden via de link in de voetnoot.

Vraag 127

Kunt u het verschil in verkeersintensiteit tijdens de spitsuren inzichtelijk maken op de A20 Nieuwerkerk–Schiedam, met de aanleg van de A13/A16 afgezet tegen de huidige situatie?

Antwoord 127

Als gevolg van de groei van het verkeer en de openstelling van een aantal nieuwe verbindingen verandert de intensiteit in de ochtendspits op de A20 tussen Nieuwerkerk en Schiedam van een afname tot 10% tot een groei van 45% tot 2030 ten opzichte van de huidige situatie. Als gevolg van het project A13/A16 nemen de verkeersintensiteiten tussen het

¹² www.platformparticipatie.nl/projecten/alle-projecten/projectenlijst/a16-rotterdam/ontwerptracebesluit/documenten/Index.aspx

Terbregseplein en het Kleinpolderplein met 5 tot 15% af ten opzichte van de situatie zonder de A13/A16. Voor de avondspits gelden vergelijkbare waarden. De (soms grote) bandbreedtes worden ook hier veroorzaakt doordat de berekeningen niet per traject maar per wegvak worden gedaan. Meer informatie hierover kunt u vinden in het verkeersrapport bij het ontwerptractébesluit (bijlage E), in het bijzonder tabel 4.5 en 4.10. Zie voor de link vraag 126.

Vraag 128

Wat wordt de positie van de molen De Zelden van Passe?

Antwoord 128

De positie van de molen Zelden van Passe wordt door de RijnlandRoute niet gewijzigd. Het ontwerp van de weg is zodanig aangepast dat de molen kan blijven functioneren op zijn huidige (historische) locatie.

Vraag 129

Kan er een precies overzicht gegeven worden van het financiële kostenplaatje van de afgesproken risicoverdeling bij dit project? In welk geval bent u bereid om gedeeltelijk ook het risico te dragen wanneer de kosten voor de aanleg van het Theemswegtracé wegens opgetreden risico's uitstijgen boven de huidige door het Havenbedrijf Rotterdam geraamde kosten? Wat verstaat u in dit verband onder gedeeltelijk? En om welke kosten gaat dit? Op welke risico's wordt precies gedoeld?

Antwoord 129

Afgesproken is dat lenM en HbR gezamenlijk risicodragend zijn voor € 39 mln. wanneer de aanlegkosten, inclusief projectmanagement, engineering, administratie en toezicht door ProRail, van het project hoger uitvallen dan de huidige door HbR geraamde kosten. Hierbij geldt een verdeling van 42,7% lenM en 57,3% HbR voor elke eventuele extra euro aan benodigd budget. Dit betekent dat lenM maximaal € 16,65 mln. bijdraagt aan optredende risico's (in de theoretische situatie van € 10 mln. aan optredende risico's betekent dit dat lenM € 4,27 mln. bijdraagt en HbR € 5,73 mln.). HbR is zelfstandig risicodragend in het geval meerkosten ontstaan van meer dan € 39 mln. Het kan zowel gaan om risico's die kunnen leiden tot een hogere raming voor gunning aan de aannemer (bijvoorbeeld prijsstijgingen boven de IBOI indexering) als tegenvallers tijdens de realisatie.

Vraag 130

Kunt u nader duiden welke bandbreedte er precies wordt gehanteerd bij elke raming voor de aanleg van het Theemswegtracé? Wie neemt de eindverantwoordelijkheid bij dit project?

Antwoord 130

Voor de structuurvisie is een raming voor het Theemswegtracé opgesteld met een bandbreedte van +/- 25%. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft, vooruitlopend op het ontwerptractébesluit, een raming opgesteld met een bandbreedte van +/- 15%. De afspraken over risicoverdeling zijn gemaakt op basis van die raming met een bandbreedte van +/- 15%. Als het HbR eind 2015 een sluitende business case heeft voor het Theemswegtracé zal het Havenbedrijf Rotterdam de (financiële) eindverantwoordelijkheid op zich nemen. Mocht er geen sluitende Business case zijn, dan zal ik de grootschalige renovatie ter hand nemen.

Vraag 131

Is het taakstellend budget van 38 miljoen euro voor het project Den Haag CS nog toereikend nu er vertraging is opgetreden door de discussie en heroverweging van het voorkeurstracé?

Antwoord 131

Er is geen sprake van heroverweging van een voorkeursstracé. ProRail heeft extra onderzoeken moeten doen voor het beoogde ontwerp door aanscherping van ontwerp en veiligheidsnormen. Op dit moment zijn er geen signalen dat het taakstellend budget van € 38 mln. onvoldoende is voor de realisatie van de ombouw van emplacement Den Haag Centraal.

Vraag 132

Is het plaatsen van toegangspoortjes afhankelijk van dit project?

Antwoord 132

Het is de verantwoordelijkheid van NS om OV chipkaartpoortjes te realiseren op stations. Het plaatsen van OV chipkaartpoortjes hangt samen met de ombouw van het emplacement Den Haag Centraal. Om die reden zijn NS, ProRail en IenM met elkaar in gesprek om te bezien op welke wijze de OV chipkaartpoortjes op de beste manier geplaatst kunnen worden op Den Haag Centraal gegeven de beperkte ruimte.

Vraag 133

Zijn er financiële tegenvallers en voor wiens rekening komen die?

Antwoord 133

Op dit moment is daarvan geen sprake.

Het is de verantwoordelijkheid van NS, in zorgvuldig overleg met de betreffende gemeente, om OV chipkaartpoortjes te realiseren op stations. Vanuit de FENS-gelden is een bedrag geoormerkt voor de plaatsing en in gebruik name van de OV chipkaartpoortjes. De NS hoort dan ook eventuele tegenvallers voor het plaatsen van poortjes voor zijn rekening te nemen.

Vraag 134

In hoeverre wordt het project Den Haag CS geïntegreerd met het verlengen van de perronsporen, zodat OV-chipkaartpoortjes of -paaltjes gunstiger neergezet kunnen worden ten behoeve van de reizigersstromen? Waarom is de plaatsing van OV-chipkaartpoortjes en dergelijke niet eerder meegenomen in de uitvoering van de verbouwing van Den Haag CS?

Antwoord 134

Zie het antwoord op vraag 132.

Het ontwerp van de OV-chipkaartpoortjes is later toegevoegd aan het ontwerp van NSP Den Haag Centraal dat eerder was vastgesteld. Op basis van dit ontwerp zijn voorzieningen gerealiseerd ten behoeve van de naderhand door NS nog te plaatsen OV-chipkaartpoortjes. Momenteel wordt als onderdeel van het emplacementsproject onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor het plaatsen van OV chipkaartpoortjes. NS, ProRail en IenM zijn in gesprek om te bezien op welke wijze hieraan invulling kan worden gegeven.

Vraag 135

Wie draait er op voor de tekorten bij de spoorcorridor Delft?

Antwoord 135

In 2008 heeft het Rijk op verzoek van gemeente Delft en uw Kamer de verantwoordelijkheid voor de aanleg van de spoortunnel in Delft overgenomen van gemeente Delft. Deze overname is op 8 juli 2008 vastgelegd in een addendum op de Bestuurlijke Uitvoeringsovereenkomst Spoorzone Delft. Alle kosten in verband met de ontwikkeling, aanbesteding en realisatie, waaronder inbegrepen de uitvoeringsrisico's, voor zover deze kosten verband houden met de deelprojecten spoorinfra-

structuur, het spoorse deel van de OV-knoop en de stationshal van het project Spoorzone Delft, zijn voor rekening van het Rijk. Aanvankelijk lagen deze uitvoeringsrisico's bij de gemeente Delft. In het addendum op de Bestuurlijke Uitvoeringsovereenkomst van 8 juli 2008 is met gemeente Delft overeengekomen dat ingeval de opgetreden risico's op deze deelprojecten een bedrag van € 45 mln. (exclusief btw), ofwel € 53 mln. (inclusief btw) overschrijden, hetgeen zich heeft voorgedaan, de gemeente Delft aan de dekking van de opgetreden risico's een bijdrage levert tot een maximum van € 5 mln. De bijstelling op het project bedraagt ten opzichte van de begroting in 2006 in totaal € 283 mln., waaronder € 77 mln. prijsbijstelling en btw, € 76 mln. aanpassing scope en € 130 mln. overig, zijnde € 53 mln. extra risicoreservering uit de externe audit en een kostenoverschrijding van € 77 mln. veroorzaakt door uitloop van de planning, een financieringstekort in het PEAT-budget en gewijzigde inzichten in de Delftse grondwaterstand.

Vraag 136

In hoeverre zijn er nog plannen, zeker gelet op de ontwikkeling van station Bleizo, om het Randstadrailtracé vanaf Zoetermeer door te trekken, ongeveer tot Rodenrijs? En hoe zien deze (mogelijke) plannen er dan concreet uit?

Antwoord 136

Het Ministerie van IenM heeft de beslissing genomen met NS, ProRail en regionale partijen om station BleiZo te realiseren. Doel is om een multimodale knoop BleiZo te realiseren, waarbij trein, Randstadrail, bus en fiets op elkaar aansluiten. Hiervoor wordt de Randstadrail doorgetrokken over de A12 naar het nog te realiseren station BleiZo. Het is aan de regio hoe om te gaan met de verlenging van het Randstadrailtracé.

Vraag 137

Waarom is hier gekozen voor lightrail in plaats van een verbinding voor een sprinter? Wat is het verschil in kosten voor wat betreft de aanleg?

Antwoord 137

Station BleiZo ligt aan het hoofdrailnet en zal voorlopig worden bediend met een sprinter. Zie ook vraag 136.

Vraag 138

Wat is de verhouding tussen het project Verkenning Haaglanden en het project Rotterdamsebaan? Maakt het budget van 305 miljoen euro dat beschikbaar is voor de Rotterdamsebaan deel uit van de gereserveerde middelen à 447 miljoen euro voor het project Verkenning Haaglanden?

Antwoord 138

De Rotterdamsebaan wordt een van de zogenaamde inprickers die het Hoofdwegennet met de stedelijke agglomeratie Den Haag verbindt. Deze is bedoeld als ontsluiting van de stad en om de A12 Utrechtsebaan te ontlasten. De overige inprickers van het Hoofdwegennet A12/A4/A13 maken samen met de A4 Passage onderdeel uit van de verkenning Haaglanden. Deze inprickers betreffen de N211, de Beatrixlaan en de N14. Deze zijn in deze verkenning in samenhang met de Rotterdamsebaan bekeken. De uitvoering van de Rotterdamsebaan is al gestart. Van de verkenning Haaglanden is de planuitwerking voor de N211 gestart. De overige onderdelen zullen na 2020 worden uitgevoerd.

De rijkssubsidie van € 305 mln. voor de Rotterdamsebaan maakt geen onderdeel uit van de voor verkenning Haaglanden gereserveerde middelen van € 447 mln.

Vraag 139

Hoeveel geld wordt gereserveerd voor Breeddiep en wie dragen hier aan bij? Wie neemt de eindverantwoordelijkheid bij dit project?

Antwoord 139

Volgens de raming komen de totale kosten voor het project op € 16 mln. inclusief btw. IenM levert een bijdrage van 50% van de kosten van verbreding Breeddiep aan het Havenbedrijf Rotterdam (HbR). HbR draagt de overige 50% van de kosten en voert het project uit.

Vraag 140

Kunt u toelichten op welke manier er rekening gehouden wordt met de natuur, het landschap en recreatie bij het herstel van de steenbekleding bij de Oosterschelde en Westerschelde?

Antwoord 140

In de periode van 1997 tot en met 2015, is de steenbekleding (bekleding van de dijk boven water) op de Zeeuwse dijken versterkt. In totaal is 325 kilometer dijk versterkt, met aandacht voor omgeving, natuur en cultuurhistorie. Hoe hier per dijktraject rekening mee is gehouden is terug te vinden in de projectplannen voor de Waterwet. In de projectplanprocedure is inspraak mogelijk geweest. Per onderdeel nader toegelicht: Natuur is geborgd in de verleende vergunningen in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 en in de gehanteerde gedragscode van de Flora- en faunawet. Er zijn extra inspanningen verricht om provinciale aandachtsoorten, zoals bijvoorbeeld zeegras, zeekool en gele hoornpaver, te ontzien of om flora en/of fauna tegemoet te komen. Tevens zijn er afspraken gemaakt met diverse overheden en organisaties over de spreiding van werken in de Oosterschelde. Zowel in de projectplanprocedure als in de Natuurbeschermingswetprocedure is inspraak mogelijk geweest.

Landschap is geborgd middels de landschapvisie. Cultuurhistorie is geborgd door afstemming met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE), de provincie Zeeland en de Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland (SCEZ). Hierbij wordt gebruik gemaakt van een kaart met objecten en hun waarde.

Recreatie is geborgd middels overleg tussen overheden en partijen rond de dijktrajecten. Op diverse locaties zijn onderhoudspaden opengesteld voor recreatief medegebruik, zijn duiktrappen of zwemtrappen aangelegd, zijn boothellingen, visplateaus of getijdenpoelen gerealiseerd en zijn haventjes opgeknapt en uitgebaggerd. Vaak met financiële steun van betrokken partijen.

Vraag 141

Zijn er ook andere, meer milieuvriendelijkere alternatieven overwogen bij het herstel van de steenbekledingen van Oosterschelde en Westerschelde?

Antwoord 141

Ja, er zijn milieuvriendelijkere varianten overwogen en zoveel als mogelijk toegepast. Het gaat dan om toplagen op diverse bekledingstypes voor het stimuleren van flora en fauna, het minder gebruik maken van tropisch hardhout, het hergebruik van diverse vrijkomende materialen in hetzelfde werk, het toepassen van in-situ grondverbeteringen en het stimuleren van de opdrachtnemer om milieuvriendelijk te ontwerpen en te werken via contracteisen.

Vraag 142

Wat zijn de consequenties voor de ontwerprijksstructuurvisie Grevelingen Volkerak-Zoommeer als er geen duidelijkheid komt over de financiële dekking in 2016?

Antwoord 142

Indien financiële dekking onvoldoende gerealiseerd wordt, zal de ontwerprijksstructuurvisie Grevelingen Volkerak-Zoommeer in de huidige vorm niet definitief worden vastgesteld. Met regionale partijen wil ik in gesprek blijven om nader te bezien hoe hiermee om te gaan. Een van de manieren is, zoals besproken in het BO MIRT Zuidvleugel/Zeeland, het vasthouden aan de visie en binnen die visie bekijken wat nog wel mogelijk is; zoals fasering in de tijd en het zoeken naar mogelijke alternatieve combinaties van maatregelen.

Vraag 143

Zijn de wensen van de huidige gebruikers van de haven al vastgelegd in contracten?

Antwoord 143

Mede in het kader van de beantwoording van de zienswijzen op het ontwerp tracébesluit wordt overleg gevoerd met de nautische dienstverleners in Terneuzen. Gezamenlijk met deze dienstverleners is een schetsontwerp van de dienstenhaven opgesteld waarin de huidige functies veilig terugkomen. Op basis van dit schetsontwerp zijn de contracteisen voor de bouwer opgesteld voor de realisatie hiervan.

Vraag 144

Kunt u toelichten hoe er uitvoering wordt gegeven aan het Energieakkoord in Brabant met betrekking tot de infrastructuur aldaar?

Antwoord 144

Het Energieakkoord voor duurzame groei is ondertekend door het Interprovinciaal Overleg (IPO) namens alle provincies. De belangrijkste afspraak uit het Energieakkoord waar de provincies zich aan hebben gecommitteerd betreft het realiseren van 6.000 MW windenergie op land in 2020. Op basis van afspraken tussen de provincies zal Noord-Brabant hiervan 470,5 MW realiseren. De provincie heeft zelf in de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening 2014 en de Provinciale Verordening Ruimte het kader vastgelegd voor de ruimtelijke inpassing hiervan.

Vraag 145

Wat zijn de gevolgen van de verbreding van de N279-Noord en de omleiding om Veghel bij Zijtaard op de capaciteit van de A50 bij Veghel? Waarom wordt er bij Veghel niet gekozen voor een ongelijkvloerse aansluiting van de N279 op de A50?

Kan er bij Zijtaard een nieuwe aansluiting van de N279 op de A50 worden gerealiseerd?

Antwoord 145

De verbreding van de N279 betreft een provinciaal project. De wijze van uitvoering is daarbij ook aan de provincie. Waar voor een ongelijkvloerse aansluiting van de N279 op de A50 bij Veghel een aanvraag was ingediend, is deze als niet kosteneffectief beoordeeld. Andere onderdelen, zoals een nieuwe aansluiting bij Zijtaart, waren onderdeel van de zogenoemde «Ruit Eindhoven». Deze is in het Bestuursakkoord 2015–2019 van de provincie Noord-Brabant gesneuveld. De provincie Noord-Brabant werkt met anderen aan nieuwe plannen die de bereikbaarheid in Zuidoost Brabant moeten verbeteren, naar aanleiding van de motie Hoogland c.s. Hierover is uw Kamer separaat geïnformeerd in de brief «Bereikbaarheid Zuid-Nederland» (Kamerstuk 34 000 A, nr. 16).

Vraag 146-1

Hoeveel treinen zullen er blijven rijden tussen Roosendaal en Antwerpen op het moment dat de Beneluxtrein uit de dienstregeling wordt genomen? Worden er inspanningen verricht om een snelle verbinding tussen Roosendaal en Antwerpen te behouden?

Antwoord 146-1

Op het moment dat de IC Brussel (voorheen Beneluxtrein) deels over de HLS-Zuid via Breda gaat rijden, blijven – net als nu – 16 stoptreinen per dag per richting rijden tussen Roosendaal en Antwerpen.

Met de betrokken partijen (regio, vervoerders) wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn om de verbindingen te verbeteren. Op basis van deze informatie wordt in overleg getreden met de Belgische regering.

Vraag 146-2

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de verkenning van een nieuwe spoorwegverbinding tussen Antwerpen (haven) en Zeeland die in het kader van het werkprogramma Zeehavens wordt uitgevoerd?

Antwoord 146-2

Zeeland Seaports heeft een verkenning opgesteld waarvan de resultaten momenteel met mijn ministerie nader worden besproken.

Ik zie vooralsnog echter geen aanleiding om mijn eerdere besluit te heroverwegen. In de brief van 26 juni 2014 (Kamerstuk 30 373, nr. 55) heeft mijn ambtsvoorganger uw Kamer bericht dat de beperkte hoeveelheden vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor tussen Vlissingen en Antwerpen, een nader onderzoek naar de aanleg van een nieuwe spoorverbinding Vlissingen–Antwerpen (de zogeheten «VeZA-boog») niet rechtvaardigt. Daar komt nog bij dat het «onnodig twee keer op en neer rijden» tussen Roosendaal en Kijfhoek inmiddels niet meer nodig is, omdat deze treinen op het spooreplacement Roosendaal «kop maken» (van rijrichting veranderen). De milieuvergunning van het spooreplacement Roosendaal maakt die rangeerbeweging sinds enige tijd mogelijk. De VeZA-boog is daarom ook niet opgenomen in het definitieve maatregelenpakket herijking 2015 (Kamerstuk 29 984, nr. 629)

Vraag 147

Is het budget dat voor de Ruit Eindhoven beschikbaar was gesteld nog in het geheel beschikbaar voor verbeteringen op de A58 en A67? Kunt u uiteenzetten in hoeverre, en naar welke projecten, de 271 miljoen euro die bedoeld was voor de Ruit Eindhoven in het MIRT, weer teruggevloeid is naar die regio?

Antwoord 147

Over de invulling van de motie Hoogland over de bereikbaarheid van Zuid-Nederland heeft uw Kamer op 5 november 2015 een aparte brief ontvangen (Kamerstuk 34 300 A, nr. 16).

Vraag 148

Hoeveel ongelukken met vrachtwagens zijn er tussen 1 januari 2014 en 1 oktober 2015 geweest op de A67 en hoe verhoudt zich dit tot andere snelwegen?

Antwoord 148

Door Rijkswaterstaat zijn er van januari 2014 t/m augustus 2015 op de hele A67 (Belgische grens tot Duitse grens, circa 70 km weglengte in twee richtingen) 637 ongevallen geregistreerd. Bij circa 30% van deze ongevallen was een vrachtwagen betrokken. Het aantal ongevallen op de A67 wijkt niet af van vergelijkbare trajecten op andere snelwegen.

Vraag 149

Maakt de ontwikkeling van een nieuw IC-station in Eindhoven Noordwest (bij Eindhoven Airport) deel uit van het MIRT Onderzoek Brainport Avenue?

Antwoord 149

De ontwikkeling van een nieuw treinstation als onderdeel van de realisatie van een multimodaal transferpunt in Eindhoven Noordwest (bij Eindhoven Airport) is in het kader van het MIRT Onderzoek Brainport Avenue (2013–2014) onderzocht. In de Bestuursovereenkomst Eindhoven Airport d.d. 24 april 2015 hebben het Rijk, de Regio en Eindhoven Airport afspraken gemaakt over het proces om op termijn een multimodaal transferpunt te realiseren. Hiertoe zal de Regio een groeistrategie bepalen op basis van: fasering, haalbaarheid, samenhang met andere opgaven en optimale inpassing in het stadsregionaal, (inter)nationaal en provinciaal OV-systeem. Indien er op basis van de groeistrategie naar de mening van het Rijk en de Regio voldoende zicht op vervoerwaarde ontstaat om het knooppunt rendabel met een sprinter te bedienen, zullen het Rijk en de Regio een onderzoek starten naar de realisatie van een nieuw treinstation.

Vraag 150

Welke tien samenhangende opgaven uit de gebiedsvisie zullen worden opgenomen in een adaptief programma?

Antwoord 150

De tien samenhangende opgaven uit de gebiedsvisie die zullen worden opgenomen in een adaptief programma, dat wordt aangestuurd door de regio met betrokkenheid van het Rijk, betreffen:

1. Internationale verbindingen;
2. Stationsomgeving;
3. Centrum stedelijke ontwikkeling;
4. Multimodaal transferpunt;
5. Brainport Shuttle;
6. (Her)ontwikkeling Noordwest;
7. Hoofdwegennet;
8. Opschalen HOV systeem;
9. Innovatie, Smart City/mobility, Living Lab;
10. Landschap, stedelijk groen en water als kwaliteitsdragers.

Het Rijk is met name betrokken bij de opgaven internationale verbindingen, hoofdwegennet, stationsomgeving, centrum stedelijke ontwikkeling en multimodaal transferpunt (zie ook het antwoord op vraag 149).

Vraag 151

Wanneer zijn de uitkomsten van het MIRT Onderzoek Brainport Avenue beschikbaar? En hoe verhoudt zich dit met de projecten Brainport Eindhoven en de Kennis as A2?

Antwoord 151

De uitkomsten van het MIRT Onderzoek Brainport Avenue (2013–2014) zijn reeds beschikbaar. Deze zijn opgenomen in de Gebiedsvisie Brainport City 2020–2040 dat in het BO MIRT van 13 november 2014 is vastgesteld. De inzichten die zijn opgedaan in het kader van het MIRT Onderzoek Brainport Avenue/ de Gebiedsvisie Brainport City zijn door diverse partijen ingebracht tijdens de kwartiermakersfase van het MIRT Onderzoek Kennis asA2.

Vraag 152

Wanneer zijn de uitkomsten van het MIRT Onderzoek Kennis as A2 beschikbaar?

Antwoord 152

De resultaten van kwartiermakersfase van het MIRT Onderzoek Kennisas A2 zijn in het programma over de Bereikbaarheid Zuid-Nederland meegenomen. Hierover heb ik u geïnformeerd in mijn brief van 5 november (Kamerstuk 34 300 A, nr. 16). Voor het traject Den Bosch–Deil is een aparte afspraak gemaakt, zie hiervoor ook het antwoord op vraag 154.

Vraag 153

Wordt een verbreding van de Waalbrug bij Zaltbommel betrokken bij het MIRT Onderzoek Kennisas A2?

Antwoord 153

De aanleiding van het MIRT Onderzoek Kennisas A2 betrof een NMCA-knelpunt op het traject Den Bosch–Deil. Hier maakt ook de brug over de Waal onderdeel van uit en is daarmee logischerwijs ook onderdeel van dit MIRT Onderzoek. Welke maatregelen nodig zijn is afhankelijk van de nadere analyse van de opgaven en uitwerking van oplossingsrichtingen.

Vraag 154

Wordt de overgang van 2x4 naar 2x3 rijstroken ter hoogte van de aansluiting van de A2 op de N279 en A59 bij Den Bosch nadrukkelijk betrokken bij het MIRT Onderzoek Kennisas A2? Hoe wordt omgegaan met de aansluiting op de A2 van de N279, na verbreding van de N279 Noord? Is dit een verantwoordelijkheid van het Rijk of van de provincie?

Antwoord 154

Rijk en regio bespreken in het BO MIRT Zuid-Nederland het vervolg van de kwartiermakerfase Kennisas A2. Het traject Den Bosch–Deil maakt daar onderdeel van uit. Over de uitkomsten van de kwartiermakersfase van het MIRT Onderzoek en het BO MIRT Zuid-Nederland wordt uw Kamer voor wat dit traject betreft geïnformeerd in de Kamerbrief over de bestuurlijke overleggen MIRT.

Vraag 155

Maakt het tracé van de A67 tussen Leenderheide en Asten deel uit van het MIRT Onderzoek Kennisas A2?

Antwoord 155

Het tracé tussen Leenderheide en Asten maakte deel uit van de kwartiermakerfase van het MIRT Onderzoek Kennisas A2. Voor wat betreft het vervolg rond de A67 geldt dat Rijk en regio met elkaar in gesprek zijn in het kader van de zogenaamde Brabantcorridor/Bereikbaarheid Zuidoost-Nederland, naar aanleiding van de motie Hoogland c.s. (Kamerstuk 34 000 A, nr. 74) Over de uitkomsten van dit onderdeel van het MIRT Onderzoek zijn in het BO MIRT Zuid-Nederland nadere afspraken gemaakt. Op 5 november 2015 is uw Kamer hierover in de brief «Bereikbaarheid Zuid-Nederland» separaat geïnformeerd (Kamerstuk 34 300 A, nr. 16).

Vraag 156

Wat zijn de gevolgen van de aansluiting van de aftakking van de N69 op de A67 bij Veldhoven voor de capaciteit van en doorstroming op de A67? Wie is er verantwoordelijk voor een eventueel noodzakelijke verbreding van de A67 tussen Veldhoven en de A2?

Antwoord 156

In maart 2012 heb ik de provincie toestemming gegeven voor aantakking van de provinciale N69 op de A67. Ik heb daarbij onder meer als voorwaarde gesteld dat de regio de extra rijstroken financiert die

noodzakelijk zijn om de extra congestie op de A67 tussen Veldhoven-West en knooppunt De Hogt als gevolg hiervan op te vangen. Op verzoek van de provincie Noord-Brabant heb ik die voorwaarde in november 2012 laten vallen, en tegelijkertijd aangegeven dat ik mijzelf daarbij niet verplicht voel om prioriteit te geven aan het treffen van maatregelen op dat traject van de A67.

Vraag 157

Waarom wordt de A67 tussen Geldrop en Leenderheide niet als een fileknelpunt gezien in de NMCA, terwijl het hier wel een reëel knelpunt betreft waar dagelijks files staan?

Antwoord 157

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is vastgelegd welke criteria dit kabinet hanteert voor het aanpakken van bereikbaarheidsproblemen op het hoofdwegennet. De streefwaarde voor het hoofdwegennet is dat de gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden inde spits maximaal anderhalf keer zo lang is als de reistijd buiten de spits. Op snelwegen rond de steden en niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als de reistijd buiten de spits.

Ondanks dat er op de A67 vaak files staan, wordt de streefwaarde hier niet overschreden.

Dat neemt niet weg dat dit traject mijn aandacht heeft.

De samenhang met de randweg rond Eindhoven en het vele vrachtverkeer op deze weg maken dit traject gevoelig voor verstoringen. Ik heb daarom in het AO MIRT dit voorjaar € 50 mln. voor het starten van een verkenning op dit traject toegezegd.

De A67 maakt deel uit van de maatregelen Bereikbaarheid Zuid-Nederland, waarover u op 5 november 2015 een aparte brief hebt ontvangen (Kamerstuk 34 300 A, nr. 16).

Vraag 158

Met hoeveel jaar kan de aanpak van de A58 worden versneld als de provincie Noord-Brabant overgaat tot voorfinanciering?

Antwoord 158

Het budget voor de aanpak van de A58 staat nu geprogrammeerd voor de jaren 2023–2026. Over de A58 zijn in het BO MIRT Zuid-Nederland van 5 november jl. afspraken gemaakt, waarover uw Kamer onlangs in een aparte brief is geïnformeerd.

Vraag 159

Zijn er mogelijkheden om het project A65 Vught-Haren te versnellen?

Antwoord 159

Van het totale beschikbare rijksbudget voor de N65 bij Vught en Haaren (€ 56 mln.) staat het grootste deel (€ 45 mln.) gereserveerd in de jaren 2021 en later. Versnelling van dit project kan dus alleen als andere projecten gaan vertragen. Daar kies ik niet voor, omdat er op de N65 geen beleidsknelpunten volgens rijksbeleid worden aangepakt. De Verkenning N65 vindt om een andere reden plaats, namelijk de overlast en oversteekproblemen die Vught en Haaren ervaren van de N65 (motie Aptroot/Koopmans, Kamerstuk 32 500 A, nr. 95).

Vraag 160

Bestaat de mogelijkheid om, met financiële ondersteuning van de provincie, een volledige verknoping van knooppunt Hooipolder mogelijk te maken?

Antwoord 160

Een volledige aanleg van een verkeerslichtvrij Knooppunt Hooipolder kost meer dan € 200 mln. De provincie Noord-Brabant heeft tot nu toe aangegeven niet bereid te zijn om te investeren in het traject A27 Houten–Hooipolder, inclusief knooppunt Hooipolder. Indien de provincie haar mening verandert, en het ontbrekende budget hiervoor wil dekken, is het mogelijk dit te realiseren. Hiervoor dient dan wel een nieuwe verkenning te starten, want dit is niet opgenomen in het voorkeursalternatief van het project A27 Houten–Hooipolder. Onderbreking van de procedure voor dit traject zal de aanpak van de verbetering van de doorstroming op dit traject sterk vertragen.

Vraag 161

Wordt er een ruimtelijke reservering voor een nieuwe spoorlijn tussen Breda en Utrecht gerealiseerd bij de verbreding van de A27?

Antwoord 161

Ik heb uw Kamer eerder aangegeven dat het aanleggen van een zijligging van de spoorlijn Breda–Utrecht na uitvoering van het project A27 Houten–Hooipolder in de toekomst mogelijk blijft. Naar deze mogelijke spoorlijn zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Op basis van deze onderzoeken die ik u 29 september 2010 heb toegezonden (Kamerstuk 29 984 en Kamerstuk 32 500 A, nr. 232) is gebleken dat het niet verantwoord is verdere stappen te ondernemen t.a.v. deze mogelijke spoorlijn. De MKBA gaf aan dat dit project niet kansrijk is gezien een MKBA-score van 0,05.

Vraag 162

Zijn er mogelijkheden om bij de verbreding van de bruggen op de A27, bij Vianen en Houten, alsnog fietsvoorzieningen te realiseren? Bent u hierover in gesprek met de decentrale overheden? Acht u het een (mede)verantwoordelijkheid van het Rijk om deze bestaande barrières voor fietsers op te heffen?

Antwoord 162

Het fietsbeleid is primair een verantwoordelijkheid van de decentrale overheden. De decentrale overheden maken bij de uitvoering van hun beleid gebruik van de BDU. Het rijk vervult een faciliterende en stimulerende rol zodat de decentrale overheden hun werk goed kunnen doen. In dat kader is met de provincie Utrecht en gemeenten Vianen en Houten overleg gevoerd over het toevoegen van een fietsverbinding op de Houtense- en Hagesteinsebrug aan de verbredingsplannen voor de A27 Houten-Hooipolder. In de huidige situatie zijn er geen verbindingen voor de fiets over de Lek langs de A27, en deze zitten ook niet in de scope van het project A27 Houten-Hooipolder. Ik ben bereid de fietsverbinding mee te nemen bij de realisatie indien de besluitvorming en financiering van deze fietsvoorziening in de regio is geregeld. De regio heeft hier echter tot op heden geen voldoende budget voor gevonden. Het is daarom nu niet mogelijk dit binnen de scope van dit project op te nemen.

Vraag 163

Wat zijn de effecten op sluipverkeer in de dorpen Raamdonksveer en Waspik wanneer er bij het knooppunt A27 Hooipolder wordt gekozen voor een heel klaverblad in plaats van de nu voorgestelde oplossing?

Antwoord 163

Een volledig knooppunt Hooipolder maakt geen onderdeel uit van de scope van de A27 Houten-Hooipolder. Er is dan ook geen onderzoek gedaan naar de effecten van een volledig knooppunt op het onderliggend wegennet. Een volledig knooppunt zal de doorstroming op de A59

verbeteren omdat er dan geen verkeerslichten meer zijn. Zowel bij een volledig knooppunt Hooipolder als bij de oplossing die nu in de scope zit (verbindingsboog), vervalt de aansluiting 34 bij Raamsdonkveer. In beide situaties zullen er consequenties zijn voor de verdeling van het verkeer.

Vraag 164

Kunt u toelichten of u bereid bent om knooppunt Hooipolder in relatie tot de A59 op de MIRT agenda te zetten?

Antwoord 164

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is aangegeven wanneer voor het rijk een weg als knelpunt wordt aangeduid (Kamerstuk 32 660, nr. 17). In de NMCA (Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse) uit 2013 bleek dat de A59 zelfs in een hoog groeiscenario geen knelpunt is. Gezien het feit dat deze weg geen knelpunt is en de budgetten op het Infrastructuurfonds beperkt zijn, ben ik niet bereid om Knooppunt Hooipolder op de agenda te zetten.

Vraag 165

Kunt u toelichten wat de beweegredenen waren van de regio om niet over te gaan tot cofinanciering van de verbreding van de A27 tussen Houten en Hooipolder?

Antwoord 165

De regio heeft eerdere aangegeven dat de A27 Houten-Hooipolder rijksinfrastructuur betreft, en het rijk daarom ook verantwoordelijk is voor de aanpak van deze weg. De weg ontlast beperkt het onderliggende wegennet en heeft daardoor geen regiospecifieke meerwaarde.

Vraag 166

Kunt u toelichten waarom het contract met de aannemer van de geluids- chermen bij Breda Centraal is opgezegd?

Antwoord 166

De ontbinding is gedaan omdat volgens ProRail de opleverdatum niet werd gehaald en er ook geen zicht was op een haalbare datum. De datum van oplevering was meerdere malen verschoven.

Vraag 167

Wat zijn de extra kosten die moeten worden gemaakt vanwege de problemen met het grondwaterpeil? Hoe worden de extra kosten verdeeld tussen het Rijk, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Tilburg?

Antwoord 167

Rijkswaterstaat onderzoekt bij het project Wilhelminakanaal samen met de gemeente Tilburg en de provincie Noord-Brabant de noodzakelijke oplossingen voor het grondwaterprobleem, de te nemen maatregelen en de hiermee samenhangende kosten. Ik verwacht dat er in november op basis van de uitkomsten van het onderzoek een besluit kan worden genomen over de te kiezen oplossing en bijbehorende planning. Ik zal dan ook samen met de regio een besluit nemen over de verdeling van de kosten tussen het Rijk de provincie Noord-Brabant en de gemeente Tilburg.

Vraag 168

Wanneer zijn de uitkomsten van het MIRT Onderzoek Arnhem en Nijmegen beschikbaar? Hoe staat dit onderzoek precies in verhouding tot de Integrale MIRT-Agenda stedelijk netwerk Arnhem-Nijmegen?

Antwoord 168

De uitkomsten van het MIRT Onderzoek Arnhem en Nijmegen zijn sinds eind 2014 beschikbaar. Voor de zomer van dit jaar heeft de regio de analyse uit het MIRT Onderzoek van een integrale visie (de MIRT-agenda) voor de versterking van het stedelijk netwerk Arnhem-Nijmegen voorzien. Inmiddels is een bijbehorende Uitnodigingsagenda opgesteld. De uitnodigingsagenda zal in het najaar van 2015 met het Rijk worden besproken. In het BO MIRT Oost Nederland is hierover op 5 november een procesafpraak gemaakt.

Vraag 169

Wanneer kan de Kamer de resultaten van de drie pilots voor meerlaagsveiligheid tegemoet zien?

Antwoord 169

Zoals aangegeven bij vraag 86 is het Evaluatierapport «Die het water deert, die het water keert. Overstromingsrisicobeheer als maatschappelijke gebiedsopgave» op 7 oktober j.l. gepubliceerd door de Erasmus Universiteit en Deltares. Het rapport staat op het kennisportaal ruimtelijke adaptatie. Ik zal de resultaten van de evaluatie bespreken met de partners in de stuurgroep Water. Daarna zal ik een kabinetsstandpunt voorbereiden.

Vraag 170

Kunt u toelichten of u voornemens bent te beginnen met de voorbereidingen van de uitvoeringsmaatregelen aan de N35 bij Raalte? Zo ja, wanneer worden die voorbereidingen gestart?

Antwoord 170

Op 9 oktober 2015 heb ik in antwoord op schriftelijke vragen van de leden Visser en Hoogland aangegeven dat er vertraging is ontstaan in de start van de uitwerking van de maatregelen. Naar verwachting kan in december 2015 worden gestart met de uitwerking van de maatregelen uit de Bestuursovereenkomst N35 Wijthmen-Nijverdal, waaronder die voor de gemeente Raalte. Mijn ambitie is nog steeds om zoveel mogelijk maatregelen uit te voeren in 2017 en 2018.

Vraag 171

Zijn er plannen om een nieuwe Quick Scan uit te voeren naar het decentraal spoor in Oost-Nederland, zeker nu de maatregelen naar aanleiding van de Quick Scan uit 2008 bijna allemaal zijn gerealiseerd en er daarbij vanuit onder andere de provincie Gelderland wordt aangegeven dat er nog diverse projecten mogelijk zijn, zoals verder verdubbeling en/of elektrificatie van de spoorlijn Arnhem-Winterswijk?

Antwoord 171

Doel van de Quick Scan uit 2008 was het verkrijgen van een gedeeld inzicht in de markt en de capaciteit van de regionale spoorlijnen voor de middellange termijn. Daarnaast werd er, voor zo ver er sprake was van gesignaleerde knelpunten, inzicht gegeven in de oplossingsmogelijkheden met betere benutting van bestaande, en waar nodig, aanleg van nieuwe infrastructuur.

Met het pakket aan overeengekomen maatregelen dat is voortgevloeid uit de Quick Scan worden de grootste problemen op het regionale spoor aangepakt.

Ik zie daarom geen aanleiding om een nieuwe Quick Scan uit te voeren. Daarnaast is de beschikbare investeringsruimte tot 2028 belegd in het definitieve maatregelenpakket herijking 2015.

Voor het door u genoemde traject is er in dit voorstel een bijdrage opgenomen van € 0,1 mln. aan de regionale studie naar elektrificatie van de lijn Zevenaar–Winterswijk.

Vraag 172

Bent u bereid om in overleg met de provincie Groningen de spoorverbinding Groningen-Bremen te verkennen nu de provincie ook al budget beschikbaar heeft gesteld?

Antwoord 172

Nee, nog niet. Het ministerie is wel al sinds geruime tijd betrokken bij het onderzoek van de provincie Groningen naar deze spoorverbinding. Naast dat het project afgelopen juni een TEN-T bijdrage heeft mogen ontvangen vanuit Europa, heeft mijn ambtsvoorganger op 24 juni 2014 de provincie Groningen op de hoogte gesteld van het besluit om € 17 mln. te reserveren binnen het programma grensoverschrijdend spoorvervoer. Over dit besluit is de Tweede Kamer op 16 november 2014, middels de «zesde voortgangsrapportage RSP-Zuiderzeelijn» die als bijlage bij de MIRT-brief aan u is gestuurd, geïnformeerd. Besluitvorming over daadwerkelijke toekenning van het gereserveerde bedrag kan plaatsvinden op basis van nadere informatie over de kosten, de onderzochte varianten en vervoerkundige effecten per variant. De verdere besluitvorming zal samen met de regio plaatsvinden. De provincie Groningen heeft tenslotte ook het project aangedragen als een van de te bespreken onderwerpen tijdens de spoortop die het ministerie samen met de landsdelen in 2016 zal organiseren. De spoortop zal naar verwachting plaatsvinden in combinatie met de Europese TEN-T dagen die in juni 2016 gehouden gaan worden.

Vraag 173

Wanneer zijn de uitkomsten van het MIRT Onderzoek Anders Benutten beschikbaar? Hoe past dit project in de MIRT-systematiek?

Antwoord 173

De regio heeft een plan van aanpak opgesteld voor het MIRT Onderzoek. De uitkomsten van het onderzoek zijn beschikbaar eind 2017. Zie antwoord 83 voor de MIRT-systematiek.

Vraag 174

Is het project Anders Benutten een mal voor andere projecten waar krimp een rol speelt?

Antwoord 174

Ik zou niet willen spreken van een mal – de aanpak van bevolkingskrimp is maatwerk – maar van een gezamenlijk ambitieprogramma. In het Interbestuurlijk Actieprogramma Bevolkingsdaling werken rijk, provincies, IPO en VNG gezamenlijk aan een kennis- en transitieprogramma op het gebied van bevolkingsdaling en leegstand. Experimenteren met nieuwe samenwerkingsvormen, bijvoorbeeld op gebied van bereikbaarheid, hebben prioriteit. Het voortouw ligt hiervoor bij de lokale overheid. De uitkomsten van het MIRT Onderzoek Anders Benutten zijn ook van belang voor andere regio's met vergelijkbare problematiek.

Vraag 175

Wat zijn de gevolgen van de recente uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (Zaaknummer 201409043/1, Uitspraak van 16 september 2015) voor dit project zowel in termen van planning als financieel gezien?

Antwoord 175

Bij het project Zuidelijke Ringweg Groningen zie ik goede mogelijkheden om de door de Raad van State gevraagde onderzoeken en aanpassingen binnen de gestelde termijn van 24 weken uit te voeren. Door voortvarend aan de slag te gaan verwacht ik de huidige planning te kunnen handhaven. De kosten van eventueel noodzakelijke aanpassingen kunnen naar verwachting binnen het beschikbare budget worden opgevangen. De risico's van wijzigingen in de scope liggen bij de regio.

Vraag 176

Kunt u toelichten wat er nu met de projecten gebeurt die geen bijdrage hebben gekregen van de EU?

Antwoord 176

De rijksoverheid heeft voor een aantal MIRT projecten CEF-subsidie aangevraagd en daarvoor geen subsidie toegewezen gekregen. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om de Beatrix sluis, sluis Eefde en het station Driebergen-Zeist. Voor de sluis IJmuiden is een lagere subsidie toegewezen dan waar op is ingezet. Voor alle projecten zijn vooraf afspraken gemaakt over het opvangen van het risico dat geen of minder CEF-subsidie zou worden ontvangen. Daarmee blijft wel druk op het infrastructuurbudget in Nederland bestaan, en kunnen financiële tegenvallers mogelijk tot vereenvoudiging van het project leiden of vertraging in de uitvoering. De genoemde vaarwegprojecten zullen doorgaan, maar door het uitblijven van CEF subsidie zal de druk op het vaarwegenbudget onverminderd groot blijven, waardoor tegenvallers moeilijker opgevangen kunnen worden.

Vraag 177

Kunt u toelichten waarom de beschikbare rijksmiddelen voor verkeersmanagement Hoofdwegennet (HWN) de komende twee jaar zo significant dalen?

Antwoord 177

Op Art. 12.01 van het Infrastructuurfonds zijn middelen begroot voor Verkeersmanagement van het Hoofdwegennet. In de begroting van 2015 zijn daarvan de middelen voor Landelijke Taken Verkeersmanagement overgeboekt naar Art. 12.06 Netwerkgebonden kosten HWN. Dit is de grootste oorzaak van de afname, die te zien is in de budgetten op Art. 12.01. Bovendien zijn de middelen voor Verkeersmanagement van het Hoofdwegennet in de Voorjaarsnota 2015 en bij Miljoenennota 2016 tijdelijk verhoogd voor het programma Verkeersmanagement en Informatie (n.a.v. Routekaart Beter Geïnformeerd op Weg), het National Datawarehouse (NDW) en de pilot ITS-corridor Rotterdam-Frankfurt-Wenen. Daarom laat de reeks voor Verkeersmanagement op Art. 12.01 in de begroting van het Infrastructuurfonds na 2016 een daling zien.

Vraag 178

Wat zijn de gevolgen van de voorgenomen aanpassing van de risicoverdeling in het project Zuidasdok voor het EMU-saldo?

Antwoord 178

De voorgenomen aanpassing van de risicoverdeling heeft geen gevolgen voor het EMU-saldo. In het geval een risico leidt tot een extra bijdrage van het Rijk bij het project ZuidasDok dient dit opgevangen te worden binnen de huidige budgettaire kaders en zijn er geen gevolgen voor het EMU-saldo (zie ook het antwoord op vraag 101).

Vraag 179

Welke doelstellingen zijn er afgesproken in het kader van de Brede Doeluitkering (BDU) met de andere overheden? Worden er concrete resultaatverplichtingen afgesproken?

Antwoord 179

Met ingang van 2016 worden de voor de provincies bestemde BDU-middelen Verkeer en vervoer toegevoegd aan het provinciefonds. De middelen zijn binnen het provinciefonds herkenbaar als decentralisatie-uitkering. Daar gelden geen concrete resultaatverplichtingen voor. Wel dienen de middelen te worden besteed aan verkeer- en vervoerdoeleinden.

De middelen voor de drie overige opgeheven plusregio's Stadsregio Amsterdam, Stadsgewest Haaglanden en Stadsregio Rotterdam worden uitgekeerd aan de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de Stadsregio Amsterdam. Deze BDU-middelen aan deze twee vervoerregio's worden conform de huidige systematiek toegekend als brede doeluitkering door lenM. Ze dienen te worden besteed aan verkeer- en vervoerdoeleinden. Ook hier geldt dat er geen sprake is van concrete resultaatverplichtingen. De verantwoording over de BDU-gelden is geregeld in de Financiële-verhoudingswet. Sinds 2006 gebeurt deze verantwoording volgens de sisa-systematiek (single information, single audit). Dit betekent voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de Stadsregio Amsterdam dat zij elk jaar informatie aan het Rijk leveren (single information), vergezeld door een eenmalige accountantscontrole («single audit»).

De verantwoording van de provincies vindt plaats aan de provinciale staten. Omdat de middelen onderdeel zijn van het provinciefonds is van verantwoording aan het Rijk geen sprake.