

Vergaderjaar 2016–2017

34 550 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2017

Nr. 20

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 23 november 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over de brief van 20 september 2016 inzake het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) Overzicht 2017 (Kamerstuk 34 550 A, nr. 4).

De Minister en de Staatssecretaris hebben deze vragen beantwoord bij brief van 21 november 2016. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De adjunct-griffier van de commissie,
Israel

Hierbij beantwoorden wij de schriftelijke vragen die door uw Kamer zijn gesteld over het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) Overzicht 2017, ingezonden op 27 oktober 2016. De antwoorden zijn niet altijd afkomstig uit gezamenlijke portefeuilles. In de beantwoording zult u daarom soms een gezamenlijk (wij), soms een individueel (ik) antwoord aantreffen.

Vraag 1

Is voor de nieuwe dienstregeling gebruik gemaakt van de gegevens van de OV-chipkaart?

Antwoord 1

Jazeker. NS maakt elk jaar bij het opstellen van de dienstregeling gebruik van alle beschikbare informatie over onder meer de beschikbaarheid van materieel, personeel en infrastructuur en over gerealiseerde en verwachte reizigersaantallen. Bij dat laatste spelen gegevens van de OV-chipkaart een belangrijke rol.

Vraag 2

Zijn er afspraken gemaakt met de scholen over reizen buiten de spits?

Antwoord 2

De gevoerde gesprekken tussen NS en onderwijsinstellingen hebben een verkennend karakter gehad over bestaande knelpunten in het OV. In lijn met de aanbeveling uit de in onze opdracht uitgevoerde review op de aanpak te drukke treinen van NS, worden acties in het kader van de spitsafvlakking opgepakt vanuit brede samenwerkingsverbanden, zoals opgezet vanuit het programma Beter Benutten en het vervolg op de Taskforce Beter Benutten Onderwijs en OV. Op 15 september jl. bent u hierover door onze ambtsgenoot van OCW mede namens ons geïnformeerd (Kamerstuk 23 645, nr. 634). Het Rijk en de decentrale overheden voeren hierbij een actieve regierol. NS is daarin slechts één van de deelnemende partijen, die zijn eigen inspanning afstemt met andere maatschappelijke partners.

In sommige regio's heeft het Beter Benutten samenwerkingverband tussen Rijk, regio, vervoerders en onderwijsinstellingen al geleid tot concrete maatregelen. Zo loopt er bij het Deltion College in Zwolle een pilot met het aanpassen van lestijden, waardoor studenten meer buiten de spits kunnen reizen. Ook heeft dit college een geslaagde pilot met afstandsleren uitgevoerd. Deze is recent verlengd.

Van regio tot regio verschillen de uitdagingen sterk van elkaar. Alle partijen zijn het er daarom over eens dat de eerste stap het uitbouwen van de door Beter Benutten ingezette regionale aanpak is. Dit vindt plaats via het bovengenoemde vervolg op de Taskforce Beter Benutten Onderwijs en OV.

Vraag 3

Hoeveel klachten zijn er ingediend via NS online?

Antwoord 3

In oktober 2016 registreerde NS 86 vragen en 206 klachten over de nieuwe dienstregeling. Dit is geen ongebruikelijk aantal in vergelijking met voorgaande jaren. Elke dienstregeling is per saldo een verbetering voor de reizigers, maar er zijn altijd reizigers die erop achteruit gaan. Klachten zijn over het algemeen afkomstig van die laatste groep.

Op Twitter herkende NS in de maand oktober 340 tweets over de nieuwe dienstregeling. Deze zijn vooral op 14 oktober binnengekomen, de datum

waarop NS de dienstregeling bekend maakte. Daarna ebde het onderwerp op Twitter weg.

Vraag 4

Wat zijn de prestaties van NS van de afgelopen jaren?

Antwoord 4

Over de prestaties op de indicatoren uit de vervoerconcessie rapporteert NS in de (half)jaarrapportages die uw Kamer gewoonlijk van mij ontvangt (zie voor de halfjaarcijfers 2016 Kamerstuk 29 984, nr. 686). Daarnaast rapporteert NS op de eigen website over de actuele prestaties (zie <http://www.ns.nl/over-ns/wat-doen-wij>).

Vraag 5

Wanneer worden de uitkomsten van de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) verwacht? Hoe is hier het onderliggende wegennetwerk in verwerkt?

Antwoord 5

De nieuwe NMCA wordt in april 2017 afgerond en naar de Tweede Kamer gestuurd. Het onderliggend wegennet is volledig opgenomen in de modellen van Rijkswaterstaat (RWS). De NMCA zal echter geen uitspraak doen over precieze knelpunten op het onderliggend wegennet. Op basis van de NMCA zullen, in afwijking van voorgaande NMCA's, wel generieke conclusies over het onderliggende wegennet mogelijk zijn.

Vraag 6

Wat is de verwachte filedruk met alle vastgestelde investeringen in het Infrastructuurfonds in 2020 en in 2028?

Antwoord 6

De meest recente verwachting voor de ontwikkeling van de filedruk voor 2030 is gemaakt door het Centraal Planbureau in de nieuwe Welvaart en Leefomgevingsscenario's (WLO-scenario's): in het Hoge scenario stijgt het aantal voertuigverliesuren in 2030 tot 11% boven het niveau van 2010, in het Lage scenario blijft het 30% lager dan in 2010. Hierbij is al rekening gehouden met een volledig uitgevoerd aanlegprogramma (MIRT) tot en met 2028.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid verwacht dat de filedruk op kortere termijn harder stijgt. Volgens de meest recente raming van het KiM in het «Mobiliteitsbeeld 2016» is de filezwaarte in 2021 75,4 miljoen voertuigverliesuren. Dit is een stijging van 16% ten opzichte van 2010. In de raming is rekening gehouden met een uitgevoerd aanlegprogramma tot 2021.

Vraag 7

Welk aandeel hebben automobilisten met een buitenlands kenteken in het personenverkeer in Nederland, uitgedrukt in een percentage? Kan dit worden afgezet tegen het totaal aantal kilometers personenverkeer?

Antwoord 7

In onderstaande tabel treft u de gevraagde gegevens voor de periode 2010–2015.

Jaar	Totaal gereden kilometers in Nederland (x 1 mln.)	Kilometers gereden door Nederlandse voertuigen (x 1 mln.)	Kilometers gereden door buitenlandse voertuigen (x 1 mln.)	Aandeel Nederlandse voertuigen	Aandeel buitenlandse voertuigen
2010	102.307,6	97.669	4.638,5	95,5%	4,5%
2011	102.956,4	98.190	4.766,4	95,4%	4,6%
2012	103.122,1	98.397,6	4.724,5	95,4%	4,6%
2013	103.211,2	98.482,6	4.728,6	95,4%	4,6%
2014 ¹	103.699,1	98.707,1	4.992	95,2%	4,8%
2015 ¹	102.909,2	97.880,2	5.029	95,1%	4,9%

¹ 2014 en 2015 zijn voorlopige cijfers.

Bron: CBS.

Vraag 8

Welke afspraken zijn er met bergingsbedrijven voor personenvervoer en vrachtvervoer om bij ongelukken de weg zo snel mogelijk vrij te maken?

Antwoord 8

Voor personenauto's heeft Rijkswaterstaat een samenwerkingsovereenkomst met de Nederlandse Verzekeraars waarbij na melding van een incident via bijvoorbeeld 112, of door waarneming van een weginspecteur er direct via een landelijk meldpunt een bergingsvoertuig wordt ingezet om de weg vrij te maken. De aanrijdtijden van de bergers bedragen maximaal 20 minuten in 90% van de inzetten. In de praktijk wordt door de bergers een gemiddelde aanrijdtijd gehaald van 13,5 minuten.

Voor vrachtauto's is een soortgelijke constructie afgesproken met de Nederlandse verzekeraars en EVO en TLN. Na melding van een incident wordt via het centraal meldpunt vrachtauto's zo snel mogelijk de dichtstbijzijnde zware berger aangestuurd. De berging wordt in afstemming door Rijkswaterstaat en de berger met de hulpdiensten als politie, brandweer en ambulance uitgevoerd. De aanrijdtijd van de berger is maximaal 60 minuten. Tegenwoordig kan er voor een versnelde of uitgestelde berging worden gekozen. Dit naar gelang het verkeersaanbod en de plaatselijke situatie.

Vraag 9

Hoeveel snelfietsroutes zijn er in Nederland?

Antwoord 9

Het is niet helemaal precies te zeggen hoeveel snelfietsroutes er zijn omdat er geen uniforme definitie is van een snelfietsroute. De afgelopen jaren zijn er zo'n 25 snelle fietsroutes aangelegd, met een totale lengte van 450 kilometer. Het aantal kilometers is daarmee verdubbeld ten opzichte van 2013. Het gaat hier om regionale fietsroutes die steden met elkaar verbinden. Daarnaast worden er ook veel stedelijke routes van hoge kwaliteit gerealiseerd.

Vraag 10

Verwacht u de Kamer nog voor het notaoverleg MIRT te informeren over de aanpak met betrekking tot fietsparkeren?

Antwoord 10

Op 31 oktober 2016 is uw Kamer per brief (Kamerstuk 29 984, nr. 691) nader geïnformeerd over de aanpak met betrekking tot het fietsparkeren.

Vraag 11

Op welke manier wordt er «ruimte in de budgetten» van het Infrastructuurfonds gemaakt, gezien de grote omvang van de huidige verplicht-

tingen? Worden er posten naar beneden bijgesteld om «ruimte in de budgetten» te maken? Zo ja: welke?

Antwoord 11

Er wordt ruimte gehouden in de budgetten door met ingang van de ontwerpbegroting 2018 een flexnorm te introduceren, in combinatie met het jaarlijks verlengen van het Infrastructuurfonds. Hierdoor worden niet alle vrijkomende middelen meteen belegd. Door een langjarige programma-aanpak zal bij het beleggen van de vrijkomende middelen de focus bovendien meer komen te liggen op flexibiliteit.

Vraag 12

Op welke manier wordt bewerkstelligd dat Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT)-onderzoek en MIRT-verkenning «zuiverder» zullen worden toegepast?

Antwoord 12

Het onderscheid tussen MIRT Onderzoek en MIRT Verkenning wordt uitgewerkt in de geactualiseerde MIRT Spelregels. Deze worden voor het notaoverleg MIRT van 28 november aan de Tweede Kamer gezonden (zie Kamerstuk 34 550 A, nr. 19). Kern is het MIRT Onderzoek (weer) zuiver te benutten voor een analyse van de opgave en de betrokken partijen en de MIRT Verkenning een breed karakter te geven door te onderzoeken wat de beste set van oplossingsrichtingen is om de geconstateerde opgave aan te pakken. Toepassing van de MIRT Spelregels landt uiteindelijk in de opdrachten voor MIRT Onderzoeken en Startbeslissingen van MIRT Verkenningen. Hiermee wordt het zuiverder toepassen in de praktijk verankerd.

Vraag 13

Wat houdt een «zuiverder» toepassing van MIRT-onderzoek en MIRT-verkenning in? Wat valt er straks precies onder een MIRT-onderzoek en wat onder een MIRT-verkenning? Hoe wordt dit inzichtelijk gemaakt voor de Kamer?

Antwoord 13

Zie het antwoord op vraag 12.

Vraag 14

Op welke manier draagt een «zuiverdere» toepassing van MIRT-onderzoek en MIRT-verkenning bij aan minder MIRT-onderzoeken? Kunt u een inschatting geven hoeveel minder MIRT-onderzoeken vermoedelijk zullen worden uitgevoerd?

Antwoord 14

Vermindering van het aantal MIRT Onderzoeken is geen doel op zich. Wanneer het nodig is om (in een gebied) opgave, scope en stakeholders beter in beeld te krijgen, blijft het MIRT Onderzoek altijd van toegevoegde waarde. Het beter van elkaar onderscheiden van MIRT Onderzoeken en MIRT Verkenningen zal mogelijk leiden tot minder en vooral minder uitvoerige MIRT Onderzoeken. Door de scope beter af te bakenen en te richten op de opgave en de daarbij betrokken partijen ontstaat bovendien per MIRT Onderzoek minder onderzoekslast en een kortere doorlooptijd.

Vraag 15

Als bestuurlijke afspraken over onderzoeken en verkenningen niet langer als (juridische) verplichting worden opgevat, wanneer wordt een project dan wel als (juridisch) verplicht aangemerkt? Aan welke MIRT-fase is deze gebeurtenis gekoppeld?

Antwoord 15

Conform het IBO rapport zullen bestuurlijke afspraken over een MIRT Onderzoek of -verkenning niet meer als (juridische) verplichting worden opgevat en/of vormgegeven. Dit past bij het breed verkennen van opgaven, betrokken partijen en oplossingsrichtingen.

Een verplichting is juridisch afdwingbaar wanneer een project is aanbesteed aan een marktpartij, die contractueel kan afdwingen dat een vergoeding wordt ontvangen voor het te leveren werk. Er is sprake van een juridische verplichting bij de MIRT-fase realisatie. Deze vangt aan met het Uitvoeringsbesluit, wat gelijk valt met een Tracébesluit.

Vraag 16

Kunt u de Kamer een overzicht sturen van hoe de vrije ruimte spoor (€ 553 miljoen voor deze kabinetsperiode) die door verlenging van het Infrastructuurfonds is ontstaan, wordt ingezet?

Antwoord 16

De extra middelen die beschikbaar komen door de verlenging van het Infracfonds (IF) met 2 jaar (€ 553 mln. voor spoor) zijn toegevoegd aan de totale middelen in het artikel 13.08 investeringsruimte spoor. In dat begrotingsartikel is aangegeven uit welke componenten dit is opgebouwd, zie ook antwoord op vraag 99.

Het totaal beschikbare saldo van dit artikel 13.08 kan vervolgens worden ingezet voor risico's en bestaande dan wel nieuwe projecten en programma's. In de brief over Impuls station Schiphol van 21 juni 2016 (Kamerstuk 29 984, nr. 72) is aangegeven hoe een deel van de extra middelen op hoofdlijnen zal worden ingezet. De inzet van de rest van de extra middelen is aan een volgend kabinet.

Vraag 17

In hoeverre waren de afzonderlijke regio's bereid mee te financieren voor wegenprojecten (genoemd in de motie van de leden Visser en Hoogland over het in kaart brengen van de investeringsbehoefte bij decentrale overheden, Kamerstuk 34 300 A, nr. 77) waar u nu geen prioriteit aan geeft? Kunt u dit per project aangeven?

Antwoord 17

In de bestuurlijke overleggen MIRT van het najaar 2016 zijn de regionale wensen besproken.

- Bij de N35 is de regio bereid bij te dragen voor de aanpassing van een kruising in Raalte. In het BO MIRT heb ik aangegeven bereid te zijn te kijken naar de mogelijkheden voor een meer structurele oplossing bij dit knooppunt. Inmiddels heb ik met de regio de afspraak gemaakt dat de bijdrage van het Rijk 25% is van de totale kosten met een maximum van 12,5 mln.
- Met de provincie Noord-Brabant is overleg gaande over een regionaal voorstel voor het inpassen van een aantal extra maatregelen rond knooppunt Hooipolder in het Tracébesluit A27 Houten Hooipolder. Ik verwacht uw Kamer dit nog voor het einde van dit jaar hierover te kunnen informeren.
- Over de genoemde regionale prioriteiten oeververbinding Rotterdam, N57 en Verbinding A8-A9 is afgesproken dat we deze opgaven in samenhang met de lopende MIRT Onderzoeken in deze regio's zullen bekijken en dat ze daarna onderdeel kunnen worden van het te starten Rijk-regio programma Rotterdam-Den Haag en het Rijk-regio programma Amsterdam. Deze programma's zijn aangekondigd in de MIRT-brief van 14 oktober jongstleden. Voor een verdubbeling van de N59 heeft de regio € 11 mln over. Rijk en Regio starten een gemeenschappelijk onderzoek naar de kansen die het regionale Corridorplan Energy Highway N59 biedt.

- Voor de twee overige regionale prioriteiten hebben we aangegeven eerst de NMCA van 2017 te willen afwachten. Dat gaat over het knooppunt A1/A30 en de N50 bij Kampen. Voor de A1/A30 is vanuit de regio geen bereidheid tot cofinanciering getoond. Ten aanzien van de N50 is de regio bereid om 50 tot 60% bij te dragen (€ 5 tot 6 mln).

Vraag 18

In hoeverre waren de afzonderlijke regio's bereid mee te financieren voor spoorprojecten (genoemd in de motie van de leden Hoogland en De Boer over de aansluiting van regionale projecten op grote rijksinvesteringen, Kamerstuk 34 300 A, nr. 97) waar u nu geen prioriteit aan geeft? Kunt u dit per project aangeven?

Antwoord 18

De afzonderlijke regio's hebben voor de vermelde mogelijke projecten als volgt gereageerd op de vraag of zij bereid zijn om mee te financieren:

Viersporigheid Delft-Rotterdam:

De regio heeft geen duidelijkheid gegeven over haar bereidheid om mee te financieren. We zijn met de regio, ProRail en NS in overleg over naar verwachting kosteneffectievere maatregelen op de emplacementen Schiedam en Rotterdam. Als tot deze maatregelen wordt besloten, kan het traject Schiedam-Rotterdam als viersporig worden gebruikt. Dit wordt besproken op basis van de beslismatigheid ten aanzien van de benodigde investeringen, de onderhoudseffecten en de wijze van exploitatie. We geven gezien de uitvoering van maatregelen in het kader van PHS geen prioriteit aan de viersporigheid tussen Delft Zuid en Schiedam.

Op- en overslagpunt Valburg:

De investering van € 29,1 mln. is het door de provincie begrote publieke financieringsdeel. Hiervoor heeft de provincie Gelderland € 13,1 mln. gereserveerd. De provincie heeft zich bij de uitvraag bereid verklaard om haar eigen bijdrage te verhogen, maar zoekt ook andere partners voor cofinanciering. De regio en financiering ligt bij de regio, we zetten in op het verlenen van zoveel mogelijk medewerking aan de terminal.

Brug Ravenstein:

De regio heeft geen duidelijkheid gegeven over haar bereidheid om mee te financieren. De regio vindt het nog te vroeg om een uitspraak te doen over cofinanciering. De regio vindt het verbeteren van de IJssellijn een rijksverantwoordelijkheid. Zoals aangegeven in diverse AO's heeft de aanpak van de brug geen prioriteit, omdat er geen knelpunt uit de huidige NMCA spoor en water is gebleken.

Station Eindhoven Airport

De regio heeft nog geen bereidheid tot een financiële bijdrage kenbaar gemaakt. Over de financiering van het multimodaal transferpunt inclusief het station zijn nog geen (bestuurlijke) afspraken gemaakt.

Vraag 19

Wat is de planning van de vervanging van alle kunstwerken en met welke verkeerscijfers wordt hierbij rekening gehouden?

Antwoord 19

Op basis van instandhoudingsinspecties, technische kennis en bureau-onderzoek wordt bepaald of een kunstwerk op de korte of middellange termijn moet worden gerenoveerd of vervangen. Als hieruit blijkt dat een kunstwerk het einde van de levensduur bereikt, dan wordt het kunstwerk opgenomen in de planning van vervanging en renovatie en worden middelen toegewezen. De kunstwerken die nu zijn opgenomen in de planning, worden vermeld in het MIRT Overzicht. Daarnaast worden kunstwerken vervangen of gerenoveerd in lopende aanlegprojecten. Wanneer een kunstwerk vervangen of gerenoveerd moet worden, wordt in een planfase onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden.

Hierbij wordt rekening gehouden met verkeerscijfers en belasting, zowel van het huidige verkeer als verkeer naar de toekomst toe. Hiervoor wordt het landelijk vastgestelde verkeersmodel gebruikt.

Vraag 20

Hoe kan het dat de informatievoorziening bij Rijkswaterstaat onvoldoende op orde is om onderscheid te maken tussen uitgesteld onderhoud (bewust afwijken van gepland onderhoud) en achterstallig onderhoud (voldoet niet aan veiligheidsnormen of -afspraken)? Wat gaat u doen om de informatievoorziening op zeer korte termijn op orde te hebben?

Antwoord 20

In de verantwoording 2016 zal voor de eerste keer gerapporteerd worden over het volume aan uitgesteld en eventueel achterstallig onderhoud aan het einde van 2016. De informatievoorziening binnen Rijkswaterstaat wordt hiertoe op orde gebracht.

Met de flexibele onderhoudsaanpak die Rijkswaterstaat hanteert, wordt gestuurd op het voorkomen van achterstallig onderhoud. Eventueel achterstallig onderhoud wordt direct aangepakt indien dit noodzakelijk is voor het veilig functioneren van de netwerken. Dit staat beschreven in het hoofdstuk Infrastructuurfonds (bijlage 4) van de begroting 2017 (Kamerstuk 34 550 A, nr. 2).

Vraag 21

Kunt u voor elk project ten aanzien van uitbreiding en verbreding van snelwegen aangeven welke economische scenario's precies ten grondslag liggen aan de verkeersberekeningen voor de gehanteerde Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyses (MKBA)?

Antwoord 21

Hieronder is een overzicht opgenomen met MKBA's van de huidige wegenprojecten met daarbij aangegeven welk economische scenario ten grondslag ligt aan de verkeersberekeningen. Het scenario EC staat voor European Coordination en is het middenpad uit de Economie en Fysieke Omgeving (EFO) scenario's van 1997. RC en GE staan voor Regional Communities en Global Economie en zijn respectievelijk het laagste en het hoogste ontwikkelingspad uit de WLO scenario's van 2006. De nieuwe WLO-scenario's Hoog en Laag van 1 december 2015 zijn in de laatste verkeersmodellen verwerkt per 1 april 2016.

Project	Groeiscenario's gebruikt bij MKBA
N35 Zwolle–Wijthmen	EC
A27/A1 Utrecht Noord–knpt Eemnes–aansluiting Bunschoten	EC
A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem–Nijmegen	EC
Rijnlandroute	EC
A13/A16 Rotterdam	EC
A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere	EC
A28/A1 Knooppunt Hoevelaken	EC
Zuidasdok	EC
Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO)	RC en GE
A58 Sint Annabosch–Galder	RC en GE
N35 Nijverdal–Wierden	RC en GE
A4 Haaglanden (passage en poorten&inprikkers)	RC en GE
N18 Varsseveld–Enschede	EC
A1 Apeldoorn–Azelo	RC en GE
A27 Houten–Hooipolder	RC en GE
A58 Eindhoven–Tilburg	RC en GE
A58 St. Annabosch–Galder	RC en GE
Rotterdamsebaan	RC en GE

Project	Groeiscenario's gebruikt bij MKBA
Ring Utrecht N65 Vught-Haaren	RC en GE Gevoeligheidsanalyse met RC en GE

Vraag 22

Was er bij de Merwedeburg sprake van uitgesteld dan wel achterstallig onderhoud? Zo nee, hoe is het mogelijk dat u verrast werd door acuut noodzakelijk onderhoud?

Antwoord 22

Nee, de afsluiting van voor zware voertuigen werd niet veroorzaakt door uitgesteld of achterstallig onderhoud.

Naarmate objecten ouder zijn, zijn ze gevoeliger voor storingen. De Merwedeburg is in 1960 gebouwd en veel intensiever gebruikt dan bij het ontwerp ooit was gedacht. Daardoor is er meer slijtage. De veroudering van objecten wordt door Rijkswaterstaat gemonitord. Wanneer een object opnieuw wordt geïnspecteerd, kan de status slechter zijn dan op basis van eerdere monitoring werd verwacht. En dan kan een tijdelijke gebruiksbeperking noodzakelijk zijn, totdat het object weer op orde is.

Vraag 23

Kunt u voor elk project afzonderlijk en precies de juridische verplichtingen en de mogelijke financiële gevolgen aangeven van het schrappen van projecten uit het MIRT-overzicht?

Antwoord 23

Een juridische verplichting geldt wanneer een project is aanbesteed aan een marktpartij, die contractueel kan afdwingen dat een vergoeding wordt ontvangen voor het te leveren werk. Er is sprake van een juridische verplichting bij de MIRT-fase «realisatie». Als deze MIRT-fase aanvangt met het Uitvoeringsbesluit is er sprake van een juridische verplichting, dit kan samen vallen met een Tracébesluit.

Voor verkenningen en planuitwerkingen geldt een indeling per modaliteit naar de categorieën Verplicht, Gebonden en Bestemd (zie ook begroting IF2017 voor een nadere definitie: Kamerstuk 34 550 A, nr. 2, blz. 4). Met name bij projecten uit de categorie Verplicht, waar met partijen concrete afspraken zijn gemaakt over scope, tijd, geld en/of risico's met het oog op de realisatie, is sprake van aanvullende kosten voor het openbreken van bestuursovereenkomsten of convenanten. Dit geldt ook, maar in iets mindere mate, voor projecten uit de categorie Gebonden waarbij bijvoorbeeld intentie/procesovereenkomsten zijn gesloten.

Bestuurlijke afspraken met regionale overheden of andere partners over MIRT Onderzoeken en MIRT Verkenningen worden in de begroting als «bestemd» aangemerkt. De afspraken kunnen door bestuurders echter wel opgevat worden als een harde toezegging. Het is de bedoeling, dat er binnen de bestuurlijke afspraken meer flexibiliteit is om te komen tot de beste oplossing in de keuze van projecten, scope, wijze van uitvoering en planning.

In het hypothetische geval er een project wordt geschrapt, valt in principe het taakstellend MIRT budget vrij, gecorrigeerd voor eventueel al gemaakte voorbereidingskosten (bijvoorbeeld grondaankopen).

Vraag 24

Voor wanneer stond de reguliere controle van de staat van onderhoud van de Merwedebrug in de planning?

Antwoord 24

Eens in de 6 jaar voert RWS een grote instandhoudingsinspectie uit (met behulp van een deskundig ingenieursbureau). Ieder jaar wordt er een toestandsinspectie gehouden (met behulp van de aannemer die het vast onderhoud verzorgt).

De laatste instandhoudingsinspectie (1x/6jr) is uitgevoerd in 2011. Dat zou betekenen dat in 2017 er weer een inspectie zou moeten volgen. De laatste toestandsinspectie (1x/jr) dateert van november 2015. Er werden geen majeure onderhoudsmaatregelen voorgesteld.

Vraag 25

Kunt u aangeven hoeveel verzoeken tot nadeelcompensatie vanwege het sluiten van de Merwedebrug voor vrachtverkeer tot nu toe zijn binnengekomen? Wat is het ingediende planschadebedrag tot nu toe?

Antwoord 25

Er zijn tot en met 5 november vijf verzoeken ontvangen, met een totale waarde van rond de € 1, 8 mln.

Vraag 26

Op welke wijze wordt de opgave voor vervanging en renovatie inzichtelijk gemaakt en geprioriteerd? Voldoen met de renovatie van de Velsertunnel alle tunnels aan de wettelijke eisen voor tunnelveiligheid? In hoeverre kunnen situaties als bij de Merwedebrug in de toekomst worden voorkomen?

Antwoord 26

Periodiek stelt Rijkswaterstaat een tranche van prioritaire projecten op voor het Vervanging en Renovatie programma. Afgewogen wordt welke vervangingen en renovaties het meest urgent zijn, afhankelijk van technische risico's, van netwerkeffecten en of er op korte termijn voldoende budget beschikbaar is. Deze projecten doorlopen eerst een planfase en gaan daarna in de uitvoering. Beide fases worden weergegeven in het MIRT Overzicht.

Op dit moment wordt de laatste hand gelegd aan de renovatie van de Velsertunnel. Hierna voldoen alle tunnels aan de veiligheidsnorm (berekend met het QRA-model) zoals opgenomen in de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels.

Rijkswaterstaat voert dagelijkse schouw, jaarlijkse toestandsinspecties en elke zes jaar instandhoudingsinspecties uit. Daarnaast vindt extra onderzoek plaats als er in het kader van een wegwitbreiding of een ander project beoordeeld moet worden of een brug de verwachte nieuwe belasting aan kan. De situatie die is ontstaan bij de Merwedebrug wordt geëvalueerd. Op dit moment heb ik geen aanwijzingen dat de gehele systematiek van inspecteren moet worden aangepast. Een situatie als bij de Merwedebrug beschouw ik als een incident. Met de hierboven beschreven werkwijze worden dergelijke situaties zoveel mogelijk voorkomen, maar volledig uitsluiten kan ik ze helaas niet.

Vraag 27

Wat is de verhouding tussen experts binnen Rijkswaterstaat als het gaat om het onderhoud van bruggen en externe inhuur?

Antwoord 27

Van de experts die Rijkswaterstaat inzet in relatie tot het onderhoud van bruggen is ca. 90% eigen personeel.

Binnen Rijkswaterstaat is het hebben van technische expertise op strategisch en tactisch niveau een kerntaak die wordt ingevuld met eigen personeel, incidenteel aangevuld met inhuur. Deze experts geven richting aan kennisontwikkeling en onderzoek, geven advies in aanleg en onderhoudsprojecten en aan beheerders en toetsen (inspectie-)rapporten. Op het gebied van bruggen heeft RWS eigen experts en wordt er op deze kerntaak ca. 10% ingehuurd door de betreffende organisatieonderdelen.

Naast deze experts werken diverse medewerkers op technisch gebied aan projecten, ook aan bruggen. Fundamentele kennis wordt ingekocht bij kennisinstellingen als TNO en universiteiten. Tot slot worden uitvoerende taken als inspecties en nadere onderzoeken voor bijvoorbeeld projecten als niet-kerntaak uitbesteed en uitgevoerd door de markt. Deze zaken worden niet meegerekend in bovengenoemd percentage.

Vraag 28

Klopt het dat bruggen die boekhoudkundig al zijn afgeschreven pas daadwerkelijk vervangen worden als tijdens onderhoudswerkzaamheden blijkt dat vervanging niet meer kan worden uitgesteld? Zo ja, wat betekent dit voor de veiligheid?

Antwoord 28

Rijkswaterstaat werkt bij de instandhouding van haar netwerken niet met afschrijvingen. Op basis van onder andere inspecties wordt bepaald wanneer vervanging of renovatie van een brug noodzakelijk is. Dit kan vroeger of later zijn dan de oorspronkelijke ontwerplevensduur. Deze inspecties worden periodiek gepland en staan los van onderhoudswerkzaamheden. Wel kan uit onderhoudswerkzaamheden blijken dat de staat van de brug anders is dan verwacht. Ook in dat geval wordt actie ondernomen. Op deze wijze blijft het veilig gebruik van de bruggen gewaarborgd.

Vraag 29

Kunt u een overzicht geven van alle bruggen waarvan onbekend is of er sprake is van uitgesteld of achterstallig onderhoud?

Antwoord 29

Zoals toegezegd tijdens de begrotingsbehandeling zal ik voor de zomer van 2017 voor de strategische bruggen in het hoofdwegennet aangeven of sprake is van achterstallig onderhoud en zo ja, hoeveel dit is en om welke bruggen het gaat.

Vraag 30

Kent Rijkswaterstaat de structuur, belasting en slijtage van alle bruggen in Nederland?

Antwoord 30

Rijkswaterstaat is met inspectieresultaten, telgegevens en areaalgegevens op de hoogte van slijtage, belasting en structuur van de bruggen in zijn beheer.

Vraag 31

Kost het inhuren van extern personeel uiteindelijk niet meer dan het in huis houden van expertise?

Antwoord 31

Rijkswaterstaat maakt een onderscheid tussen kerntaken en niet-kerntaken. Kerntaken zijn taken die binnen de organisatie met eigen medewerkers ingevuld moeten worden. Dit betreft essentiële kennis. Niet kerntaken worden op de markt ingekocht/uitbesteed/ingehuurd. Daar waar kerntaken niet met eigen medewerkers ingevuld kunnen worden, bijvoorbeeld in geval van zeer specialistische kennis die zich moeilijk laat werven, wordt bewust de afweging gemaakt om dit (tijdelijk) met inhuur te doen. Inhuur is in beginsel duurder dan eigen personeel maar is wel flexibeler wat betreft de duur van de contracten.

Vraag 32

Wat is de bezetting in de spits van de Kennemerlijn, zowel in de avond als in de ochtend?

Antwoord 32

Ik beschik niet over gegevens van prestaties of bezetting per lijn, aangezien ik NS niet aanstuur op het detailniveau van elke specifieke treindienst (het hoofdrailnet bestaat uit ongeveer 80 treindiensten). Wel monitort NS de drukte op specifieke trajecten op basis van meldingen van reizigers en waarnemingen van het eigen personeel. De resultaten meldt NS op haar website (<http://www.ns.nl/reisinformatie/service-verbeteren/wekelijkse-analyse-druktemeldingen.html>).

Vraag 33

Wat is de exploitatiewinst en/of -verlies van deze lijn?

Antwoord 33

Financiële informatie over de exploitatie van het Hoofdrailnet door NS is bedrijfsvertrouwelijk. Daarnaast wordt de NS niet aangestuurd op het financiële resultaat per treindienst. NS krijgt overigens geen overheids-subsidie voor de exploitatie van het hoofdrailnet (integendeel: NS betaalt een concessievergoeding en daarnaast dividend aan de aandeelhouder) en moet dus zelf bewaken of de exploitatie van het gehele net rendabel is.

Vraag 34

Zit de Kennemerlijn in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)?

Antwoord 34

Nee, het traject tussen Uitgeest en Haarlem is geen onderdeel van de corridors waar hoogfrequent spoorvervoer wordt uitgewerkt binnen het programma PHS. De trajecten die deel uit maken van PHS staan in het MIRT-blad PHS aangegeven. Voor Noord-Holland is dit het traject Alkmaar–Amsterdam; daar gaan met PHS 6 Intercity's en 6 Sprinters per uur en richting rijden als de benodigde infrastructurele maatregelen zijn uitgevoerd.

Vraag 35

Wanneer is iets een officiële klacht, tegen de achtergrond dat de regio aangeeft dat er veel klachten zijn over de Kennemerlijn terwijl NS spreekt over weinig klachten over deze lijn?

Antwoord 35

Er wordt geen onderscheid gedefinieerd tussen officiële en niet-officiële klachten. NS registreert alle vragen, opmerkingen en klachten die het bedrijf ontvangt per post, e-mail, telefoon of via de sociale media en van conducteurs en servicemedewerkers ontvangt.

Naast NS registreert ook het onafhankelijke OV loket klachten van reizigers. Desgevraagd meldt dit loket dat er vanaf 1 januari tot en met 26 oktober over de Kennemerlijn 101 klachten zijn binnengekomen. 55 van die klachten gaan over de uitvoering van de treindienst (waarvan 25 over de geboden capaciteit). 33 klachten gaan over de dienstregeling (waarvan 11 over de dienstregeling 2017). Het loket ontvangt ongeveer 5.000 OV-klachten per jaar.

Vraag 36

Wat zijn aangaande de Kennemerlijn de cijfers wat betreft de bezetting van treinen, de beschikbaarheid van zitplaatsen in en buiten de spits en de punctualiteit dit jaar en de afgelopen jaren? Wordt er gewerkt met gemiddelden voor wat betreft de prestaties op een dag? Wordt er specifiek gekeken naar de prestaties in de spits? Hoe vaak zijn er stations voorbij gereden?

Antwoord 36

Zoals in het antwoord op vraag 32 heb aangegeven, beschik ik niet over gegevens van prestaties of bezetting per lijn, aangezien NS niet wordt aangestuurd op het detailniveau van elke specifieke treindienst. Wel monitort NS de drukte op specifieke trajecten op basis van meldingen van reizigers en waarnemingen van het eigen personeel. De resultaten meldt NS op haar website (<http://www.ns.nl/reisinformatie/service-verbeteren/wekelijkse-analyse-druktemeldingen.html>).

Wat betreft het overslaan van stations is de afspraak met uw Kamer dat ik u hierover na afloop van elk kalenderjaar voor alle stations informeer. U ontvangt de cijfers over 2016 begin 2017.

Vraag 37

Hoe vaak zijn er verstoorde situaties op de Kennemerlijn tussen 6.00 en 10.00 uur en tussen 15.00 en 19.00 uur – ofwel in de drukke periodes? In welke mate worden op deze lijn de prestatiecijfers wel of niet gehaald zoals afgesproken in de vervoersconcessie met NS? Wat zijn de prestaties de afgelopen jaren vanaf 2015?

Antwoord 37

De website van ProRail biedt veel informatie over onder meer verstoringen, uitval van treinen en treinpunctualiteit van reizigersvervoerders. Zie <http://prestaties.prorail.nl/>. Ten behoeve van uw vraag zijn hieronder de volgende cijfers gehaald (cijfers per 3 november 2016, over de laatste twaalf maanden):

	Punctualiteit (grens bij 3 minuten)	Uitval
Sprinter Hoorn–Amsterdam (via Alkmaar–Uitgeest–Haarlem)	94,9%	0,6%
IC Alkmaar–Haarlem (spitsintercity's)	81,2%	1,8%
Landelijk cijfer (gehele hoofdspoorwegennet)	89,7%	1,8%

De website van ProRail biedt ook informatie over impactvolle storingen. In de afgelopen 12 maanden waren dit er op het traject Uitgeest–Haarlem in totaal 5. Daarnaast kan een verstoring tussen Alkmaar en Hoorn ook impact hebben op Kennemerlijn.

Zie voor de prestaties op de Kennemerlijn vanaf 2015 de antwoorden op de vragen 4 en 36. Via de vervoerconcessie zijn er geen prestatieafspraken met NS gemaakt per lijn of treindienst. Dit alles betekent dat het toetsen of de prestaties op de Kennemerlijn voldoen aan de concessie niet aan de orde is.

Vraag 38

Is de Kennemerlijn op bepaalde momenten van de dag/week onrendabel of is de lijn gemiddeld onrendabel? Wat is en hoe wordt de rendabiliteit van een trein berekend en hoe ziet de rendabiliteit van de Kennemerlijn eruit de afgelopen vijf jaar? Hoe scoort de Kennemerlijn in dit opzicht ten opzichte van andere landelijke lijnen en wat zijn de tien slechtst renderende lijnen van NS?

Antwoord 38

Zie het antwoord op vraag 33.

Vraag 39

Klopt het dat het beleid van NS erop gericht is om reizigers uit de Kennemerlijn te krijgen en via andere lijnen (Zaanlijn) te laten reizen omdat deze specifiek in de concessie staat?

Antwoord 39

Nee, dit klopt niet. De vervoerconcessie bevat het voorschrift dat NS elk station twee maal per uur moet bedienen. Dat geldt zowel voor de stations die gelegen zijn aan de Kennemerlijn als voor de Zaanlijn. Verder moet NS voldoen aan de vraag. Binnen deze voorschriften is het aan NS om te bepalen met welke treindiensten, welke frequenties, welke dienstregeling en welke vervoercapaciteit de stations het beste bediend kunnen worden. Met deze gegevens maakt NS elk jaar opnieuw een afweging, mede op basis van de gerealiseerde en verwachte reizigersaantallen.

Vraag 40

Bent u ervan op de hoogte dat velen de auto verkiezen, zodat er lokale opstoppingen ontstaan, en de trein vermeden wordt? Hoe hoog zijn de aantallen reizigers de afgelopen jaren? Is er sprake van een daling of een stijging de afgelopen tien jaar? Weet u wat de verslechtingen zijn van de Kennemerlijn en station Haarlem in de afgelopen twintig jaar?

Antwoord 40

De dienstregeling verandert elk jaar. In 2016 waren er belangrijke veranderingen op de Kennemerlijn. NS heeft enkele jaren geleden geconcludeerd dat vraag en aanbod op deze lijn niet met elkaar in overeenstemming waren. Er was sprake van overcapaciteit en dat is bedrijfseconomisch niet verstandig. Dit was voor NS aanleiding om een alternatieve opzet voor de dienstregeling Uitgeest–Haarlem voor te stellen, die met de dienstregeling 2015 zou ingaan. Na een negatief advies van de consumentenorganisaties heeft NS besloten dit plan niet in te voeren en vraag en aanbod gezamenlijk met partijen in de regio te bezien. Dit heeft geleid tot een aangepast plan, waarin NS de dienstregeling beter aansloot op de vervoervraag en dat beter werd gedragen door de betrokken partijen en dat toch de (over)capaciteit beperkte. Sinds de start van de dienstregeling 2016 rijdt twee keer per uur een Sprinter tussen Amsterdam, Haarlem, Uitgeest, Alkmaar en Hoorn. Op de Kennemerlijn rijdt deze Sprinter de gehele dag: in de spits, gedurende de dag en in de avonduren. Hiernaast rijdt NS in de spits (en uitsluitend in de spits-richting) een Intercity Alkmaar–Haarlem, die onderweg alleen stopt in Beverwijk. En niet meer in Heiloo, Castricum en Uitgeest. Zoals vaak geldt is dit voor sommige reizigers een voordeel en voor andere een nadeel.

Doorgaande reizigers hebben een snellere Intercity, reizigers van en naar Heiloo, Castricum en Uitgeest kunnen geen gebruik meer maken van de Intercity en kunnen alleen met de Sprinter.

Ik ken geen onderzoek waaruit blijkt dat er rond de Kennemerlijn meer files zijn doordat mensen de trein mijden en kiezen voor de auto.

Onderstaande tabel bevat het aantal in-/uitstappers op de stations op de Kennemerlijn op een gemiddelde werkdag voor de periode 2008–2015.

Jaar	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Station								
Uitgeest	3.942	4.547	4.344	4.440	4.903	5.336	5.312	5.167
Heemskerk	1.521	1.575	1.799	1.919	2.074	2.266	2.254	2.135
Beverwijk	5.701	5.409	5.494	5.586	5.831	6.238	5.823	5.572
Driehuis	821	775	709	771	887	974	973	903
Santpoort Noord	939	959	851	890	867	865	822	797
Santpoort Zuid	828	808	794	853	793	865	799	803
Bloemendaal	1.300	1.336	1.311	1.352	1.307	1.385	1.258	1.192
Haarlem	37.841	38.535	36.405	38.319	34.094	37.040	38.368	37.399

Bronnen: NS, http://www.treinreiziger.nl/kennisnet/overzicht_aantal_in-en_uitstappers_per_station_2013-2015-147737.

Tussen Uitgeest en Haarlem liggen op de Kennemerlijn zes stations (Heemskerk, Beverwijk, Driehuis, Santpoort Noord, Santpoort Zuid en Bloemendaal) op relatief korte afstand, waardoor de gemiddelde snelheid laag is. Station Driehuis, Santpoort Noord en Santpoort Zuid hebben minder dan 1.000 in- en uitstappers, ze behoren landelijk tot de 10% stations met de minste in- en uitstappers bij NS.

Vraag 41

Wat is de bezetting in de spits van de Zaanlijn, zowel in de avond als in de ochtend?

Antwoord 41

Zie het antwoord op vraag 36.

Vraag 42

Wat is er afgesproken met betrekking tot het Westgat?

Antwoord 42

In het AO MIRT van 23 juni 2016 heb ik aangegeven dat er voor de vaarroute door het Westgat binnen de begroting geen budget beschikbaar is (Kamerstuk 34 300 A, nr. 100). Daarbij heb ik tevens aangegeven open te staan voor een gesprek over oplossingen, gefinancierd door de regio. Er is inmiddels een procesafpraak gemaakt tussen Rijkswaterstaat en de regio (Provincie Groningen, gemeente De Marne en haven Lauwersoog) om te komen tot besluitvorming voor een oplossing in het Westgat.

De regio dient een voorstel voor een oplossing in. Daarnaast gaat zij in gesprek met milieuorganisaties voor draagvlak en maakt de financiering rond. Rijkswaterstaat ondersteunt de regio bij het opstellen van dit voorstel, brengt procedures en benodigde vergunningen in beeld en zoekt uit hoe een ingreep gemonitord kan worden. De regio streeft ernaar het voorstel voor de kerst gereed te hebben.

Vraag 43

Kunt u voor de voorgestelde projecten met een taakstellend budget boven € 1 miljard aangeven of en, zo ja welke alternatieven na de vaststelling van het voorkeursalternatief door gewijzigde omstandigheden en opvattingen alsnog het voorkeursalternatief zouden kunnen verdringen?

Antwoord 43

Het is niet gebruikelijk dat een voorkeursbeslissing na vaststelling in een later stadium alsnog wordt aangepast. Wel is het zo dat participatie met de omgeving en met uw Kamer kan leiden tot aanvullende eisen. Als dit zo is, wordt dit aan de Kamer gerapporteerd.

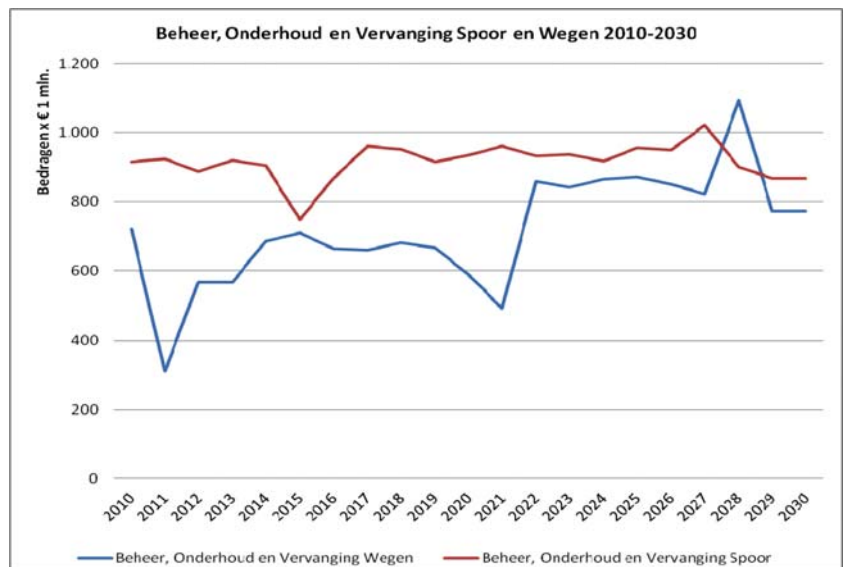
Vraag 44

Kunt u de ontwikkeling van het beheer- en onderhoudsbudget van respectievelijk wegen en spoor vanaf 2010 tot 2030 grafisch weergeven?

Antwoord 44

In de begroting 2017 van het Infrastructuurfonds is in bijlage 4 «Instandhouding» (bladzijde 141) de ontwikkeling van het beheer- en onderhoudsbudget van zowel wegen als spoor vanaf 2016 tot en met 2030 cijfermatig weergegeven.

Onderstaand is dit nu grafisch weergegeven en zijn de jaren 2010–2015 hierbij betrokken.



* Bedragen exclusief apparaatskosten en bijdragen derden

Vraag 45

Kunt u voor elk voorgenomen MIRT-project afzonderlijk het te verwachten effect op de luchtkwaliteit en de klimaatverandering aangeven?

Antwoord 45

Bij elk project wordt met een milieueffectrapportage inzicht gegeven in luchtkwaliteiteffecten. In het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) worden projecten geregistreerd en wordt bekeken of er ruimte is voor een project kijkend naar de luchtkwaliteitsdoelen. Het NSL wordt gemonitord en rapporteert jaarlijks over de uitvoering van projecten en de ontwikkeling van de luchtkwaliteit. Voor klimaatverandering wordt het effect niet per MIRT-project afzonderlijk inzichtelijk gemaakt. Om de CO₂-reductiedoelen voor de mobiliteitssector

te verwezenlijken zijn in het Uitvoeringsoverleg Mobiliteit en Transport van het SER-Energieakkoord 34 acties in gang gezet.

Vraag 46

Klopt het dat in het MIRT-overzicht geen rekening wordt gehouden met de noodzakelijke aanleg van infrastructurele voorzieningen die nodig zijn om op termijn emissieloos busvervoer te realiseren?

Antwoord 46

In het MIRT zijn geen middelen gereserveerd voor infrastructurele voorzieningen voor zero-emissie busvervoer. De ontwikkeling naar meer inzet van duurzame en alternatieve brandstoffen vereist een grootschalige aanpassing van tank- en laadinfrastructuur, die in een opschalingfase nog niet rendabel is. Partijen in het bestuursakkoord «zero-emissie regionaal openbaar vervoer per bus» verkennen mogelijkheden voor de financieringsbehoefte die voortkomt uit de ambitie en doelstellingen.

Vraag 47

Bent u bereid om de vertaling van de in juli 2016 gepresenteerde toekomstvisie Openbaar Vervoer alvast te faciliteren in het volgende MIRT-overzicht? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 47

Het mobiliteitsplan van de vervoerders (Mobiliteitsplan Nederland) biedt waardevolle aanknopingspunten die zullen worden meegenomen bij het opstellen van het Toekomstbeeld OV. Het Toekomstbeeld OV wordt op dit moment samen met alle partijen in de OV-sector opgesteld en is in december gereed. Bij de vervolgstappen zal ook in kaart worden gebracht wat de eventuele consequenties van het Toekomstbeeld OV zijn voor het MIRT. Zoals ik heb toegezegd aan de heer Hoogland zal ik een appreciatie over de toekomstvisie van de vervoerders (Mobiliteitsplan Nederland) voorafgaand aan het notaoverleg MIRT aan u toesturen.

Vraag 48

Welke gevolgen heeft de effectieve en gebiedsgerichte aanpak (gebiedsprogramma's) voor de verhouding tussen investeren in wegen, spoor en waterwegen?

Antwoord 48

Gebiedsprogramma's hebben tot doel de bereikbaarheidsopgave in een gebied te bezien in samenhang met andere ruimtelijk-economische opgaven, in samenwerking met alle betrokken stakeholders te onderzoeken wat de beste (set van) oplossingsrichting(en) is om de geconstateerde bereikbaarheidsopgave aan te pakken en deze vervolgens in de tijd te realiseren. Of en in hoeverre gebiedsprogramma's gevolgen hebben voor de verhouding tussen investeren in de verschillende modaliteiten is afhankelijk van de aard van de opgave en de (politieke) keuze van oplossingsrichtingen.

Vraag 49

Op welke wijze dragen de nu bestemde middelen bij aan de doelen uit de Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie (REOS)?

Antwoord 49

De bestuurlijke intentieverklaring Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie (REOS) verwoordt het gezamenlijk streven naar versterking van de internationale concurrentiekracht van de economische kerngebieden in de Noordelijke en Zuidelijke Randstad en de Brainport Eindhoven en focust daarbij op het versterken van een beperkt aantal toplocaties (campussen, zakencentra, productielocaties, stedelijke transformatiegebieden),

stedelijke bereikbaarheid (met name first & last mile naar de campussen) en verdere verdichting rondom knooppunten. Via peer reviews wordt nu gezamenlijk geïdentificeerd wat extra of anders moet worden opgepakt in deze toplocaties, opdat deze optimaal bijdragen aan het netwerk als geheel.

Ook de gebiedsgerichte programma's hebben het doel de economie van deze stedelijke regio's te versterken en focussen daarbij vooral op de deur-tot-deur bereikbaarheid met prioriteit voor de economische toplocaties in samenhang met de verstedelijkingslocaties.

De komende maanden zullen Rijk en regio de programma's nader uitwerken. In het BO MIRT najaar 2017 worden de programma's vastgesteld en zal duidelijk worden op welke wijze de gebiedsgerichte opgaven worden gerealiseerd en gefinancierd, inclusief financiering vanuit de regio.

In de bestuurlijke intentieverklaring is ook het netwerk voor goederenvervoer als cruciale factor voor het vestigingsklimaat onderkend. De programma's voor de goederencorridors zullen hieraan een bijdrage leveren.

Vraag 50

Verwacht u de concrete uitvoeringsagenda van REOS, inclusief financieringsbronnen (motie van de leden Hoogland en Visser over een uitvoeringsagenda voor de Ruimtelijke Economische Ontwikkelstrategie, Kamerstuk 34 300 A, nr. 98) nog voor het notaoverleg MIRT naar de Kamer te sturen?

Antwoord 50

Tijdens het VAO MIRT op 7 juli jongstleden heb ik u geïnformeerd dat ik de uitvoeringsagenda REOS medio 2017 naar uw Kamer zal sturen (Handelingen II 2015/16, nr. 106, item 44). Dit is een afspraak, die de 17 ondertekenaars van de bestuurlijke intentieverklaring met elkaar hebben gemaakt. Ik voel me gebonden aan deze afspraak.

De Kamer zal de agenda nog vóór het notaoverleg MIRT in het najaar van 2017 ontvangen.

De financiering van de uitvoeringsagenda zal verlopen via het daartoe bestaande instrumentarium van Rijk en regio (o.m. MIRT).

Vraag 51

Wat betekent de REOS-agenda voor de inzet van middelen uit het Infrastructuurfonds? En wordt hierbij breder gekeken bijvoorbeeld de inzet van cultuurmiddelen?

Antwoord 51

Voor de beantwoording van het eerste deel van de vraag, zie het antwoord op vraag 49. Vooralsnog wordt nog niet gekeken naar de inzet van andere rijksmiddelen.

Vraag 52

Wat betekent meer flexibiliteit van budgettaire planning, MIRT-systematiek en scope van het Infrastructuurfonds voor de lopende budgetten binnen het MIRT-overzicht waar nog geld voor is gereserveerd?

Antwoord 52

De nieuwe werkwijze met één artikel binnen de begroting van het Infrastructuurfonds voor alle nieuwe MIRT Verkenningen en 75% zicht op financiering voor deze verkenningen is een groeimodel en geldt alleen voor nieuwe MIRT Verkenningen waarvoor geen bestuurlijke afspraken bestaan en nog geen middelen zijn gereserveerd in de ontwerpbegroting 2017.

Vraag 53

Waarom wordt Veenhuizen niet meer mee genomen in het MIRT?
Betekent dit dat er geen aanvullende MIRT-middelen beschikbaar zullen komen? Moet dit dan via een andere weg? Zo ja, welke?

Antwoord 53

In het BO MIRT 2013 is afgesproken dat Rijk en regio op basis van de visie «Werken aan de Toekomst voor Rijksvastgoed in Veenhuizen» (2011) een kader opstellen om duidelijkheid te creëren voor marktpartijen en andere initiatiefnemers, die zelfstandig invulling willen geven aan de ruimtelijk-economische ontwikkeling van «Veenhuizen». Het kader heeft vorm gekregen als een «Ontwikkelingsperspectief tot UNESCO Werelderfgoed». Daarmee is de afspraak uit het BO MIRT 2013 uitgevoerd. Daarbij was geen inzet van (aanvullende financiële MIRT-middelen voorzien).

Vraag 54

Waarom wordt voor drie van de vier programma's (Amsterdam, Rotterdam–Den Haag, Goederencorridor Oost) nu reeds geld gereserveerd en voor het programma Goederencorridor Zuid niet? Geldt het argument van de relatie met lopende projecten niet evenzeer voor de andere drie programma's?

Antwoord 54

Voor de goederencorridor Zuid is vanuit de verlengde ruimte op het Infrastructuurfonds op dit moment geen geld gereserveerd. De toekomstige afwikkeling op de goederencorridor Zuid wordt beoordeeld in het lopende MIRT Onderzoek en bezien in relatie met lopende activiteiten (zoals SmartwayZ.NL en Brabantroute). Ten aanzien van de andere drie programma's is duidelijk dat de lopende projecten en initiatieven in de regio's Amsterdam, Rotterdam–Den Haag en op de goederencorridor Oost onvoldoende zijn om de toekomstige mobiliteitsvraag op te vangen. Dit hebben we onder andere gezien in de NMCA van 2013 en uit de voorlopige resultaten van de MIRT Onderzoeken is dit beeld bevestigd. Daarom hebben we vanuit de verlengde ruimte van het Infrastructuurfonds voor deze programma's middelen gereserveerd.

Vraag 55

Waar wordt op bedoeld als gesproken wordt over het vijfde programma? Gaat het hier om de gebiedsverkenning Utrecht Oost (naast de programma's Amsterdam, Rotterdam–Den Haag, Goederencorridor Oost, Goederencorridor Zuid)?

Antwoord 55

Ja. Voor Utrecht geldt dat op basis van de lopende (regionale) gebiedsverkenning door Rijk en regio voor de komende jaren de inhoud van een programma in kaart zal worden gebracht gelet op urgente opgaven die hier gaan spelen.

Vraag 56

Op basis waarvan komt u tot de conclusie dat voor de programma's Amsterdam, Rotterdam–Den Haag, Goederencorridor Oost éénzelfde bedrag nodig is, namelijk € 200 miljoen? Betekent dit dat de opgaven in deze gebieden van een gelijke omvang zijn?

Antwoord 56

De beschikbare investeringsruimte is onvoldoende voor grootschalige infrastructurele aanpassingen. Om toch de belangrijkste knelpunten bij lage groei aan te pakken, kijken we daarom met de programma's naar slimme maatregelen. Hierbij wordt gekeken naar een mix van maatregelen zoals ITS, aansluitingen onderliggend wegennet en hoofdwegennet

en optimalisering van bestaande infrastructuur. De reservering van € 200 mln. per programma is hiervoor in eerste instantie afdoende. Het is ook de inzet dat de reserveringen vanuit het Rijk worden aangevuld met een bijdrage vanuit de regio. De MIRT Onderzoeken in de regio's zullen input bieden voor het concretiseren van de programma's. Gezamenlijk met de regio zullen daarmee ook de opgaven worden vastgesteld. De omvang van de programma's kan op basis van deze opgaven per regio gaan verschillen.

Vraag 57

Van welke van de vier programma's (Amsterdam, Rotterdam–Den Haag, Goederencorridor Oost, Goederencorridor Zuid) zijn de MIRT-onderzoeken reeds afgerond?

Antwoord 57

De MIRT Onderzoeken goederencorridor Oost en Zuid zullen begin 2017 worden afgerond, ook de brede MIRT Onderzoeken rond Amsterdam en Rotterdam–Den Haag worden in 2017 afgerond. In de onderzoeken zijn de opgaven door Rijk en regio reeds vastgesteld. Deze gebiedsopgaven vormen de basis voor de bereikbaarheidsprogramma's. Met de afronding van de MIRT Onderzoeken komen ook de oplossingsrichtingen beschikbaar, die vervolgens als uitgangspunt kunnen dienen voor de programma's.

Vraag 58

Kan worden toegelicht hoe de «flexnorm» eruit zal komen te zien?

Antwoord 58

De flexnorm is een instrument om te borgen dat niet alle middelen worden vastgelegd zodat er geen ruimte meer is om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen en biedt helderheid in de begroting. De flexnorm is conform het IBO rapport een minimaal percentage van de middelen op de fondsen die flexibel, dus alternatief aanwendbaar moet blijven. Voor het bepalen van de flexnorm is het eerst nodig om te weten welk deel van het budget op welke termijn flexibel moet zijn. Daar heeft het IBO geen uitspraken over gedaan. Dit ga ik de komende tijd verder uitwerken. Ik wil de flexnorm opnemen in de ontwerpbegroting 2018.

Vraag 59

Op welk moment (in welke MIRT-fase) worden de middelen uit het algemene artikel voor MIRT-verkenningen overgeheveld naar het artikel van de desbetreffende modaliteit?

Antwoord 59

De verwachting is, dat bij afronding van de MIRT Verkenning (bij Voorkeursbesluit) de middelen overgeheveld worden naar de desbetreffende modaliteit. In geval van meerdere modaliteiten wordt – net als nu al gebruikelijk – gekozen voor de modaliteit waarop het zwaartepunt ligt of voor Artikel 17 Megaprojecten, zoals bijvoorbeeld het geval is bij het project Zuidasdok.

Vraag 60

Kunt u toelichten waarom het precies noodzakelijk en/of wenselijk is om alle nieuwe MIRT-verkenningen onder één begrotingsartikel te voegen?

Antwoord 60

Door alle nieuwe MIRT Verkenningen onder één artikel binnen de begroting van het Infrastructuurfonds samen te voegen wordt de prikkel bevorderd om in de MIRT Verkenning zo breed mogelijk te kijken naar oplossingen voor de voorliggende opgave. Enerzijds omdat de opgave

nog niet volledig is voorzien van financiering en daarmee dwingt tot het zoeken naar intelligente wijzen waarop de opgave doelmatig en efficiënt kan worden ondervangen of tot het aanboren van alternatieve dekkingsbronnen. Anderzijds houdt de reservering van budget de keuze voor een oplossing/modaliteit nog volledig open. Dit zorgt ervoor dat het denkwerk aan het begin van de verkenningsfase niet wordt gestart vanuit een specifieke oplossing/modaliteit, omdat simpelweg daar het budget is gereserveerd. Opgavegericht werken vergt immers een brede verkenning naar slimme oplossingsrichtingen, waarbij het voorop blijft staan dat de bekostiging past binnen de doelen van het IF en het DF. Op dit moment worden voorbereidingen getroffen om vanaf de ontwerp-begroting 2018 in het Infrastructuurfonds alle nieuwe MIRT Verkenningen in een algemeen begrotingsartikel op te nemen.

Vraag 61

Worden de verschillende MIRT-verkenningen binnen het nieuw te vormen begrotingsartikel opgenomen onder een apart subartikel? Zo nee, worden zij weergegeven op een andere manier die het mogelijk maakt de budgetten voor de afzonderlijke projecten te volgen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 61

De wijze waarop in de begroting van het Infrastructuurfonds de verschillende MIRT Verkenningen apart inzichtelijk worden gemaakt is nog niet bekend en maakt onderdeel uit van de technische uitwerking. Wel is daarbij het voorstel om de MIRT Verkenningen niet uit te splitsen naar modaliteit.

Vraag 62

Wat valt onder het budget dat voor alle nieuwe MIRT-verkenningen in één nieuw begrotingsartikel zal worden ondergebracht? Is dit alleen het budget voor de (onderzoeks- en) verkenningsfase of het totaalbudget (inclusief realisatie)?

Antwoord 62

Om het doel van brede verkenning mogelijk te maken zijn wij voornemens het gehele budget voor de verkenningsfase over te hevelen naar het nieuwe begrotingsartikel. Zie ook het antwoord op vraag 60.

Vraag 63

Hoe verhoudt het nieuwe begrotingsartikel voor MIRT-verkenningen zich tot de begrotingsposten voor «vrije investeringen» binnen de andere begrotingsartikelen? Wordt het nieuwe begrotingsartikel gevoed uit deze vrije investeringen?

Antwoord 63

Huidige verkenningen worden nu voor een groot deel gedekt uit de Investeringsruimte. Met het nieuwe artikel zal naar verwachting eveneens een groot deel van de dekking uit de Investeringsruimte komen. Dat verandert dus niet.

Vraag 64

Is het voor de Kamer mogelijk om, ook wanneer alle nieuwe MIRT-verkenningen op één begrotingsartikel verzameld worden, toch een specifieke modaliteit voor een MIRT-opgave/programma/project vast te leggen? Zo ja, op welke manier? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 64

De Tweede Kamer wordt per brief geïnformeerd over het nemen van een Startbeslissing voor een MIRT Verkenning. Dat zal een eerste beeld zijn

welke (combinatie van) modaliteiten mogelijke oplossingen biedt. Oplossingen met meerdere modaliteiten zijn daarbij geen doel op zich.

Vraag 65

Welke maatregelen treft u op het Basisnet goederenvervoer en welk budget is hiervoor beschikbaar?

Antwoord 65

Hierover is uw Kamer op 3 oktober 2016 geïnformeerd (Kamerstuk 30 373, nr. 63)

Vraag 66

Kan de keuze voor jaarlijkse verlenging van het Infrastructuurfonds nader worden toegelicht, gelet op alle voor- en nadelen van de alternatieven uit het Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO)?

Antwoord 66

De in de kabinetsreactie beschreven verlengingssystematiek geldt zowel het Infrastructuurfonds als het Deltafonds. Bij de verschillende alternatieven gelden de volgende overwegingen:

Jaarlijks

- De combinatie van jaarlijkse verlenging en een programmatische, langjarige werkwijze biedt het juiste evenwicht tussen financiële beheersbaarheid, bestuurlijke rust en meerjarige planning.
- Bij het Deltaprogramma en het Deltafonds bestaat al een systematiek waarbij op hoofdlijnen langjarige opgaven worden geformuleerd. Die werkwijze wordt nu uitgebreid naar het Infrastructuurfonds.
- Met een jaarlijkse verlenging is er zekerheid dat er middelen beschikbaar blijven voor infrastructuur, waterveiligheid en waterkwaliteit. Door dit te koppelen aan de programmatische werkwijze blijft de mogelijkheid bestaan om voor de lange termijn vooruit te kijken (wat nodig is bij aanleg en instandhouding van infrastructuur).

Verlenging op politiek moment en eens in de vier jaar verlengen

- Verlenging op politiek moment leidt tot onvoorspelbaarheid van verlenging.
- Verlenging op politiek moment en eens in de vier jaar verlengen leiden tot aanzienlijke toevoeging van vrije investeringsruimte op één moment. Hierdoor wordt de kans vergroot dat middelen niet doelmatig worden ingezet.

Op basis van deze overwegingen ben ik tot de keuze gekomen voor een jaarlijkse verlenging van het Infrastructuurfonds.

Vraag 67

Kan worden aangegeven hoeveel middelen, die voortkomen uit de jaarlijkse verlenging, toekomstige kabinetten jaarlijks kunnen aanwenden voor nieuwe investeringen, na aftrek van vaste verplichtingen voor beheer, onderhoud en vervanging? Hoeveel ruimte biedt dit voor het doen van nieuwe (grote) investeringen?

Antwoord 67

Infrastructuurfonds

Momenteel is iets meer dan de helft van de middelen uit het Infrastructuurfonds jaarlijks benodigd voor doorlopende verplichtingen zoals beheer, onderhoud en vervanging. Dit betreft ook doorlopende verplichtingen voor netwerkgebonden kosten en DBFM contracten. Naar verwachting is met een toekomstige verlenging van ca. € 5,5 miljard (inclusief structurele ontvangsten) jaarlijks ca. € 2 miljard beschikbaar voor nieuwe investeringen en risico's.

Deltafonds

Iets meer dan tweederde deel van de middelen van het Deltafonds is jaarlijks nodig voor doorlopende verplichtingen. Het gaat daarbij om uitgaven voor Beheer, Onderhoud en Vervanging, netwerkgebonden kosten, DBFM contracten en programma HWBP. Naar verwachting is met een toekomstige verlenging van ca. € 1,3 miljard (inclusief structurele ontvangsten) jaarlijks ca. € 0,4 miljard beschikbaar voor nieuwe investeringen en risico's.

Vraag 68

Wordt het voor nieuwe kabinetten mogelijk om 100% van het vrij te komen jaarlijks budget te bestemmen? Zo ja, hoe kunnen eventuele onverwachte knelpunten in bijvoorbeeld de budgetten voor beheer en onderhoud worden ondervangen, die ontstaan nadat het geld voor het desbetreffende jaar reeds is bestemd en/of verplicht?

Antwoord 68

Ons kabinet heeft besloten om niet alle vrije ruimte van de verlenging met twee jaar tot en met 2030 nu al vast te leggen. Een volgend kabinet kan zelf bepalen hoe zij met het overgebleven deel van deze vrije ruimte en een volgende verlenging wil omgaan. In het kader van het IBO flexibele planning infrastructuur adviseren wij niet alle middelen al concreet vast te leggen om zo ruimte te houden om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen. Wanneer middelen nog niet juridisch zijn verplicht is het mogelijk om te herprioriteren om bijvoorbeeld in te spelen op nieuwe (technologische) ontwikkelingen.

Vraag 69

Is het mogelijk de maatschappelijke kosten van overconcentratie mee te nemen in de modellen, zoals de regio Noord vraagt?

Antwoord 69

Onderdeel van de beslisinformatie bij MIRT-projecten is een maatschappelijke kosten en baten analyse (MKBA). Bij rijksprojecten worden de kosten en baten op nationale schaal weergegeven. Het is mogelijk om ook de regionale kosten en baten weer te geven om een beeld te krijgen van de verhouding tussen nationaal en regionaal belang.

Vraag 70

Wordt bij het herstel van de Friesenbrücke rekening gehouden met de wens van de regio om de lijn Groningen–Bremen in de toekomst te verbeteren?

Antwoord 70

Ja. De wens om de brug zo snel mogelijk te herstellen is, zo ver als mogelijk, door de Duitse infrastructuurbeheerder ingevuld. Hierdoor is er geen negatieve impact op de realisatieplanning van het project Wunderline. Daarnaast zal het bewegende brugdeel na herstel sneller open en dicht gaan, waardoor het baanvak langer beschikbaar wordt voor het treinverkeer.

Vraag 71

Wat is precies de reden om «Beter Benutten-achtige» maatregelen te willen financieren uit het Infrastructuurfonds en niet vanuit de lenM-begroting?

Antwoord 71

De beleidsbegroting van lenM (Hoofdstuk XII) is met name beschikbaar voor de beleidsontwikkeling. De uitvoering van de beleidsdoelstellingen t.a.v. bereikbaarheid worden gedekt op de begroting van het Infrastruc-

tuurfonds. Het is daarmee logisch dat Beter Benutten-achtige maatregelen worden gedekt uit de begroting van het Infrastructuurfonds. Het aanpassen van de wetgeving op het Infrastructuurfonds bevordert dat in het MIRT – meer dan nu het geval is – slimme benuttingsmaatregelen, gedrag en technische ontwikkelingen standaard een plek krijgen in het oppakken en verder uitwerken van de opgaven. Dit versterkt de integrale korte én lange termijn afweging van de inzet van financiële middelen voor mobiliteitsverbetering en daarmee de doelmatigheid.

Vraag 72

Hoe wordt beoordeeld of «Beter Benutten-achtige» maatregelen in voldoende mate bijdragen aan de «doelmatigheid en doeltreffendheid van investeringen in infrastructuur» om uit het Infrastructuurfonds gefinancierd te kunnen worden?

Antwoord 72

Dit komt aan de orde in de memorie van toelichting bij de aangekondigde wijziging van de Wet Infrastructuurfonds. Een wetswijziging wordt nog in deze periode in gang gezet. In de huidige programma's worden maatregelen ex ante getoetst aan onder andere kosteneffectiviteit en uitvoerbaarheid.

Vraag 73

Zijn er alternatieven onderzocht waarbij de «Beter Benutten-achtige» maatregelen, zoals nu het geval is, uit de reguliere IenM-begroting worden gefinancierd? Zo ja, waarom zijn deze alternatieven afgevallen? Zo nee, kan dat dan alsnog worden verricht?

Antwoord 73

Het doel van het IBO is om flexibiliteit in het proces te verkrijgen en zo investeringen beter te laten renderen. Dit wordt – naast de adaptieve programmering – ook bereikt door een integrale afweging mogelijk te maken tussen infrastructurele ingrepen en beter benutten-achtige maatregelen. Door de sterke samenhang met investeringen en de overzichtelijkheid is het beter om deze op één plek te verantwoorden. Wegens deze nadruk is gekozen voor het fonds en daarom zijn alternatieven niet onderzocht.

Vraag 74

Klopt de stelling uit het IBO dat ongeveer –3% van het budget van het Infrastructuurfonds zal worden besteed aan «Beter Benutten-achtige» maatregelen? Zo nee, wat is dan de inschatting? Wat is het maximumpercentage van de middelen uit het Infrastructuurfonds dat aan Beter Benutten-achtige maatregelen zou mogen worden besteed?

Antwoord 74

Hoe dit percentage is berekend, is niet uit de IBO-rapportage af te leiden. In het jaar 2016 was er ongeveer € 195 mln. beschikbaar voor Beter Benutten, terwijl de omvang van het IF ongeveer € 5,8 miljard is. Het programma loopt tot en met 2017. Het is aan het nieuwe kabinet om te beslissen over een (verbrede) inzet of vervolg van inzet op slimme mobiliteitsmaatregelen in de periode daarna. Een maximumpercentage is niet aan te geven en ook zeer afhankelijk van de opgave en de gekozen oplossingen in een gebied. In de stedelijke omgeving zijn de mogelijkheden van meer infrastructuur beperkt. Met name daar zal meer ingezet worden gepleegd op slimme mobiliteitsoplossingen.

Vraag 75

Welke knelpunten zijn nu met het programma Beter Benutten opgelost?

Antwoord 75

Op 2 juni 2016 heb ik uw Kamer per brief (Kamerstuk 34 300 A, nr. 66) geïnformeerd over de resultaten van Beter Benutten.

Hieruit blijkt o.a. dat sinds 2011 ruim 350 maatregelen in 12 regio's gezorgd hebben voor:

- Gemiddeld 48.000 spitsmijdingen per werkdag.
- 19% afname van congestie op ca. 420 Beter Benutten trajecten in de ochtend- en avondspits.
- Ruim 2.100 werkgevers en ca. 176.000 werknemers werkten actief mee.

Vraag 76

Hoeveel middelen uit de begroting Infrastructuur en Milieu en Infrastructuurfonds worden nu ingezet ten behoeve van de modaliteit fiets (inclusief de fietsvoorzieningen bij stations en Beter Benutten) naast de Brede Doel Uitkering (BDU)-middelen?

Antwoord 76

- In de eerste fase van het programma Beter Benutten is voor ca. € 137 mln. (Rijk en regio gezamenlijk) aan fietsmaatregelen uitgevoerd.
- In het vervolgprogramma wordt voor ca. € 160 mln. Rijk en regio gezamenlijk) ingezet.
- Naast de fietsstimulering via het programma Beter Benutten wordt via ProRail gewerkt aan de uitbreiding van het aantal fietsparkeerplaatsen bij stations. Dit gebeurt op basis van cofinanciering. Voor de periode 2012–2020 hebben we hiervoor een bedrag van € 221 mln. beschikbaar op het Infrafonds. Recent is extra € 40 mln. vrijgemaakt om de grootste stallingtekorten weg te werken. Dit brengt het totaal voor fietsparkeerplaatsen van Rijkszijde op € 262 mln. Dit is exclusief de cofinanciering vanuit de regio.
- Door het amendement Hoogland (Kamerstuk 34 300 A, nr. 20) staat € 18,5 mln. Rijksbijdrage en na cofinanciering door de regio's ruim 45 mln. ter beschikking voor 7 regionale fietsroutes.
- Daarnaast verstrekken we een aantal subsidies die ten gunste komen van de fiets, zoals de jaarlijkse subsidie aan de Fietzersbond (€ 575.000), de Dutch Cycling Embassy (€ 200.000 voor 2017) en een bijdrage aan de stichtingen die de recreatieve wandel- en fietsroutes coördineren.
- Uiteraard investeer ik ook in fietsveiligheid. Een deel van de SWOV subsidie wordt besteed aan fietsveiligheidsonderzoek. Ook ondersteun ik de interventies van TeamAlert en VVN ter verbetering van de fietsveiligheid.
- Ten slotte worden regelmatig uitgaven gedaan voor onderzoeken en kleinere projecten, waaronder jaarlijks rond de € 500.000 voor fietsveiligheidsprojecten.

Vraag 77

Zijn alle aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer inzake Beter Benutten volledig uitgevoerd? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe staat het daarmee?

Antwoord 77

De reacties op de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer zijn gemeld in de brief aan de Algemene Rekenkamer dd. 17 april 2015 en worden uitgevoerd in het Vervolgprogramma Beter Benutten.

Vraag 78

Wat wordt verstaan onder een bereikbaarheidsfonds? Welke definities worden hierbij gehanteerd?

Antwoord 78

Bij de aangekondigde nadere verkenning van voor- en nadelen zal bepaling en afbakening van de scope van een eventueel bereikbaarheidsfonds aan de orde komen.

Vraag 79

Kunt u aangegeven wat de scope zou moeten zijn van een eventueel bereikbaarheidsfonds: welke typen maatregelen zouden hieruit gefinancierd moeten kunnen worden en welke juist niet? En hoe wordt de autobereikbaarheid hierin gegarandeerd?

Antwoord 79

Zie het antwoord op vraag 78.

Vraag 80

Wanneer wordt de Kamer geïnformeerd over de resultaten van de verkenning naar de voor- en nadelen van omvorming van het Infrastructuurfonds naar een bereikbaarheidsfonds? Welke uitgangspunten worden in dit onderzoek gehanteerd?

Antwoord 80

De Tweede Kamer wordt tijdens deze kabinetsperiode geïnformeerd over de uitkomsten van deze verkenning en de wijze waarop hiermee door het kabinet wordt omgegaan. Voorop staat dat het bevorderen van de bereikbaarheid en het realiseren van de bereikbaarheidsambities uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) de primaire doelstelling van een eventueel bereikbaarheidsfonds zijn.

Vraag 81

Wat is het perspectief voor Vierpaardjes?

Antwoord 81

Binnen het LVO heb ik samen met de regio onderzoek gedaan naar het alternatief: «splitsing van de bestaande overweg». Helaas blijkt nu dat die maatregel geen verbetering van de veiligheid oplevert. De tunneloplossing bleek al eerder niet kosteneffectief.

Daarnaast heeft de regio op eigen initiatief de door haar gewenste tunneloplossing zelfstandig uitgewerkt. Zij wil deze realiseren. Dit betekent dus een forse investering door de regio. In het BO MIRT heb ik met de regio afgesproken dat de kostenraming van de tunneloplossing gevalideerd zal worden. Deze validatie loopt nu. Op basis van de uitkomsten ben ik bereid een financiële bijdrage te leveren. Die bijdrage moet ik echter wel kunnen verantwoorden binnen de spelregels van het LVO. Ik wil namelijk ook voldoende geld overhouden voor de aanpak van andere prioritaire overwegen.

Ik verwacht u in het notaoverleg MIRT 2017 over het vervolg te kunnen informeren.

Vraag 82

Gaat het Rijk bijdragen aan spooraansluiting van de Carhandling Terminal Swentibold (VDL Nedcar)? Zo ja, onder welke voorwaarde(n) en welke meekoppelkansen zouden hier kunnen zijn?

Antwoord 82

Op basis van het rijksgoederenbeleid alleen kan ik geen financiële prioriteit aan de aansluiting van VDL Nedcar geven, mede vanwege het vigerende spoorgoederenknooppuntenbeleid (waarbij onder meer toegankelijkheid voor derden een eis is) en de investeringen die recentelijk nog in de regio zijn gedaan. In 2015 is er max. € 30 mln. gereser-

veerd voor de te ontwikkelen spoorterminal in Venlo en ook aan de in de directe nabijheid gelegen Barge Terminal in Born (binnenvaart) heeft lenM ca. € 6 mln. verstrekt. Wanneer de nog te bouwen terminal in Venlo volledig is bezet, is nu nog niet bekend en de Barge Terminal Born is vooralsnog niet volledig bezet.

Het Rijk is er wel van doordrongen dat er ook een breder economisch en werkgelegenheidsbelang kan spelen. Momenteel beraadt het Rijk zich over het verzoek van de provincie en zoekt naar mogelijkheden om de provincie te helpen.

Vraag 83

Op basis van welke criteria wordt, na invoering van het percentage «zicht op financiering» van 75%, de keuze gemaakt welke MIRT-projecten wel en welke projecten uiteindelijk geen doorgang vinden?

Antwoord 83

De criteria die bij deze afweging van belang zijn worden de komende periode nader uitgewerkt. Belangrijke elementen zullen daarbij zijn omvang en urgentie van de opgave, oplossend vermogen en robuustheid van de oplossingsrichtingen, kosten-baten verhouding en (maatschappelijk) draagvlak van de oplossingsrichtingen. Daarnaast zal gebruik gemaakt worden van de meest recente Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA), die in 2017 weer zal verschijnen, de doelen uit de SVIR en andere relevante stukken zoals REOS. Tenslotte kunnen regio specifieke afwegingen, zoals bereidheid tot medefinanciering, een rol spelen. De uiteindelijke afweging is politiek.

Vraag 84

Waarom is gekozen voor een grens van 75% «zicht op financiering» voor nieuwe MIRT-verkenningen, ten opzichte van het huidige percentage van 100%, en het percentage van 50% dat uit het IBO voortkomt?

Antwoord 84

Mede door de huidige 100% zicht op financiering staat de gewenste oplossingsrichting (en modaliteit) en het budget bij het start van de MIRT Verkenning eigenlijk al vast. Een prikkel om creatief voortdurend op zoek te gaan naar de beste (combinatie van) oplossingen en (co)financiering ontbreekt hiermee.

Bij de 75% zicht op financiering, in combinatie met één begrotingsartikel voor MIRT Verkenningen, los van modaliteit, is meer sprake van een verkenning van oplossingen en worden verkenningen ook tegen elkaar afgewogen. Bij 75% is er enerzijds voldoende zicht op financiering en is er anderzijds voldoende prikkel voor creativiteit.

Bij 50% zicht op financiering is het gat naar 100% te groot, waardoor naar ons inzicht een te groot deel van de MIRT Verkenningen niet kan worden voortgezet in een planuitwerking en is er een groot risico op (te) veel verkenningen waarbij 100% financiering niet realistisch is.

Vraag 85

Kunt u de aannames, overwegingen en onderzoeken uiteenzetten die ten grondslag hebben gelegen aan de keuze voor een minimaal percentage voor zicht op financiering van 75%?

Antwoord 85

Zie het antwoord op vraag 84.

Vraag 86

Kunt u een inschatting geven van het aantal MIRT-verkenningen dat extra zal worden uitgevoerd wanneer de norm voor «zicht op financiering»

wordt bijgesteld van 100% naar 75%? En wanneer de norm wordt bijgesteld van 100% naar 50%?

Antwoord 86

Het is niet in te schatten hoeveel MIRT Verkenningen extra zullen worden uitgevoerd als de norm voor zicht op financiering wordt verlaagd. Het is ook geen doel op zich om met deze maatregel meer MIRT Verkenningen te krijgen.

Vraag 87

Is er een moment, later in het planproces, waarin alsnog «zicht op financiering» van 100% noodzakelijk is? Zo nee, hoe wordt geborgd dat projecten alsnog de benodigde financiering verkrijgen?

Antwoord 87

Wanneer bij de afronding van de MIRT Verkenning de voorkeursbeslissing wordt vastgesteld is het noodzakelijk om bestuurlijk te komen tot een volledige financiële onderbouwing met 100% bekostiging. Op dat moment worden namelijk ook in het kader van bijvoorbeeld de Tracéwet verwachtingen gewekt richting burgers. Het Rijk blijft hierin een betrouwbare partij en zal dus ook zekerstellen dat de voorkeursbeslissing is te realiseren. In het bestuurlijke overleg met de regio's en mogelijke derde partijen zal de bekostiging van het project worden afgesproken. Dat is nu ook al zo en verandert daarin dus niet.

Vraag 88

Hoe voorkomt u dat met het toevoegen van nieuwe overleggen (zoals Grenslandagenda) meer overleggen ontstaan, terwijl u anderzijds inzet op meer geïntegreerde overleggen? Ofwel: hoe wordt bestuurlijke drukte voorkomen?

Antwoord 88

Bestuurlijke drukte wordt zo veel mogelijk voorkomen door bestuurlijke overleggen over afzonderlijke onderwerpen zo veel mogelijk te integreren binnen de vijf BO's MIRT met de landsdelen, die jaarlijks plaatsvinden. In aanvulling daarop bestaat in toenemende mate behoefte aan structurele afstemming en overleg met de buurlanden en -regio's over grensoverschrijdende bereikbaarheidsopgaven. Ook hiervan is het de inzet deze zo veel mogelijk geïntegreerd te laten plaatsvinden om bestuurlijke drukte tegen te gaan.

Vraag 89

Hoe verhoudt het regionale Investeringsprogramma Zuidvleugel zich tot het gebiedsprogramma Rotterdam–Den Haag?

Antwoord 89

Het Regionaal Investeringsprogramma Zuidvleugel is een programma van onder meer de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de Provincie Zuid-Holland. Een overzicht van enkele infrastructurele wensen van deze regio, ook voor het Hoofdwegennet en het Hoofdspoorwegennet, maakt deel uit van dit regionale programma.

Met het gezamenlijke gebiedsprogramma van Rijk en regio willen wij middelen vrijspelen voor gezamenlijke opgaven in dit gebied. Momenteel loopt het MIRT Onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag (analysefase), waarin de opgaven voor het gebied worden vastgesteld en (later in de oplossingsrichtingenfase) oplossingsrichtingen ervoor nader worden onderzocht. In 2017 komen de resultaten van de nieuwe NMCA beschikbaar.

Op basis van de resultaten van het MIRT Onderzoek (gezamenlijke opgaven en oplossingsrichtingen) en de NMCA zal worden gezien in

hoeverre onderdelen uit het Regionaal Investeringsprogramma hiervoor in aanmerking komen.

Wij gaan er daarbij vanuit dat de regio ook financieel bijdraagt aan het programma (wederkerigheid).

Vraag 90

Wat is de verhouding tussen het MIRT-onderzoek Corridor Rotterdam–Antwerpen tot het MIRT-onderzoek in het kader van Goederencorridor Zuid?

Antwoord 90

Het MIRT Onderzoek Goederencorridor Zuid vormde mede aanleiding voor de decentrale overheden om op de verbinding Rotterdam–Antwerpen ook aan te dringen op een soortgelijk gezamenlijk onderzoek, gericht op het optimaal faciliteren van de logistieke groei en het vergroten van de toegevoegde waarde. In tegenstelling tot het lopende MIRT Onderzoek Goederencorridor Zuid (gericht op de vervoersstromen tussen Rotterdam en Duisburg) waar het Rijk het trekkerschap op zich heeft genomen, zal de regio het trekkerschap voor de Goederencorridor Rotterdam–Antwerpen op zich nemen. Aangezien het over andere vervoersstromen gaat, is directe samenhang tussen beide corridorstudies naar verwachting beperkt.

Vraag 91

Kunt u in kaart brengen welke wijzigingen de in de kabinetsreactie voorgestelde maatregelen met zich meebrengen voor de rol van de Kamer in het MIRT-proces, de begrotingscyclus en de beleidscontrole?

Antwoord 91

Met de kabinetsreactie wordt beoogd om de flexibiliteit van de infrastructuurplanning te vergroten. De rol van de Tweede Kamer verandert daarbij niet en de voorgestelde maatregelen hebben geen enkele invloed op het budgetrecht van de Kamer. De processen rond MIRT, begroting en beleidscontrole blijven hetzelfde. Wel wordt met de maatregelen de politieke speelruimte vergroot, omdat niet meer heel vroeg in het proces alle wezenlijke besluiten worden genomen, maar de keuzemomenten verschuiven naar latere momenten in het proces.

Vraag 92

Op welke manier wordt de Kamer over voorgenomen wijzigingen die in MIRT-projecten worden aangebracht geïnformeerd, bijvoorbeeld bij de vaststelling of wijziging van de modaliteit (spoor, weg, vaarweg) van projecten?

Antwoord 92

Met de MIRT-brieven wordt de Tweede Kamer twee keer per jaar geïnformeerd over de voortgang van het MIRT en over de belangrijkste besluiten bij programma's en projecten. Daarnaast wordt de Kamer jaarlijks geïnformeerd middels het MIRT Overzicht, dat bij de Begroting verschijnt. Alle nieuwe MIRT Verkenningen zullen zonder modaliteit in het MIRT Overzicht worden opgenomen. Vanaf de planuitwerking worden de projecten in het overzicht opgenomen met de modaliteit waar het zwaartepunt van de mogelijke oplossing op rust.

Naast het operationele niveau van projectbesluiten biedt de programma-aanpak de mogelijkheid om ook op tactisch niveau met elkaar van gedachten te wisselen over (samenhangende) opgaven, daarbij passende oplossingsrichtingen en wenselijke termijnen van realisatie.

Vraag 93

Wat houdt de Limeslijn Utrecht–Leiden precies in?

Antwoord 93

Het betreft hier de hoofd railnetverbinding tussen Utrecht en Leiden. De provincies Utrecht en Zuid-Holland hebben deze verbinding de bijnaam Limeslijn gegeven. Met Limes wordt de noordgrens van het Romeinse Rijk aangeduid, die in Nederland van Katwijk aan Zee tot Millingen aan de Rijn liep. De spoorlijn Utrecht–Leiden volgt in de provincies Zuid-Holland en Utrecht grosso modo deze grens.

Vraag 94

De bypass Irenesluis wordt betaald uit het Deltafonds: wat zijn hiervoor de criteria?

Antwoord 94

Er zijn een aantal criteria gehanteerd bij het opstellen van het investeringsprogramma voor een duurzame zoetwatervoorziening. Een maatregel moet bijdragen aan de vijf nationale doelen van het zoetwaterbeleid. Deze zijn:

- een gezond en evenwichtig watersysteem in stand houden en bevorderen;
- cruciale gebruiksfuncties beschermen: drinkwater (volksgezondheid), energie, kwetsbare natuur en waterkeringen (beide inclusief het beperken van klink en zetting);
- de concurrentiepositie van waterafhankelijke sectoren in Nederland bevorderen;
- het beschikbare water effectief en zuinig gebruiken;
- waterkennis, -kunde en -innovaties voor de zoetwaterdoelen ontwikkelen.

Over het uit te voeren maatregelprogramma is met alle betrokken partijen overeenstemming bereikt in het Bestuurlijk Platform Zoetwater. Bij de besluitvorming is gekeken naar een aantal zaken zoals kosten en baten, effectiviteit, duurzaamheid, flexibiliteit en solidariteit. Er is een adaptieve zoetwaterstrategie geformuleerd waarbij afhankelijk van de klimatologische en sociaaleconomische ontwikkelingen indien nodig en gewenst voor bepaalde maatregelen kan worden gekozen. De bypass Irenesluis is op basis hiervan in het uitvoeringsprogramma voor zoetwater 2015–2021, het Deltaplan Zoetwater, opgenomen.

Vraag 95

Kunt u een overzicht opstellen van het aantal storingen en de frequentie daarvan aan de Botlekbrug?

Antwoord 95

Sinds de opening op 12 juli 2015 tot en met 16 oktober 2016 hebben zich 75 storingen voorgedaan die hebben geleid tot hinder voor de scheepvaart en/of het wegverkeer. 51 Storingen in 2015 en 24 in 2016. Van de 24 storingen in 2016 waren er 15 storingen in de eerste helft van 2016. In de tweede helft van 2016 hebben zich tot nu toe 9 storingen voorgedaan. De laatste storing was in week 41.

Vraag 96

Welke sancties zijn er de afgelopen tijd uitgedeeld aan de exploitant van de Botlekbrug?

Antwoord 96

In Q2 2016 is een korting van de beschikbaarheidsvergoeding opgelegd in verband met rijstrookafzettingen buiten de toegestane werkbare uren. Voor de afgifte van het beschikbaarheidscertificaat (op 29 april 2016) was het contractueel niet mogelijk om een korting op te leggen.

Vraag 97

Kunt u een overzicht geven van MIRT-projecten die de vastgestelde budgettering overschrijden?

Antwoord 97

In het MIRT Overzicht worden jaarlijks de MIRT-projecten en -programma's en de bijbehorende taakstellende budgetten aan u gerapporteerd. Er wordt een toelichting verstrekt op de wijzigingen per MIRT-project of -programma. Hierbij worden wijzigingen in de financiën (zowel kostenstijgingen als -dalingen) in ieder geval toegelicht als het verschil meer dan 10 mln. bedraagt ten opzichte van het voorgaande MIRT of meer dan 10% van het totale budget. Daarnaast krijg u tussentijdse wijzigingen hierop ook via de begroting voorgelegd.

Nieuw in het MIRT Overzicht 2017 is dat bij de projecten in de planuitwerking- en realisatiefase via een tabel inzicht wordt gegeven in de ontwikkeling van de planning en het budget: de totale ophoging vanwege uitgekeerde prijsindexatie wordt daarbij apart inzichtelijk gemaakt. In deze tabellen wordt in principe vijf jaar terug gekeken of vanaf het eerstvolgende jaar nadat er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden. Ook is vanaf het MIRT Overzicht 2017 bij projecten in de realisatiefase een tabel opgenomen waarin de voortgang van de realisatie zichtbaar is. Daarnaast is aanvullende informatie opgenomen over de financiën, voortgang, budgetflexibiliteit en scope van de onderdelen van diverse programma's.

Vraag 98

Kunt u een overzicht sturen van alle tracébesluiten die tijdens deze kabinetsperiode zijn genomen?

Antwoord 98

Tijdens deze kabinetsperiode zijn de volgende Tracébesluiten genomen.

Aan vaarwegen:

- 3de Kolk Prinses Beatrixsluis;
- Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee;
- Nieuwe Sluis Terneuzen.

Aan spoorwegen:

- Derde spoor Zevenaar-Duitse grens;
- Sporen in Utrecht 2014, deeltracé Utrecht Centraal-Houten;
- Sporen in Arnhem 2014;
- Spooruitbreiding Utrecht Centraal-Leidsche Rijn;
- Doorstroomstation Utrecht (DSSU).

Aan spoor- en hoofdwegen:

- Zuidasdok.

Aan hoofdwegen:

- N18 Varsseveld-Enschede;
- A6/A7 Knooppunt Joure;
- N50 Ens-Emmeloord;
- A27 /A1 Utrecht Noord-Knooppunt Eemnes-Aansluiting Bunschoten-Spakenburg;
- A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2;
- A1 Bunschoten-Hoevelaken;
- A59 Drongelens Kanaal;
- Spitsstroken A7/A8 aansluiting Purmerend-Zuid-Oostzaan;
- A44 Rijnlandroute;
- A4 Vlietland-N14;

- A1 Apeldoorn-Zuid-Beekbergen;
- A28 Zwolle-Zuid-aansluiting Ommen;
- N35 Zwolle-Wijthmen;
- A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel;
- A24 Blankenburgverbinding;
- A16 Rotterdam.

Vraag 99

Hoeveel en welke bedragen worden bijgeboekt aan de investeringsruimte? Is deze ruimte nog beschikbaar of inmiddels reeds bestemd? Hoeveel budget is er beschikbaar binnen de investeringsruimte spoor?

Antwoord 99

Van de verlengde ruimte kan gedurende de huidige kabinetsperiode nog maximaal 1,4 miljard op het IF worden bestemd voor (nieuwe) ambities en risico's. Deze ruimte is toegevoegd aan de investeringsruimte van de modaliteiten op het IF (wegen (€ 749 mln.), spoor (€ 553 mln.) en vaarwegen (€ 98 mln.)). Tijdens de BO's MIRT zijn afspraken gemaakt over de invulling van de investeringsruimte, u bent hierover op 14 oktober met de MIRT-brief (Kamerstuk 34 550 A, nr. 9) geïnformeerd.

De totale programmaruimte voor spoor in de begroting 2017 bedraagt € 1.022 mln. tot en met 2030 (incl. € 553 mln. als gevolg van het verlengd IF met 2 jaar), zoals aangegeven in antwoord op vraag 16. De budgettaire mutaties ten opzichte van de stand van de begroting 2016 worden toegelicht bij artikel 13.08 (pagina 55 Infrastructuurfondsbegroting 2017). De besteding van deze middelen tot en met 2030 is bedoeld voor (toekomstige) risico's en prioritaire projecten en programma's. Het overgrote deel is gereserveerd voor risico's op het gebied van beheer, onderhoud en vervanging en risico's ten aanzien van lopende projecten (waaronder PHS).

Daarnaast is er sprake van € 400 mln. beleidsruimte als gevolg van de doorlopende concessieontvangsten HRN/HSL in de jaren 2029/2030. Het kabinet heeft er voor gekozen om deze beleidsruimte als gevolg van het verlengd IF in deze kabinetsperiode niet in te zetten. Dat is aan een volgend kabinet.

Vraag 100

Kunt u aangegeven waartoe de nieuwe MIRT-werkwijze nu precies leidt? Zowel in de verkenningsfase, onderzoeksfase als in de planuitwerkingsfase? Welke zichtbare wijzigingen zijn er doorgevoerd?

Antwoord 100

De nieuwe MIRT-werkwijze beoogt, dat er op transparante wijze een zo doelmatig en efficiënt mogelijke duurzame oplossing voor een opgave wordt gekozen.

De volgende wijzigingen in de MIRT Systematiek zijn doorgevoerd:

- MIRT Onderzoek: Wordt gericht ingezet om de opgave en de betrokken partijen scherp in beeld te krijgen.
- MIRT Verkenningen: De Startbeslissing voor de Verkenning wordt genomen met 75% zicht op financiering. Niet iedere Startbeslissing van een verkenning zal tot een planuitwerking leiden. Tijdens de verkenning wordt er letterlijk weer breed (ook niet infrastructurele oplossingen) verkend. Er kan sprake zijn van een (adaptief) programma waarvan sommige delen wel verder doorgaan naar de planuitwerking en andere delen niet.
- Planuitwerking: Binnen de scope van de planuitwerking kan meer dan voorheen naar optimalisaties worden gezocht. Ook krijgt het voorkeursbesluit een meer adaptief karakter.

Daarnaast is in de MIRT-werkwijze de programma-aanpak met adaptieve, gebiedsgerichte programma's verankerd.

Vraag 101

Welk percentage van de nieuwe investeringen gaat hierdoor naar andere oplossingen dan de traditionele investeringen in asfalt, rails, vaarwegen en dijkversterkingen?

Antwoord 101

Het is niet in te schatten welk percentage van de nieuwe investeringen uit het infrastructuurfonds benut zullen worden voor slimme mobiliteitsoplossingen, zoals die nu bijvoorbeeld onder het programma Beter Benutten worden uitgevoerd. Dit is afhankelijk van de aard van de bereikbaarheidsopgaven in de verschillende gebieden en van politieke keuzes over de prioriteit van dit type maatregelen.

Vraag 102

Wat wordt verstaan onder meekoppelkansen en welk budget is hiermee gemoeid?

Antwoord 102

Meekoppelkansen zijn kansen passend binnen het Rijks- of regionaal beleid, die worden toegevoegd aan de scope van de opgaven. Afhankelijk van de aard van de meekoppelkansen wordt door het Rijk of de regio geld toegevoegd aan het projectbudget. Waarbij het voorop blijft staan dat de bekostiging past binnen de doelen van het IF en het DF.

Vraag 103

Hoe wordt erop toegezien dat in de nieuwe MIRT-werkwijze ook de autobereikbaarheid op het hoofdwegennetwerk en het onderliggende wegennetwerk is gegarandeerd? Kortom, hoe wordt een antiautobeleid voorkomen?

Antwoord 103

De crux zit in de bestuurlijk geaccordeerde Startbeslissing voor de MIRT Verkenning. Hierin moet helder zijn opgenomen wat de opgave precies is. Vervolgens leidt een juiste toepassing van de nieuwe MIRT-werkwijze ertoe dat er op een transparante wijze een zo doelmatig en efficiënt mogelijke duurzame oplossing voor een opgave wordt gekozen. (zie ook het antwoord op vraag 100)

Vraag 104

Wat verandert er concreet met de nieuwe MIRT-spelregels? Wat zijn precies de aanbevelingen en op welke wijze wordt hier invulling aan gegeven? In hoeverre zijn hier ook de resultaten van het IBO naar het Infrastructuurfonds in verwerkt?

Antwoord 104

Zie het antwoord op vraag 100.

De nieuwe MIRT-spelregels worden voor het notaoverleg MIRT van 28 november per brief naar de Tweede Kamer gestuurd, inclusief een nadere toelichting.

Vraag 105

Wat is de rol van de Minister van Economische Zaken precies (en zijn ministerie)? Betekent dit ook dat de mainports, greenports en brainport hiermee ook nadrukkelijk qua bereikbaarheid op de agenda staan? En wordt dan ook andersom de ruimte in het Programma Aanpak Stikstof (PAS) betrokken?

Antwoord 105

In de SVIR wordt als één van de acht ambities gesteld dat in 2040 de internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's optimaal dient te

zijn. Dat betekent dat er uitstekende (logistieke) verbindingen zijn van de mainports Rotterdam en Schiphol, de brainport Zuidoost-Nederland, de greenports en de valleys met Europa en de rest van de wereld. Daarmee zijn deze stedelijke regio's nadrukkelijk op de agenda gezet wat betreft bereikbaarheid. Het MIRT geeft uitvoering aan de SVIR. Vanwege het belang van bereikbaarheid voor de concurrentiepositie en het belang van een integrale afweging neemt het Ministerie van EZ deel aan het BO MIRT, het overleg Rijk-regio over infrastructuur en ruimte. Op projectniveau wordt binnen het MIRT voldoende ruimte geborgd binnen het Programma Aanpak Stikstof.

Vraag 106

Op welke wijze worden meekoppelkansen bij waterprojecten ingevuld?

Antwoord 106

Binnen ieder waterproject wordt actief gezocht naar meekoppelkansen. Door het gesprek aan te gaan met andere partijen in het gebied over mogelijke kansen. Voorbeelden van opgaven en projecten die water en ruimte verbinden zijn opgenomen in het Deltaprogramma 2017 (zie de kaart in paragraaf 2.1). Binnen deze opgaven en projecten worden doelen voor waterveiligheid, zoetwater en ruimtelijke adaptatie verbonden aan regionale ruimtelijk-economische doelen, natuur, landschap en/of recreatie waardoor meerwaarde in het gebied wordt gecreëerd. De voorbeelden geven geen volledig beeld, maar laten wel zien dat het verbinden van water en ruimte veelvuldig plaatsvindt. De voorbeelden komen onder meer van het Hoogwaterbeschermingsprogramma, Ruimte voor de Rivier en de programma's Zoetwater en Ruimtelijke adaptatie.

Vraag 107

Wat is er tot op heden concreet uit de agenda stad gekomen? Welke financiële middelen zijn er ingezet en met welk resultaat? Welke invloed heeft dat op het MIRT of de gebiedsagenda's?

Antwoord 107

Zie het antwoord op vraag 108.

Vraag 108

Wat is er tot op heden concreet uit de citydeals gekomen? Welke financiële middelen zijn er ingezet en met welk resultaat? Welke invloed heeft dat op het MIRT of de gebiedsagenda's?

Antwoord 108

Er zijn inmiddels 10 *city deals* ondertekend en in uitvoering met wisselende coalities van steden, ministeries en andere stakeholders. Daarnaast zijn er verschillende nieuwe city deals in ontwikkeling. Financiële ondersteuning heeft zich tot op heden beperkt tot personele en organisatorische ondersteuning. Het is nog te vroeg om concrete resultaten te benoemen. Indien city deals leiden tot werkbare oplossingen kunnen deze hun weerslag hebben in het MIRT.

Vraag 109

Wat is er tot op heden concreet uit de Europese agenda stad gekomen? Welke financiële middelen zijn er ingezet en met welk resultaat? Welke Europese gelden zijn er naar Nederland gegaan? Welke invloed heeft dat op het MIRT of de gebiedsagenda's? En welke invloed op de inzet vanuit het Trans European Transport Network (TEN-T)?

Antwoord 109

Er is een Europese Agenda voor de Stad opgesteld met 12 agendapunten. Voor elk van deze agendapunten wordt een partnerschap opgericht met

vijf steden, vijf lidstaten en de Europese Commissie. Ieder partnerschap doet voorstellen voor betere regelgeving, betere financiering en betere kennisuitwisseling ten behoeve van steden. Inmiddels zijn acht partnerschappen operationeel. Tijdens het Maltees voorzitterschap zullen de resterende vier partnerschappen worden gestart.

In het Pact van Amsterdam en de daarop volgende raadsconclusies is geborgd dat de Europese Commissie de uitkomsten van de partnerschappen actief zal betrekken in haar beleid. Vanuit Nederland is personele ondersteuning verleend aan de totstandkoming van het Pact en de eerste acht partnerschappen. Er is geen Europees geld naar Nederland gegaan naar aanleiding van de partnerschappen. Van Nederlandse zijde coördineert het Ministerie van IenM het partnerschap dat zich richt op luchtkwaliteit. Er zijn hooguit indirecte effecten te verwachten van de partnerschappen op het MIRT en de gebiedsagenda's. Invloed op de Nederlandse inzet voor TEN-T is niet voorzien.

Vraag 110

Wat gaat u doen aan de grootste stijgers in de File top 50? Hoe gaat u die problemen aanpakken?

Antwoord 110

Door openstellingen zoals de A4 Delft–Schiedam kunnen sommige knelpunten al opgelost zijn. Hierdoor stijgen anderen knelpunten automatisch naar een hogere positie in de lijst.

Momenteel zijn de vijf grootste stijgers de fileknelpunten 2, 21, 24, 25 en 33 uit de File top 50. Deze vijf stijgers zijn allen minimaal 12 plekken gestegen ten opzichte van de File top 50 uit het vorige MIRT Overzicht. In het MIRT Overzicht is de koppeling gelegd met de bijdrage van het project aan het oplossen van welke file top 50-knelpunten.

Knelpunt 2, A20 Hoek van Holland–Gouda tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Moordrecht: daar levert het project A20 Nieuwerkerk aan de IJssel–knooppunt Gouwe een bijdrage aan het oplossen van het knelpunt.

Knelpunt 21, A58 Eindhoven–Breda, tussen Brug Over Het Wilhelminakanaal Hm 20.7 en Moergestel: daar levert het project InnovA58 (onderdeel van SmartWayZ.NL) een bijdrage aan het oplossen van het knelpunt.

Knelpunt 24, A2 Amsterdam–'s-Hertogenbosch tussen Utrecht Papendorp en Oudenrijn: daar levert het project Noordelijke Randweg Utrecht een bijdrage aan het oplossen van het knelpunt.

Knelpunt 25, A12 Arnhem–Den Haag tussen Nieuwegein en Oudenrijn: daar levert het project A27/A12 Ring Utrecht en de Noordelijke Randweg Utrecht een bijdrage aan het oplossen van het knelpunt.

Knelpunt 33, A12 Oberhausen–Arnhem tussen Zevenaar en Duiven: daar levert het project A12/A15 Ressen–Oudbroeken (ViA15) een bijdrage aan het oplossen van het knelpunt.

Vraag 111

Welke resultaten kunnen nu al gemeld worden in het kader van het Programma Greenports en Mainports? Welke samenhang is er met de topsector logistiek?

Antwoord 111

In het kader van het MIRT Onderzoek «Greenports en de samenwerking met de Mainports» is het Concept Greenport 3.0 vastgesteld.

Daarbij ligt de focus op de opschaling van clusterkracht naar netwerkkracht. De komende maanden zal het Rijk dit concept in samenwerking met bedrijfsleven en kennisinstellingen uitwerken naar een Actie Agenda. Daarbij staat het versterken van het internationaal versnetwerk, een internationaal vestigingsklimaat voor topspelers en internationaal koploper zijn in innovaties centraal.

Er is een inhoudelijke samenhang met het MIRT en de Topsector Logistiek. In de eerste plaats via de MIRT Onderzoeken (tevens onderdeel van het Topsectorprogramma) naar de multimodale goederenvervoercorridors Oost (Rotterdam–Nijmegen–Duitsland) en Zuidoost (Rotterdam–Noord-Brabant/Limburg–Duitsland). Aangezien de internationale en regionale bereikbaarheid van de mainports en greenports voor goederen en personen een voorwaarde is voor een sterke internationale concurrentiepositie wordt onderzocht hoe deze logistieke corridors daar optimaal aan kunnen bijdragen. Het MIRT Onderzoek Rotterdam–Den Haag onderzoekt de bijdrage die bereikbaarheid kan hebben voor het versterken van de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de Greenports in samenhang met de Mainport Rotterdam.

Verder zijn er verschillende agrologistieke innovaties tot stand gebracht – onder meer in samenwerking met de Topsector Tuinbouw en Uitgangsmaterialen – bijvoorbeeld op het vlak van datadeling en informatie-uitwisseling. In het kader van het Neutraal Logistiek Informatieplatform wordt met marktpartijen, branches en overheden één open ICT-platform ontwikkeld, waarbij bijvoorbeeld logistieke stromen in beeld worden gebracht. In het kader van synchromodaal transport zijn inmiddels twee synchromodale control towers operationeel. De Coalitie Herstructurering en Ontwikkeling Tuinbouwsector (coalitie HOT) heeft al belangrijke stappen gezet voor de duurzame ontwikkeling van het Westland en zal ook voor de andere Greenports vorm krijgen.

Vraag 112

Welke financiële ruimte zit er nog in het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen? Hoeveel overwegen zijn er aangepakt en hoeveel aanvragen staan er nog open die niet meer passen in het programma en/of het budget?

Antwoord 112

Het totaalbudget van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) is € 193 mln. Zoals aangegeven in antwoord op vraag 114 is dit exclusief de € 10 mln. die voor niet actief beveiligde overwegen beschikbaar is gesteld uit het oorspronkelijk LVO-budget.

Van de € 193 mln. is vooralsnog € 60 mln. gereserveerd voor generieke maatregelen (dichtligtijden maatregelen, gedragsmaatregelen en de Afteller voor vertrek). Daarnaast is er voor specifieke maatregelen ruim € 40 mln. belegd via bestuursovereenkomsten en beschikkingen, inclusief programmakosten. Voor de beheer-, onderhoud- en vervangingskosten (BOV-kosten) is momenteel een bedrag geschat van € 20 mln. Daarmee bedraagt het restant van het budget ruim € 70 mln. Dit is bestemd voor de diverse overwegen die momenteel zijn aangemeld en indien deze kosteneffectief blijken, gerealiseerd zullen worden.

Momenteel zijn voor ca. 140 overwegen generieke maatregelen voorzien. Daarnaast zijn er voor 4 overwegen bestuursovereenkomsten gesloten voor specifieke maatregelen. Daar bovenop zijn momenteel (specifieke) aanvragen voor 17 overwegen in behandeling.

Op dit moment is er nog geen stop op de aanvragen die in behandeling worden genomen, vanwege uitputting van het budget. Het LVO heeft bij

de regio geïnventariseerd welke aanvragen nog te verwachten zijn in de komende jaren. De inschatting is dat het budget van het LVO uiterlijk in 2019 volledig zal zijn belegd, waardoor naar verwachting niet alle overwegen uit de inventarisatie aangepakt kunnen worden.

Vraag 113

Welke aanvragen zijn er inmiddels ingediend en in behandeling ten aanzien van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen en welk beslag leggen deze projecten op de financiële middelen?

Antwoord 113

Momenteel zijn er in het kader van de specifieke maatregelen van het LVO bestuursovereenkomsten gesloten voor 4 overwegen:

1. Telgterweg, Ermelo (inmiddels opgeleverd);
2. Paterwoldseweg te Groningen (in voorbereiding);
3. Rijksstraatweg te Hurdegaryp (in voorbereiding);
4. Ouddiemerlaan te Diemen (in voorbereiding).

Daarnaast zijn er 17 overwegen in behandeling. Hiervan worden er 2 beoordeeld of zij voldoen aan de criteria van het LVO. Dit zijn:

- Raalte – Nieuwe Deventerweg;
- Heeze Leende – Stationsstraat.

Voor 8 aanvragen wordt een integrale probleemanalyse opgesteld en gezocht naar kansrijke oplossingsrichtingen:

- Dordrecht – Krommerdijk;
- Halderberge – Boschendijk;
- Veenendaal – Kerkewijk;
- Veenendaal – De Reede;
- Helmond – Kanaaldijk;
- Gilze Rijen – Stationsstraat/Julianastraat;
- Oisterwijk – Spoorlaan;
- Beek-Elsloo – Stationsstraat/stationsoverpad.

De resterende 7 overwegen bevinden zich in de fase dat de oplossingsrichtingen dusdanig worden uitgewerkt dat een besluit kan worden genomen over of er wel of geen kosteneffectieve oplossing mogelijk is:

- Apeldoorn – Laan van Osseveld;
- Borne – Deldensestraat;
- Deurne – Liesselseweg;
- Deurne – Vlierdenseweg;
- Horst aan de Maas – Stationsstraat;
- Putten – Stationsstraat;
- Venlo – Vierpaardjes.

De vier overwegen waarvoor een bestuursovereenkomst is gesloten leggen een beslag van ca. € 35 mln. De overige overwegen zijn nog in onderzoek, waarbij nog niet altijd duidelijk is welke oplossing het meest kosteneffectief is en dus wat de exacte kosten zullen bedragen voor die maatregelen. Wel is duidelijk dat de kosten een substantieel beslag op het nog niet belegde budget zullen leggen.

Vraag 114

Waarom is er € 2,4 mln. toegevoegd aan de investeringsruimte vanwege een aanbestedings-meevaller? Waarom blijft dit niet beschikbaar voor de aanpak van onbeveiligde overwegen? Hoeveel overwegen zijn er nu nog onbeveiligd en in hoeverre is de doelstelling van het project «Automatische Knipperlicht Installaties (AKI)-plan en Veiligheidsknelpunten» gehaald?

Antwoord 114

Er was sprake van een «harde meevaller». Bij dergelijke meevallers is het een optie om deze toe te voegen aan de vrije investeringsruimte. Gezien de beperkte omvang van de vrije investeringsruimte is daar in dit geval ook voor gekozen. Daar staat tegenover dat ten behoeve van de aanpak van niet actief beveiligde overwegen (NABO's) in 2015 een startbudget van € 10 mln. beschikbaar is gesteld vanuit het budget van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO).

Momenteel zijn er nog in totaal ca. 590 NABO's. Dit zijn openbare en niet-openbare overwegen op zowel het reizigers- als het goederennet.

In de periode sinds 1999 zijn met het programma «Automatische Knipperlicht Installaties (AKI)-plan en Veiligheidsknelpunten», ook bekend als het Programma Verbeteren Veiligheid Overwegen (PVVO) grote stappen gezet in het verbeteren van de overwegveiligheid. Met deze aanpak van overwegen is het aantal incidenten op overwegen in 2007 gehalveerd ten opzichte van het aantal in 1985. In de brief aan uw Kamer d.d. 10 juni 2015 (Kamerstuk 29 893, nr. 190) is uitvoerig ingegaan op de resultaten van het Programma Verbeteren Veiligheid Overwegen (PVVO).

Vraag 115

Wanneer wordt de spoorwegovergang in Winsum aangepakt en welke overwegen komen nog meer in aanmerking voor deze aanpak?

Antwoord 115

Afgelopen juni heb ik met de gemeente Winsum een bestuursovereenkomst gesloten voor het veiliger maken van in ieder geval 7 overwegen, waaronder de Voslaan, en voor zover het resterende budget dat toelaat nog eens maximaal 10 overwegen in de gemeente Winsum. Ik betreur het dat juist op deze overweg op vrijdag 18 november een aanrijding heeft plaatsgevonden tussen een melkwagen en een Arriva-trein. Dit ongeval laat zien dat er een snelle oplossing moet komen voor de lokale situatie. Op dit moment werken ProRail en de gemeente aan voorbereidingen voor de werkzaamheden. Start realisatie wordt in 2017 verwacht. Vooruitlopend op de bestuursovereenkomst was al gestart met het proces om een oplossing voor de Voslaan te realiseren, door middel van het aanleggen van een ontsluitingsweg tussen het achterliggende perceel en de beveiligde overweg verderop. ProRail is in overleg met een grondeigenaar over de daarvoor benodigde grond. N.a.v. het ongeval heeft ProRail besloten om, totdat de definitieve oplossing is gerealiseerd, de overweg uit te rusten met extra waarschuwborden voor weggebruikers.

ProRail staat in nauw contact met gemeenten, waarin zich risicovolle niet actief beveiligde overwegen bevinden. NABO's die voldoen aan de kaders van het Programma NABO komen in aanmerking voor een financiële bijdrage, zolang het beschikbare budget dat toestaat.

Vraag 116

In hoeverre zijn de gegevens van het PHS herijkt? Met welke cijfers uit welk jaartal wordt er gewerkt? Wat is de planning van het PHS? En welke samenhang is er met de uitrol van het European Rail Traffic Management System (ERTMS)?

Antwoord 116

Sinds het kabinetsbesluit over PHS in juni 2010 wordt bij de uitwerking van de projecten rekening gehouden met nieuwe inzichten (Kamerstuk 32 404, nr. 1). Dit gebeurt regelmatig, bijvoorbeeld als er nieuwe prognoses beschikbaar komen (zowel voor het reizigers- als voor het goederenvervoer), of wanneer andere relevante ontwikkelingen plaats-

vinden (zoals het besluit om ERTMS uit te rollen of de introductie van de Beleidsregel Trillingshinder). Op basis van de actualisaties die plaatsvinden wordt de scope van PHS of PHS-maatregelen zo nodig aangepast. Zo is op basis van nieuwe prognoses voor het goederenvervoer in 2012 de spoorgoederencorridor door Oost-Nederland uit PHS gehaald.

Daarnaast worden voor alle projecten regelmatig nieuwe kostenramingen opgesteld en wordt steeds bezien of de projecten nog nodig zijn om de doelstellingen van PHS te halen en de beoogde extra treinen te kunnen rijden. De volgende grote actualisatie zal plaatsvinden na het beschikbaar komen van de NMCA begin 2017.

Binnen PHS wordt momenteel gewerkt met de prognoses voor het reizigersvervoer uit de LTSA (eind 2013) en de prognoses voor het goederenvervoer uit 2015. Deze prognoses zijn op realiteitswaarde getoetst aan de nieuwe WLO-scenario's die dit jaar beschikbaar zijn gekomen.

De planning van PHS gaat uit van een totale oplevering van het programma in 2028, dan moet op alle PHS-corridors hoogfrequent gereden kunnen worden. De projecten uit PHS worden gefaseerd in de periode tot 2028 opgeleverd. Het eerste grote infrastructuurproject uit PHS dat wordt opgeleverd is de verbouwing van het knooppunt Utrecht CS (DSSU). DSSU zorgt voor een verbetering van de betrouwbaarheid van het spoor bij Utrecht en ervoor zorgt dat er meer treinen sneller het station in en uit kunnen rijden; DSSU is eind dit jaar klaar. NS heeft besloten om per december 2017 op de eerste PHS-corridor tussen Amsterdam CS en Eindhoven extra treinen te gaan rijden. Daarna zal NS tot 2028 gefaseerd per corridor, als de PHS-projecten zijn uitgevoerd en er voldoende vervoervraag is naar extra treinen, hoogfrequent gaan rijden. De relatie tussen de uitwerking en realisatie van PHS en het programma ERTMS wordt door IenM bewaakt (zie VGR-12 van PHS, Kamerstuk 32 404, nr. 79). Er is bekeken welke synergie er te bereiken is door het uitvoeren van voorbereidende werkzaamheden voor ERTMS op het moment dat PHS projecten worden gerealiseerd. Door het verschil in planning – PHS ligt een aantal jaren voor op ERTMS – is het gelijktijdig uitvoeren van de programma's echter niet mogelijk zonder substantiële vertraging voor PHS. Zowel de uitrolstrategie van ERTMS als de voortgang van PHS-projecten wordt door IenM bewaakt. De mogelijkheden voor synergie worden waar relevant regelmatig gecheckt en gemeld in de betreffende voortgangsrapportages.

Voor de corridor tussen Schiphol, Amsterdam CS, Almere en Lelystad (OV SAAL) geldt dat PHS en ERTMS beide nodig om hoogfrequent te gaan rijden. Op de andere trajecten kunnen na de uitvoering van de PHS projecten alle extra treinen gaan rijden. De realisatie van ERTMS op deze trajecten zorgt voor een verbetering in de betrouwbaarheid van de dienstregeling en is daarmee wenselijk.

Vraag 117

Kunt u hierbij ook ingaan op de stelling in de studie «Kansrijk mobiliteitsbeleid» van het Centraal Planbureau (CPB) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) dat het PHS en de uitrol van ERTMS niet noodzakelijk zijn voor enkele lijnen die niet drukbezet zijn? Welke enkele lijnen zijn niet drukbezet?

Antwoord 117

In de studie «Kansrijk Mobiliteitsbeleid» wordt geconcludeerd dat het benutten van bestaande spoorinfrastructuur rendabeler is dan de aanleg van nieuw spoor. Tevens wordt aangegeven dat kleinere benuttenprojecten relatief vaak een hoog rendement hebben.

De nationale markt- en capaciteitsanalyse (NMCA) uit 2008 gaf aan dat er op de drukste spoortrajecten in Nederland tot en met 2030 grote knelpunten zouden ontstaan als capaciteitsuitbreiding uit zou blijven. Op

basis hiervan is een pakket samengesteld van maatregelen die de knelpunten moeten voorkomen en door middel van de introductie van «spoorboekloos rijden» tot een kwaliteitssprong voor de reiziger zal leiden op de drukste corridors (PHS). Uitgangspunt van PHS is om zoveel mogelijk gebruik te maken van bestaand spoor en alleen waar nodig tot uitbreiding over te gaan. In tegenstelling tot het beeld dat uit de studie van het CPB naar voren komt, kent PHS een positieve MKBA, zoals ook is aangegeven in de voorkeursbeslissing van juni 2010.

De noodzaak en het nut van het rijden van meer treinen op de drukste trajecten in Nederland om overvolle treinen en perrons te voorkomen staat niet ter discussie. Doordat PHS is beperkt tot de drukste trajecten in Nederland is de vraag of PHS noodzakelijk is voor enkele lijnen die niet drukbezet zijn niet aan de orde, op alle corridors van PHS gaat het immers om drukke lijnen. Ten aanzien van ERTMS is gezien de recente uitrolstrategie sprake van een focus op de meest rendabele onderdelen en is een optimale uitrol bepaald, zodat de meest waar voor het beschikbare budget wordt verkregen. Zoals in de uitrolstrategie is aangegeven zal de uitrol van ERTMS starten op de trajecten met de meeste meerwaarde in het internationaal en nationaal vervoer. Er is gekozen voor een uitrol van ERTMS die zoveel mogelijk maatschappelijke baten oplevert.

Vraag 118

In welke mate is de effectiviteit van het Programma ERTMS ook afhankelijk van de inzet van andere landen zoals België en Duitsland?

Antwoord 118

De Europese lidstaten hebben met de Europese Commissie afspraken gemaakt over de uitrol van ERTMS op negen (goederen)corridors in Europa tot 2030 ter verbetering van de interoperabiliteit. De inzet van alle lidstaten is hierbij relevant. Voor de Nederlandse uitrolstrategie (Kamerstuk 33 652, nr. 45) geldt dat deze is afgestemd op de plannen van België (uitrol op de corridor Kijfhoek–Roosendaal) en Duitsland (uitrol op de corridor Venlo–Eindhoven), zodat er aansluitende grensoverschrijdende trajecten ontstaan. Daarnaast dient de uitrol van ERTMS ook een nationaal doel doordat de aanleg van ERTMS in Nederland een bijdrage levert aan de veiligheid, betrouwbaarheid en snelheid. Het bereiken van deze doelstellingen is onafhankelijk van de inzet van andere landen.

Vraag 119

Wat is de samenhang tussen het Deltaplan Zoetwater en afzonderlijke projecten, zoals Volkerak–Zoommeer en Grevelingen?

Antwoord 119

Het Deltaplan Zoetwater bevat maatregelen om de zoetwatervoorziening te verbeteren, zodat Nederland voorbereid is op mogelijke klimaatverandering en kansen voor gebiedsontwikkeling worden benut. Het gaat om een nationaal plan van alle betrokken partijen waaraan het Rijk € 150 miljoen bijdraagt vanuit het Deltafonds. Het Deltaplan bevat ook maatregelen in de Zuidwestelijke delta, waaronder maatregelen rondom het Volkerak–Zoommeer. Deze sluiten aan op het ontwikkelperspectief uit de ontwerp-rijksstructuurvisie Grevelingen Volkerak–Zoommeer, dat gericht is op de waterkwaliteitsopgaven van de bekkens. Onderdeel daarvan is een alternatieve zoetwatervoorziening die gerealiseerd moet zijn voordat het Volkerak–Zoommeer zout kan worden. De alternatieve zoetwatervoorziening zorgt voor een verbeterde kwaliteit en leveringszekerheid van zoetwater voor de landbouw; ook als het Volkerak–Zoommeer niet zout wordt gemaakt. Om die redenen zijn deze maatregelen opgenomen in het Deltaprogramma Zoetwater.

Vraag 120

Welke harde financiering ligt er vanuit de regio om alle aanvullende wensen in te vullen ten aanzien van de Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer?

Antwoord 120

Momenteel werken Rijk en regio aan financieringsconstructies voor een gefaseerde aanpak van de ontwerp-rijksstructuurvisie Grevelingen Volkerak-Zoommeer. De reeds toegezegde bijdragen vanuit de regio dienen als dekking voor het ontwikkelperspectief uit de ontwerp-rijksstructuurvisie. Bovenop deze plannen zijn aanvullende wensen bekend zoals de ontwikkeling van een getijdencentrale in de Brouwersdam. Over deze aanvullende wensen zijn echter op dit moment nog geen concrete afspraken gemaakt met regionale partijen.

Vraag 121

Zijn er met de afronding van het programma voldoende verzorgingsplaatsen? Zo nee, welk bedrag zou er aanvullend nodig zijn?

Antwoord 121

Met het betreffende maatregelenpakket verzorgingsplaatsen wordt een aantal urgente knelpunten aangepakt. Hierbij is het geld aangewend volgens het uitgangsprincipe dat verzorgingsplaatsen bedoeld zijn voor de korte rust en dat de beveiligde private truckparkings langs het onderliggend wegennet bedoeld zijn voor de lange rust. Na afronding van het investeringsprogramma heeft Rijkswaterstaat diverse verzorgingsplaatsen kwalitatief verbeterd en is een uitbreiding van 320 vrachtwagen parkeerplaatsen langs het hoofdwegennet gerealiseerd. Het totale aantal beschikbare plekken is hiermee voldoende om het kort parkeren te faciliteren. Doordat chauffeurs ook overnachten en weekenden verblijven op verzorgingsplaatsen constateren we langs enkele corridors dat er op verzorgingsplaatsen structureel sprake is van overbezetting. Het probleem van overbezetting door langdurig verblijf is alleen op te lossen indien chauffeurs bereid zijn hun heil te zoeken op private truckparkings op het onderliggend wegennet.

Daar waar de huidige beschikbare capaciteit voor lang parkeren op het onderliggend wegennet structureel niet aan de vraag voldoet wil ik, in samenwerking met decentrale overheden en private partijen, bezien of en waar een uitbreiding van betaalbare parkeercapaciteit met een redelijk voorzieningenniveau opportuun is. Gebleken is dat het tijdelijk huren van parkeerruimte langs het onderliggend wegennet door Rijkswaterstaat wel heeft geleid tot een tijdelijke verlichting, maar nauwelijks een structurele oplossing heeft geboden in de vorm van het overnemen door marktpartijen.

Daarom hoop ik dat de resultaten van de MIRT Onderzoeken naar de goederencorridors Oost en Zuid hiervoor aanknopingspunten bieden. Deze resultaten worden eind 2016 verwacht. Op basis hiervan zal bezien worden welke vervolgstappen samen met decentrale overheden en marktsectoren te zetten zijn.

Vraag 122

Aan welke projecten is het budget voor Meer Veilig 3 besteed? Welke projecten zouden er in aanmerking komen bij een verlenging en uitbreiding van het programma, gelet op de brief inzake de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen MIRT?

Antwoord 122

Bijgevoegd is de lijst van maatregelen die in het kader van Meer Veilig 3 worden gerealiseerd. Voor een deel zijn deze maatregelen nog in voorbereiding en kan de scope dus nog wijzigen. Er zal nog nader

invulling moeten geven aan het bedoelde vervolg op Meer Veilig 3. Op basis van analyses van de ontwikkeling en oorzaken van verkeersslachtoffers zullen eerst uitgangspunten en criteria voor dit vervolg worden opgesteld. Zoals gemeld in de brief over de uitkomsten van BO MIRT zal, gelet op het aanhoudende hoge aandeel van enkelzijdige ernstige ongevallen, de focus van het uit te werken vervolgpakket liggen op veilige inrichting van bermen. Hierbij kan worden gedacht aan het verwijderen van obstakels in de berm of het afschermen daarvan door middel van geleiderails.

Meer Veilig	Tranche	ROO	Weg-nummer	Project-nummer	Omschrijving
3	1	MN	A6	MN4-16	A6; km 291-295,3; Geleiderail buitenberm plaatsen
3	1	MN	A7	MN4-17	A7; km 85,1-85,6; Bord J4 plaatsen, geleiding op geleiderail, extra reflectoren ook voor tbv tegengestelde richting HRR
3	1	MN	A12	MN4-2	A12; km 54,6-54,6; VRI verplaatsen en op zweepmast plaatsen
3	1	MN	A28	MN4-4	A28; km 11,7-11,5; Plaatsen bochtgeleiding
3	1	MN	A28	MN4-5	A28; km 0-0; Diversen maatregel kruispunt A28-Waterlinieweg (combi MN4-5* + MN4-6 + MN4-7)
3	1	MN	A28	MN4-8	A28; km 0,85-0,75; Bochtgeleiding plaatsen
3	1	NN	N33	NN4-1	N33; km 62,7-61,7; uitbreiden voorwaarschuwing brug + beperken brugopeningen
3	1	NN	N31	NN4-3	N31; km 74,5-75,5; Reconstructie aansluiting
3	1	ON	N36	ON4-10	N36; km 11,7-13; Niet-overrijdbare middenberm bij aansluiting Almelo-Noord (bij 2x1 rijstroken), verlengen en reconstructie aan beide zijden.
3	1	ON	N36	ON4-11	N36; km 6-6,7; Reconstructie bocht spoortunnel Almelo-Wierden en realisatie rijbaanscheiding
3	1	ON	N36	ON4-12	N36; km 15-16,1; Plaatsen middengeleider/barrier en verlengen in/uitvoegstroken
3	1	ON	N36	ON4-13	N36; km 23,9-24,5; Verlengen en reconstructie uitvoegstrook Beerzerveld
3	1	ON	N36	ON4-14	N36; km 13,2-14,2; Verlengen uitvoegstrook Vriezenveen (zonder aanwezigheid middenbermscheiding)
3	1	ON	N36	ON4-15	N36; km 18,7-19,9; Verlenging/reconstructie uitvoegstroken Westerhaar.
3	1	ON	A15	ON4-2	A15; km 125-132,3; Trajectbeveiliging A15 richting Nijmegen (HRR) middels filedetectie.
3	1	ON	N18	ON4-4	N18; km 224,3-224,5; Aanleg fietstunnel Zieuwentseweg, afsluiten kruispunt. Overig verkeer wordt naar nabijgelegen VRI-kruispunt Richterslaan geleid.
3	1	ON	N18	ON4-5	N18; km 230,2-230,2; Aanleg landbouwtunnel (of viaduct), opheffen 1 kruispunt en 2 oversteken.
3	1	ON	N35	ON4-6	N35; km 73,7-74,3; N35 verlengen opstelstrook kruispunt Oostweg.
3	1	ON	N36	ON4-8	N36; km 3,2-4; Reconstructie kruispunten aansluiting A35-N36 + betere visuele geleiding. Bovengenoemde hectometers op N36 + A35 43,5bK + A35 43,6cK, aangevuld met het volgende ongeval: http://www.tubantia.nl/regio/motorrijder-komt-om-bij-ongeval-oprit-a35-n36-1.2647493
3	1	ON	N36	ON4-9	N36; km 10,2-10,4; Niet-doorrijdbare middenberm bij aansluiting Aadorp (bij 2x1 rijstroken), verlengen en reconstructie noordoostzijde.
3	1	WNN	N9	WNN4-1	N9; km 77,9-78,3; N9 Kruising Terborghlaan Reconstructie Kruispunt met extra opstelstrook icm groene golf
3	1	WNN	A7	WNN4-2	A7; km 7-7,7; Toerit verlengen + markering aanpassen

Meer Veilig	Tranche	ROO	Weg- nummer	Project- nummer	Omschrijving
3	1	WNN	A10	WNN4-3	A10; km 21,6-20; (Extra) aangepaste vooraankondigingsborden plaatsen + Fileproof-markering
3	1	WNN	N200	WNN4-5	N200; km 0,4-0,5; Vooraankondigingsborden VRI + optimaliseren VRI
3	1	WNZ	A29	WNZ4-4	A29; km 92,5-92,6; Reconstructie kruispunt met aanleg rotonde
3	1	ZD	A58	ZD4-1	A58; km 170,5-170,5; Rotonde
3	1	ZD	N57	ZD4-3	N57; km 26,5-24,2; Goedereede-Ouddorp, aanbrengen moeilijk overrijdbare middenscheiding
3	1	ZD	N57	ZD4-4	N57; km 39,9-39,9; Aansluiting Port Zeelande, vervanging VRI door rotonde.
3	1	ZD	N57	ZD4-5	N57; km 55-55; Rotonde Westenschouwen
3	1	ZN	A2	ZN4-11	A2; km 121,4-120,8; Aanpassen rijstrookconfiguratie van 2 naar 3 (opstelstroken)
3	1	ZN	A2	ZN4-13	A2; km 178,5-178; Obstakelvrije zone creëren en afschermen sloot middels plaatsen geleiderails.
3	1	ZN	A2	ZN4-14	A2; km 181,7-181,2; Berm obstakelvrij maken middels plaatsen geleiderail
3	1	ZN	A29	ZN4-17	A29; km 103,8-104; Plaatsing geleiderail in verbindingsboog
3	1	ZN	A73	ZN4-18	A73; km 41,6-40,5; Evaluatie en vernieuwen VRI-regeling + aanpassen fietsoversteek ter hoogte van afritten + verbreden middengeleiders + aanpassen markering + aanpassen/vernieuwen VRI-masten
3	1	ZN	A2	ZN4-19	A2; km 193,7-194,3; kruispunt A2 ringbaan noord (39) maatregel optimalisatie VRI (programmatuur en bakken)
3	1	ZN	A2	ZN4-24	A2; km 117,9-119; Optimaliseren van de VRI
3	1	ZN	A67	ZN4-25	A67; km 71,2-72,3; Optimaliseren van de VRI's
3	1	ZN	A27	ZN4-3	A27; km 1,5-0,3; Plaatsing geleiderail in verbindingsboog Utrecht -> Tilburg in het Knooppunt St. Annabosch
3	1	ZN	A67	ZN4-37	A67; km 62-63; Plaatsen flexibele geleiderail
3	1	ZN	A67	ZN4-38	A67; km 65-59; Plaatsen geleiderail
3	1	ZN	A29	ZN4-4	A29; km 103-100; Uitbreiding waarschuwingssysteem voor geopende brug met drie portalen met daaraan een signaalgever.
3	1	ZN	A67	ZN4-7	A67; km 3,5-5,3; Plaatsen van filebeveiligingssysteem.
3	1	ZN	A2	ZN4-8	A2; km 190-182,1; Plaatsen van filebeveiligingssysteem.
3	2	MN	A6	MN5-1	A6; km61,2-61,2; Ombouw gevaarlijke voorrangskruising naar veilige rotonde.
3	2	MN	A27	MN5-2	A27; km113,9-113,9; Verbetering/reconstructie voorrangskruispunt met middengeleiders en snelheidsremmende maatregelen.
3	2	MN	A6	MN5-3	A6; km287,2-287,2; Aanleg rotonde t.o.v. voorrangskruispunt
3	2	MN	A1	MN5-5	A1; km41,6-41,6; Optimalisatie VRI / bedrijfszekerheid verbeteren (LED+noodstroem) / filedetectie lussen toevoegen
3	2	MN	A1	MN5-6	A1; km45,7-45,7; Optimalisatie VRI / extra detectielussen toevoegen / opstelstroken aanpassen / beperken fietsoversteken
3	2	MN	A27	MN5-7	A27; km100,2-100,1; Plaatsen bochtgeleiding
3	2	NN	A28	NN5-1	A28; km190,7-190,4; Attentieverhogende maatregelen voor en in verbindingsboog/afrit
3	2	NN	A6	NN5-2	A6; km310,3-308; Verbeteren voorseinen aanduidingen van Scharsterrijnbrug

Meer Veilig	Tranche	ROO	Weg- nummer	Project- nummer	Omschrijving
3	2	ON	A35	ON5-1	A35; km48-49,8; Aanpassing toerit van tapersamenvoeging tot een reguliere samenvoeging en verplaatsen afstreping rijstrook 1.
3	2	ON	N36	ON5-16	N36; km19,9-30; Aanpassen markering inhalen tussen 13,9 en 30,0. Stralen sealen en opnieuw markeren.
3	2	ON	N18	ON5-17	N18; km217,7-218,3; Lichtenvoordseweg: opheffen van kruispunt en inpassing (vershoven maatregel ON3-4)
3	2	ON	N36	ON5-3	N36; km7,4-30,7; Ribbelmarkering op de kantstreep
3	2	ON	A15	ON5-4	A15; km129,6-130,4; Verleggen en verlengen uitvoeger
3	2	ON	A15	ON5-5	A15; km129,1-130,3; Verlengen invoeger en toepassen doorgetrokken streep na puntstuk
3	2	ON	A15	ON5-6	A15; km139,5-140,5; Verlengen invoeger
3	2	ON	A15	ON5-7	A15; km119,6-120,9; Aanbrengen locale filedetectie
3	2	ON	A15	ON5-8	A15; km123,5-140; Aanbrengen locale filedetectie
3	2	ON	A15	ON5-9	A15; km122,9-135,4; Aanbrengen verdrijvingsvlak voor einde vluchtstrook nabij aansluitingen en brug over Amsterdam Rijnkanaal
3	2	WNN	A4	WNN5-1	A4; km8,5-8,6; Bochtgeleiding met LED verlichting in het wegdek
3	2	WNN	A1	WNN5-10	A1; km18,4-18,4; Kruising A1/Churchillstraat reconstrueren naar een rotonde
3	2	WNN	A10	WNN5-2	A10; km32,4-31,9; Verdubbelen uitvoeger
3	2	WNN	A205	WNN5-4	A205; km ³ ,4-4; Toepassen bochtgeleiding
3	2	WNN	A208	WNN5-5	A208; km8,6-8,1; Aanbrengen geleiderrails
3	2	WNN	A4	WNN5-6	A4; km10,4-10,5; Plaatsen van dynamische snelheidswaarschuwing
3	2	WNN	A10	WNN5-8	A10; km11,1-10,1; Weefvak verdubbelen
3	2	WNN	N9	WNN5-9	N9; km8,5-8,5; Drempels en verduidelijken voorrangssituatie
3	2	WNZ	N11	WNZ5-1	N11; km0,4-1,6; Aanbrengen middenbermbeveiliging
3	2	WNZ	N14	WNZ5-3	N14; km10-11,3; Aanpassen middenbermverhoging en lichtmasten
3	2	WNZ	A15	WNZ5-4	A15; km46,2-47; Wandmarkering Botlektunnel
3	2	ZN	A76	ZN5-2	A76; km14,4-13,8; aanpassen invoegsituatie door aanbrengen fileproofmarkering hoofdrijbaan
3	2	ZN	A76	ZN5-3	A76; km7,2-8,1; bochtgeleiding HRR en HRL en het verwijderen van ca. 10 bomen
3	2	ZN	A76	ZN5-4	A76; km4,9-5,1; optimalisatie VRI

Vraag 123

Wat wordt verstaan onder aanpassing van het doelmatigheidscriterium?

Antwoord 123

Voor het afwegen van doelmatige geluidmaatregelen zijn er nieuwe randvoorwaarden in de betreffende geluidregelgeving opgenomen en sinds kort inwerking getreden. De Kamer is op 1 september 2016 hierover geïnformeerd (Kamerstuk 32 252, nr. 58).

Het gaat om aangepaste voorwaarden voor de lengte en hoogte van nieuwe geluidschermen en geluidwallen, alsook nieuwe randvoorwaarden voor de verhoging van bestaande schermen en wallen. De aanpassing leidt er toe dat te korte en erg hoge schermen en wallen voortaan niet

meer hoeven te worden meegenomen in de afweging van geluidmaatregelen bij de opstelling van saneringsplannen.

Vraag 124

Zijn regionale vervoerders ook betrokken bij Beter en Meer of heeft dit alleen betrekking op het hoofdrailnet? Wat is het totale budget en waar wordt het budget van Beter en Meer nu concreet aan uitgegeven? Hoeveel van het budget wordt uitgegeven aan projectkosten en personeel? Uit hoeveel mensen bestaat de bemensing van Beter en Meer? Hoeveel mensen zijn in dienst bij NS, ProRail of het ministerie? Wat is de doelstelling en hoe meet u of die doelstelling wordt gehaald?

Antwoord 124

Het programma Beter en Meer is een samenwerkingsprogramma van NS en ProRail, dat gericht is op het hoofdrailnet. Voor specifieke onderdelen zoals Be- en Bijsturing van de Toekomst en de verbeteraanpak Stations worden ook andere vervoerders betrokken, omdat deze onderdelen ook aan hen raken. Doel van het programma Beter en Meer is het verbeteren van de prestatie aan reizigers. De focus ligt daarbij op de verbetering van de dagelijkse operatie en het terugdringen van impactvolle verstoringen. ProRail en NS rapporteren ieder half jaar middels de concessieverplichting en de reguliere verantwoordingslijnen over de voortgang van het programma Beter en Meer. Hierin wordt zowel over resultaten op de prestatie-indicatoren over o.a. punctualiteit als over de voortgang van de maatregelen in het programma Beter en Meer ingegaan.

De kosten van Beter en Meer worden door NS en ProRail gezamenlijk gedragen. Voor de eerste fase van Beter en Meer voor de periode 2015 t/m 2018 is door NS en ProRail € 172,1 mln. (incl. BTW) begroot. Via subsidie aan ProRail draagt lenM € 84,9 mln. (incl. BTW) bij aan Beter en Meer. Deze middelen worden ingezet voor de Verbeteraanpak Trein (VAT-A2) met als doel de uitvoeringsbetrouwbaarheid op de A2 corridor te verhogen, Be- en Bijsturing van de Toekomst (BBT) waardoor het logistieke proces tijdens verstoringen beter uitgevoerd wordt, en de Verbeteraanpak Stations (VAS) met als doel de ervaring en waardering van de reiziger blijvend te verbeteren. Het budget bestaat voor 95% uit projectkosten (verbeteraanpakken) en voor 5% uit personeelskosten (programma-bureau). Het Programmabureau bevat 16 formatieplaatsen, waarvan 11 van NS en 5 van ProRail. Daarnaast wordt inzet gepleegd vanuit de lijnorganisaties. Wij leveren geen bijdrage in menskracht aan het programma Beter en Meer.

Vraag 125

Wanneer wordt de Kamer geïnformeerd over de inzet van het convenant Fietsparkeren? Welke financiële middelen zijn hiermee gemoeid?

Antwoord 125

Op 31 oktober 2016 heb ik uw Kamer in een brief (Kamerstuk 29 984 nr. 691) nader geïnformeerd over de aanpak die ik met de andere overheden en met maatschappelijke organisaties overeen ben gekomen met betrekking tot het fietsparkeren. In die brief heb ik ook de financiële bijdrage van het Rijk toegelicht. Bovenop de € 221 mln. die reeds via het Actieplan Fietsparkeren waren gereserveerd, draagt het Rijk € 40 mln. extra bij om de grootste knelpunten in het fietsparkeren op te lossen. Voor de medebekostiging van 50% van de investeringskosten door het Rijk is één van de voorwaarden dat er een sluitende business case (inclusief exploitatie) wordt ingediend. Om de businesscase sluitend te krijgen leveren naast de gemeenten en NS, in toenemende mate provincies of vervoerregio's een bijdrage.

Vraag 126

Welke aanvragen zijn in behandeling voor het programma Kleine functiewijzigingen en welk beslag leggen deze op het beschikbare budget? Wat is de beschikbare ruimte?

Antwoord 126

Door ProRail wordt volgens het jaarlijks terugkerend regulier proces in het vierde kwartaal een beschikkingsaanvraag voor het Programma Kleine Functiewijzigingen voorbereid. Voordat de aanvraag definitief wordt gemaakt, wordt deze geconsulteerd aan vervoerders. Dat proces loopt nog voor het komende jaar.

Er zijn momenteel negen verzoeken in behandeling bij ProRail, die op basis van de Spelregels Kleine Functiewijzigingen in aanmerking komen om in de aanvraag opgenomen te worden:

- Enkhuizen, opstellen;
- Gouda en Gouda Goverwelle, opheffen waarschuwingsinstallaties;
- Baarn, aanpassen perronkap;
- Dieren, aanleg raildempers;
- Breda Prinsenbeek, aanpassing seingeving;
- Utrecht OZ, optimalisatie opstelsterrein;
- Franeker en Harlingen, perronverlengingen;
- Dordrecht, looproute naar spoor 32a;
- Apeldoorn, sein 68.

Het is echter nog niet mogelijk om een inschatting te geven wat de financiële omvang van deze projecten is en wat daarmee de omvang van de subsidieaanvraag 2017 wordt. Dit is nog in onderzoek bij ProRail. Er is ook nog niet geprioriteerd.

De beschikbare ruimte voor het totale programma t/m 2030 bedraagt gemiddeld € 5,23 mln. per jaar.

Vraag 127

Hoe groot is de vrije bestedingsruimte binnen punctualiteit/capaciteitsknelpunten tweede fase herstelplan Spoor? Zijn er aanvragen en welke zijn dat? Welk beslag leggen die?

Is het amendement Van Hijum (Kamerstuk 30 300 A, nr. 16) nog dienstbaar aan de uiteindelijke doelstelling van dit programma?

Antwoord 127

Er is geen vrije bestedingsruimte binnen het programma Punctualiteit/capaciteitsknelpunten tweede fase herstelplan Spoor.

In de begroting 2016 (pagina 35/36) is toegelicht dat de vrije kruising Transformatorweg niet meer aan de orde is, omdat in de plaats daarvan in het kader van PHS Amsterdam Centraal een vrije kruising bij Dijkgracht wordt aangelegd. Het resterende budget is daarop toegevoegd aan PHS ter dekking van de kosten van de integrale aanpak van Amsterdam CS.

Het amendement Van Hijum (€ 105 mln. extra voor het Herstelplan spoor tweede fase) is destijds verwerkt in het programma kleine functiewijzigingen, niet in het programma punctualiteit/capaciteitsknelpunten.

Vraag 128

In hoeverre wordt de doelstelling met betrekking tot de toegankelijkheid van het spoor gehaald?

Antwoord 128

Als de werkzaamheden in het huidige tempo worden voortgezet, lijkt de doelstelling om alle stations per 2030 toegankelijk te maken gehaald te worden. Ook de tussendoelstelling voor 2020, waarbij minimaal 90% van de treinreizen van en naar een toegankelijk station gemaakt kan worden, lijkt te worden gehaald. Het merendeel van de zogenaamde kleine

maatregelen, zoals de aanleg van blindengeleidelijnen op perrons, is medio 2017 al gereed. De grotere aanpassingen, zoals nieuwe liften en op hoogte brengen van perrons, hebben een langere doorlooptijd, omdat vaak «werk met werk» gemaakt moet worden. Maar dit loopt allemaal volgens planning. Zowel de einddoelstelling als de tussendoelstelling lijken dus gehaald te worden.

Vraag 129

Wordt de geluidsproblematiek in Hilversum betrokken bij het Programma Emplacementen op orde?

Antwoord 129

Het «Programma Emplacementen op orde» heeft als doel te komen tot heldere, uniforme, robuuste en kosteneffectieve afspraken over de eisen die op emplacementen worden gesteld aan veiligheid en geluid. Aangezien de geluidsproblematiek in Hilversum zich niet op emplacementen afspeelt, maar op doorgaand spoor, luidt het antwoord op de vraag ontkennend. In een brief, die ik in november 2016 naar uw Kamer zal sturen, zal worden aangegeven hoe met dit onderwerp zal worden omgegaan.

Vraag 130

Wat zijn de bijdragen uit het projectbudget Optimalisering goederencorridor Rotterdam–Genua aan de goederenlocomotieven en wat zijn de criteria en afspraken om daarvoor in aanmerking te komen?

Antwoord 130

Project Optimalisering Goederencorridor behelsde de aanleg van ERTMS en deels 25 kV op de trajecten te Kijfhoek en Zevenaar in het verlengde van het A15 traject van de Betuweroute. ProRail droeg bij de uitvoering van het infraproject er zorg voor dat al het bestaande ERTMS materieel van de goederenvervoerders kon blijven rijden, ook na oplevering van de nieuwe infrastructuur in december 2014. De benodigde testen met het materieel kwamen voor rekening van het project. Ditzelfde gold voor de aanpassing van het ICE materieel aan de 25 kV bovenleiding, die zomer 2016 in bedrijf werd genomen op het grensbaanvak te Zevenaar. Het materieel van de goederenvervoerders hoefde niet aangepast te worden. Er was dus geen aanleiding om hiertoe criteria op te stellen. Voor het project is dan ook geen financiële bijdrage gegeven aan de goederenvervoerders.

Vraag 131

Worden de doelstellingen van het Plan van Aanpak Goederen Emplacementen (PAGE) Risicoreductie gehaald?

Antwoord 131

De doelstellingen van PAGE zijn grotendeels gehaald. In het kader van dit project zijn sinds 2002 op negen emplacementen maatregelen genomen ter beheersing van externe veiligheidsrisico's als gevolg van het rangeren van wagons met gevaarlijke stoffen. Een voorbeeld hiervan is het uitsluiten van conflicterende rijwegen, onder andere door middel van aanpassing van de treinbeveiliging en -beheersing en door het saneren of verplaatsen van wissels.

Op twee emplacementen zijn nog maatregelen in voorbereiding. Dit betreffen de emplacementen in Delfzijl en in Sittard–Geleen. In Delfzijl zijn de voorgenomen maatregelen ten dele uitgevoerd. Voor de resterende werkzaamheden, de sanering van emplacement Delfzijl Centrum, loopt momenteel nog een planstudie (planning planstudie gereed in 2017; uitvoering gepland 2018). Voor het emplacement in Sittard–Geleen zijn ProRail en ik nog in overleg met de provincie Limburg en de gemeente

Sittard–Geleen over de gewenste oplossingsrichting. Afhankelijk dan het resultaat hiervan zal de definitieve bijdrage vanuit PAGE worden bepaald.

Vraag 132

Wat gebeurt er met de knelpunten die niet het meest urgent zijn volgens de Risico Inventarisatie Natte Kunstwerken (RINK)? Hoe groot is de financiële opgave van alle knelpunten volgens de RINK? En wat is de status van het Nota Mobiliteit Achterstallig Onderhoud Vaarwegen (NoMo AOV)-onderzoek? Waar maakt het precies onderdeel van uit? Wanneer is het project VervangingsOpgave Natte Kunstwerken (VONK) afgerond en wat gaat dat betekenen?

Antwoord 132

Maatregelen die vanuit het RINK programma niet Urgent zijn worden later uitgevoerd, bijvoorbeeld in combinatie van regulier onderhoud of andere uitvoeringprojecten.

Vanuit het RINK programma is in 2014 een opgave geprognosticeerd van € 150 á 160 mln. Deze is opgenomen binnen Vervanging en Renovatie opgave. Inmiddels heeft dit geleid tot verschillende projecten met een uitvoeringsbudget van totaal € 104 mln. voor de komende jaren.

Het programma NoMo-AOV betreft de uitvoering van maatregelen om achterstallig onderhoud op de vaarwegen weg te werken sinds 2008. Het grootste deel hiervan is inmiddels afgerond, maar voor lopende projecten wordt nog € 164 mln. uitgegeven. NoMo-AOV is onderdeel van het budget voor Instandhouding van de vaarwegen tot 2030, net als het programma Vervanging en Renovatie.

Project VONK is begin 2016 afgerond. Nu wordt de ontwikkelde methodiek geïmplementeerd binnen programma Vervanging en Renovatie. Hiermee wordt een proces ingericht om systeemafwegingen te maken bij het einde van de levensduur van bijvoorbeeld sluizen en stuwen.

Vraag 133

Hoeveel vrije bestedingsruimte is er nog voor Quick Wins Binnenhavens en welke aanvragen liggen hier? Welke bedragen zijn teruggeboekt naar de investeringsruimte hoofdvaarwegen en wat is er gedaan met de aanbestedingsmeevaller van € 2 miljoen?

Antwoord 133

De afgelopen jaren zijn er gedurende de looptijd van de Quick Wins Binnenhavens budgetten vrijgevallen als gevolg van aanbestedingsmeevallers en het niet doorgaan van enkele van de gehonoreerde subsidieprojecten. Het budget is op basis van de vrijval de afgelopen jaren reeds afgebouwd. De vrijval is toegevoegd aan het vaarwegenprogramma om tegenvallers binnen dit programma op te vangen. In 2015 en 2016 ging het om een totaalbedrag van € 17 respectievelijk € 2 mln.

Vraag 134

Welke financiële middelen worden ingezet ter bescherming van de otter en hoe wordt de effectiviteit daarvan gemonitord?

Antwoord 134

Over de maatregelen die specifiek voor de otter worden genomen als gevolg van de uitspraak van 4 november 2014 van het Gerechtshof in Den Haag bent u geïnformeerd in de brief van de Staatssecretaris EZ van 22 juni 2015 (Aanhangsel Handelingen II 2014/15, nr. 2046). Conform antwoord 2 van die brief wordt slechts een deel van die maatregelen door het Rijk (Rijkswaterstaat) uitgevoerd. Voor die maatregelen is op de

begroting van het Infrastructuurfonds € 655.000 beschikbaar gesteld. Voor wat betreft het gebruik en de effectiviteit van deze voorzieningen verwijs ik u naar het antwoord op vraag 10 van genoemde brief. Hierin wordt onder anderen verwezen naar verschillende kleinschalige onderzoeken, die met behulp van camera's en sporenonderzoek laten zien dat de otter veelvuldig gebruik maakt van de faunapassages.

Vraag 135

Wat is de effectiviteit van de vraagmaatregelen? Wat is de effectiviteit van de aanbodmaatregelen? En wat van de Intelligente Transport Systemen (ITS)-maatregelen? Hoeveel geld is er in gedragsverandering geïnvesteerd? Met welke maatregelen? Is er sprake van een structurele benadering? Hoeveel is er geïnvesteerd in harde infrastructurele maatregelen, zoals wegen?

Antwoord 135

Op 2 juni 2016 heb ik uw Kamer per brief (Kamerstuk 34 300 A, nr. 66) geïnformeerd over de resultaten van Beter Benutten.

De eerste fase van het Beter Benutten programma bestond uit twaalf samenhangende gebiedspakketten met in totaal 354 maatregelen in de drukste stedelijke regio's.

Deze 354 maatregelen omvatten 149 infrastructurele maatregelen, 122 maatregelen gericht op de reizigersvraag en 83 DVM/ITS maatregelen.

Al deze maatregelen hebben geleid tot 19% congestiereductie. Deze congestiereductie is als volgt gerealiseerd:

- 149 infrastructurele maatregelen voor 5%, waarmee een bedrag was gemoeid van ca. € 524 mln. (Rijk en regio),
- 122 maatregelen gericht op de reizigersvraag voor 8%;
- de resterende 83 DVM/ITS maatregelen zijn goed voor 6%.

In de eerste fase van het Beter Benutten programma is in de gebiedsprogramma's voor ca. € 116 mln. door Rijk en regio geïnvesteerd in projecten met gedragsbeïnvloeding. Dit is ca. 15% van het totaal beschikbare budget van Rijk en regio voor de gebiedsprogramma's.

Aan deze maatregelen werkten ruim 2.100 werkgevers en ruim 176.000 werknemers mee. In de praktijk werden forenzen gestimuleerd om de spits te mijden door werktijden aan te passen of op andere locaties of thuis te werken. Daarnaast stimuleerden werkgevers de overstap naar alternatief vervoer met eigen voorzieningen en regelingen.

Er zijn binnen Beter Benutten maatregelen die een structureel effect laten zien. Bijvoorbeeld als een werkgever kiest voor minder parkeerplaatsen bij zijn bedrijf en met de medewerkers regelt dat zij anders naar het werk reizen.

De gerealiseerde infrastructurele maatregelen hebben na opening direct een positief effect. De mate waarin dit effect op langere termijn structureel blijft, hangt af van de ontwikkeling van het verkeer. Dit is gebruikelijk bij alle infrastructuurprojecten.

Uit evaluatierapporten van vraagmaatregelen blijkt dat reizigers ook na afloop van een project de spits blijven mijden. De mate waarin dit gebeurt, varieert per project en situatie (30–80%).

Vraag 136

Welke ruimte voor de visserij wordt er geboden in de Noordzee?

Antwoord 136

Op dit moment is ruim 80% van het Nederlandse deel van de Noordzee vrij voor visserij. Op het overige deel van de Nederlandse Noordzee leggen windparken, platforms, natuur in de kustzone en EU-regels (Scholbox) beperkingen op aan de visserij. Rekening houdend met nu voorgenomen maatregelen rond wind op zee en gebiedsbescherming zullen vanaf 2020 op ongeveer een derde deel van de Nederlandse Noordzee beperkingen gelden voor de visserij. Op minder dan 1% van het Nederlandse deel van de Noordzee is nu geen enkele vorm van visserij toegestaan.

De komende jaren zal in verband met grote maatschappelijke opgaven de ruimtedruk op de Noordzee toenemen. Daarom wil ik met de Staatssecretaris EZ verder in gesprek blijven met de visserij en met alle andere partijen die een belang op de Noordzee hebben om te komen tot een Noordzeestrategie voor 2030.

Vraag 137

Wanneer worden de uitkomsten van het MIRT onderzoek inzake Noordwestkant Amsterdam met de Kamer gedeeld? Maakt dit onderdeel uit van de afspraken inzake het programma Amsterdam, zoals verwoord in de brief inzake de uitkomsten van het bestuurlijk overleg MIRT (Kamerstuk 34 550 A, nr. 9)?

Antwoord 137

Conform de planning zoals vermeld in het MIRT Overzicht is de analysefase afgerond. In deze fase is informatie verzameld over de diverse bereikbaarheidsopgaven in de regio en over de daarmee samenhangende en onderliggende opgaven en factoren (zoals ruimtelijk-economische, technologische, demografische). De onderzoeksrapportages van deze analysefase, waarmee bestuurders uit de regio hebben ingestemd, zijn te vinden op www.mirtnowa.nl. Met de regio is nu de laatste onderzoeksfase ingegaan, die van de oplossingsrichtingen. Resultaten worden in de eerste helft van volgend jaar verwacht.

Met de regio worden nu ambities, kaders en spelregels voor de programma-aanpak in de regio Amsterdam uitgewerkt. De nu lopende MIRT Onderzoeken zullen voor een deel zeker aansluiten bij de programma-ambities. De oplossingsrichtingen die uit deze onderzoeken worden aangedragen en welke bijdragen aan de ambities van de programma-aanpak, zullen een plek krijgen in die programma-aanpak. Voor de MIRT Verkenning Corridor Amsterdam–Hoorn geldt dat die uitkomsten, die aansluiten bij de ambities van de programma-aanpak, met bijbehorend geoordeeld budget eveneens onderdeel uit gaan maken van de programma-aanpak.

Vraag 138

Wanneer deelt u de uitkomsten van het MIRT-onderzoek inzake de oostkant Amsterdam met de Kamer? Maakt dit onderdeel uit van de afspraken inzake het programma Amsterdam, zoals verwoord in de brief inzake de uitkomsten van het bestuurlijk overleg MIRT?

Antwoord 138

De analysefase van dit MIRT Onderzoek is afgerond. Momenteel worden de conclusies en de opgaven voor het gebied aan de bestuurders voorgelegd ter instemming. Zodra sprake is van bestuurlijke instemming met de conclusies en opgaven zal de oplossingsrichtingenfase worden gestart, die momenteel wordt voorbereid. De Kamer zal over het eindresultaat van het MIRT Onderzoek worden geïnformeerd, naar verwachting in de tweede helft van 2017. Daarbij zal worden ingegaan op de opgaven, de oplossingsrichtingen en de bestuurlijk gemaakte keuzes.

Met de regio worden nu ambities, kaders en spelregels voor de programma-aanpak in de regio Amsterdam uitgewerkt. De nu lopende MIRT Onderzoeken zullen voor een deel zeker aansluiten bij de programma-ambities. De oplossingsrichtingen die uit deze onderzoeken worden aangedragen en welke bijdragen aan de ambities van de programma-aanpak, zullen een plek krijgen in die programma-aanpak. Voor de MIRT Verkenning Corridor Amsterdam–Hoorn geldt dat die uitkomsten, die aansluiten bij de ambities van de programma-aanpak, met bijbehorend geoormerkt budget eveneens onderdeel uit gaan maken van de programma-aanpak.

Vraag 139

De bypass Irenesluis wordt betaald uit het Deltafonds: wat zijn hiervoor de criteria? (dubbel met vraag 94)

Antwoord 139

Zie het antwoord op vraag 94.

Vraag 140

Staat de reservering van € 300 miljoen voor de A7 en A8 los van de voorkeursbeslissing? Welke andere aanvullende financiële middelen ten behoeve van welke modaliteiten worden nog verwacht?

Antwoord 140

Ja, de reservering van € 300 mln. voor de A7 en A8 staat los van de voorkeursbeslissing. In de «Uitvoeringsagenda Aanpak Noordkant Amsterdam» is in november 2013 besloten tot het uitvoeren van een verkenning naar de A7/A8. In het Infrastructuurfonds is een reservering getroffen op het artikel Hoofdwegen voor € 300 mln. Bij de startbeslissing voor de verkenning is in februari 2015 samen met de regionale partijen besloten niet alleen te kijken naar het hoofdwegennet maar ook naar het onderliggend wegennet, het OV, de ketenmobiliteit en de fiets met als doel de bereikbaarheid van de corridor Amsterdam–Hoorn te verbeteren (zgn. Meer Bereiken-aanpak) waarbij de regionale partijen vanuit hun eigen verantwoordelijkheid als mogelijk medefinancier kunnen optreden. Of hier sprake van is zal begin 2018 duidelijk worden als door betrokken partijen bij de corridorstudie een besluit wordt genomen over het pakket aan maatregelen met als doel de bereikbaarheid van de corridor Amsterdam–Hoorn te verbeteren.

Met de regio worden nu ambities, kaders en spelregels voor de programma-aanpak in de regio Amsterdam uitgewerkt. Voor de MIRT Verkenning Corridor Amsterdam–Hoorn geldt dat die uitkomsten, die aansluiten bij de ambities van de programma-aanpak, met bijbehorend geoormerkt budget onderdeel uit gaan maken van de programma-aanpak.

Vraag 141

Is de voorkeursbeslissing ten aanzien van de corridor Amsterdam–Hoorn (in concept) gereed en zijn alle betrokken partijen het hiermee eens?

Antwoord 141

De corridorstudie is één van de Meer Bereiken projecten waarbij er samen met de regio wordt gekeken naar de bereikbaarheidsproblematiek in de corridor Amsterdam–Hoorn. Naast hoofdwegen kijken we samen met de regionale partijen ook naar het onderliggend wegennet, het OV, de ketenmobiliteit en de fiets. Ik streef er naar om begin 2017 samen met de regio een aantal kansrijke maatregelpakketten te selecteren (zeef 1) om vervolgens begin 2018 gezamenlijk een besluit te nemen over het gehele pakket aan bereikbaarheidsmaatregelen en bijbehorende financiering (zeef 2). Hierna wordt de Rijksstructuurvisie, met daarin de voorkeursbeslissing, ter inzage gelegd.

Vraag 142

Hoeveel inwoners gaan er met de aanleg van de A27/A12 procentueel op vooruit qua geluidsreductie en andere milieueisen? Hoeveel procent aan recreatie en groen komt erbij? En kunt u ingaan op de constatering dat in Utrecht essen, de meest voorkomende boom in deze stad, met uitsterven worden bedreigd door de essentaksterfte, een nieuwe schimmelinfectie? En wat betekent dit voor het landgoed Amelisweerd, waar 80% van de bomen naar alle waarschijnlijkheid ziek is?

Antwoord 142

Doel van de aanleg van de A27/A12 (Ring Utrecht) is tweeledig: uitbreiding van de capaciteit en verbetering van de leefbaarheid. Vrijwel alle bewoners langs de A12 en de A27 gaan er flink op vooruit. In de wijken Galecop, Kanaleneiland, Hoograven en Lunetten wordt het gemiddeld 5dB stiller, waarbij sommigen woningen er soms wel tot 9 dB op vooruit gaan. Via de TicApp op www.ikgaverder.nl is exact te bekijken welke woning er hoeveel dBA op vooruit gaat. Doordat er ook een bovenwettelijk maatregelpakket van € 15 mln. beschikbaar is gesteld, wordt de geluidssituatie flink beter voor veel bewoners van de wijken Rijnsweerd, Voordorp, Groenekan en Houten en een aantal dicht langs de weg gelegen woningen in het landelijk gebied. Dit zijn bij elkaar tienduizenden inwoners.

80% van de essen in Amelisweerd is getroffen door de essentakziekte. In de strook van 15 meter van Amelisweerd die voor de wegverbreding nodig is, staan ook essen. Een aantal van deze essen heeft inderdaad de essentakziekte. In een eerder onderzoek is geconcludeerd dat mogelijk 31 bomen verplant zouden kunnen worden uit deze strook. Een aantal van deze verplantbare bomen is ook getroffen door de essentakziekte en daarmee is verplanting van deze bomen niet meer mogelijk. In plaats van het verplanten van bomen, wordt er meer geïnvesteerd in de aanplant van dikkere en dus oudere en robuustere bomen.

Vraag 143

Welke regionale ambities worden er gerealiseerd met € 17 miljoen vanuit de regio voor het project Afsluitdijk? Wat wordt er gerealiseerd met € 18 miljoen voor duurzame en innovatieve projecten?

Antwoord 143

In de Structuurvisie Afsluitdijk is afgesproken dat op de Afsluitdijk een aantal regionale ambities kunnen worden gerealiseerd. Het Rijk steunt de realisatie van deze regionale ambities door middel van het beschikbaar stellen van grond, kennis en geld. Sommige regionale ambities gaan mee in het rijkscontract voor de versterking van de Afsluitdijk en worden dus in opdracht van het Rijk uitgevoerd. Het gaat hierbij om de realisatie van fietspaden en de coupure in de dijk voor de «Vismigratierivier» met een regionale bijdrage van € 17 mln.

De Rijksambitiegelden zijn bij voorkeur bedoeld voor duurzame en innovatieve projecten. Hiervoor was oorspronkelijk € 20 miljoen beschikbaar. Na bijdragen voor de onderzoekinstelling Wetsus en het project «Pilot spuistroom en testfaculteit Den Oever» was begin 2016 nog € 18 mln. van de Rijksambitiegelden over. Daarvan is in 2016 € 3,6 mln. betaald voor het project «Blue Energy» en het project «Off Grid Test Centre». Momenteel bereidt de regio verzoeken voor het restant van de Rijksambitiegelden. Verwacht wordt dat de regio op korte termijn met verzoeken zal komen voor bijdragen voor de vismigratierivier, de «Spuistroom faciliteit Kornwerderzand» en enkele kleinere projecten. Met een bijdrage aan de vismigratierivier levert het Rijk dus een financiële bijdrage aan de hierboven beschreven regionale ambitie vismigratierivier dat middels het contract versterking Afsluitdijk wordt gerealiseerd.

Vraag 144

Kunt u nader ingaan op de door de regio voorgestelde dekking om de verbreding van de sluis bij Kornwerderzand te financieren?

Antwoord 144

De regio gaat uit van een nieuwe grote sluis die geraamd wordt op € 146 mln. De regio wil een deel direct dekken via bijdragen vanuit provincies, gemeenten en regionale fondsen (ca. € 33 mln.). Voor de rest kijkt de regio naar dekking via andere bronnen. De regio is daarnaast bereid de kosten voor de hele sluis voor te financieren. De regio denkt allereerst door tijdelijke overdracht van het rijksareaal een optimalisatie-winst (€ 22 mln.) te kunnen halen. Overdracht is voor mij echter niet bespreekbaar en of die vermeende winst (in een andere samenwerkingsvorm) haalbaar is, is onzeker. Verder wil de regio met een tijdelijke Tolwet de bijdrage van het bedrijfsleven (ca. € 26 mln.) innen. Dat is ingewikkeld en moet eerst beter op (juridische) haalbaarheid en wenselijkheid worden bekeken. De regio rekent op een CEF-subsidie uit Europa (ca. € 16 mln.), maar ook die is zeer onzeker. De regio gaat uit van besparingen op onderhoud (ca. € 23 mln.), maar aangezien de onderhoudskosten van het nieuwe complex nog niet helder zijn, zijn dergelijke besparingen nog niet aangetoond en zeer onzeker. Voor de resterende dekking vraagt de regio een bijdrage aan IenM. Bij elkaar dus heel veel onzekerheden. Afgesproken is dat de regio met behulp van het Rijk de onduidelijkheden eerst helder maakt. Onderdeel hiervan is ook de vraag wie garant moet staan voor de dekking van welke kosten.

Vraag 145

Welke harde financiering ligt er vanuit de regio om de sluis bij Kornwerderzand mee te financieren?

Antwoord 145

Deze vraag is lastig te beantwoorden. In het financieringsvoorstel van de regio wordt gesproken van directe bijdragen van provincies en gemeenten van € 33 mln., maar deze maken onderdeel uit van een bod van de regio waar voorwaarden aan zijn verbonden, die eerst nader moeten worden onderzocht. Naast die directe bijdragen heeft de provincie Friesland aangegeven dat het regionale bedrijfsleven bereid is ca. € 26 mln. bij te dragen, maar wel onder voorwaarde van inning via een Tolwet, waarvan de haalbaarheid en wenselijkheid nog gezien moet worden. Voor de dekking van een deel van de andere kosten straalt de provincie weliswaar serieus commitment uit, maar dat is wel gebaseerd op veel voorwaarden en veronderstellingen waarvan de juistheid en haalbaarheid nog nader uitgewerkt moeten worden.

Vraag 146

Hoeveel rijksgeld is tot op heden vanuit uw ministerie, het Ministerie van Economische Zaken en eventueel andere departementen en andere overheden geïnvesteerd in de Marker Wadden en wat is nog voorzien?

Antwoord 146

Op dit moment wordt voor eerste fase Marker Wadden 300 ha natuur aangelegd met bijhorende voorzieningen zoals haven, en een onderwaterlandschap bestaande uit geulen die slib gaan invangen. Hieraan draagt het Rijk € 30 mln. bij (€ 15 mln. IenM + € 15 mln. EZ). € 20 mln. is door andere partijen bijeengebracht.

Voor de voltooiing van eerste fase Marker Wadden dient nog eens 300 ha natuur te worden toegevoegd, in de vorm van 3 extra natuureilanden. Hiervoor is € 25 mln. extra nodig. Natuurmonumenten is voor de fondswerving hiervoor in gesprek met Rijk, provincies en bedrijfsleven. De

Staatssecretaris EZ heeft € 4 mln. extra toegezegd. Binnen lenM wordt gekeken naar mogelijkheden om de extra rijksbijdrage nog verder te verhogen, mede afhankelijk van de definitieve toezeggingen door andere partijen, inclusief Natuurmomenten zelf en het bedrijfsleven.

Vraag 147

Kunt u inbrengen hoe de extra investering van € 4 miljoen voor het project Marker Wadden, zoals aangekondigd in de brief Tussenbalans programma Nationale Parken d.d. 10 oktober 2016 van de Staatssecretaris van Economische Zaken (Kamerstuk 33 576, nr. 88), gefinancierd gaat worden?

Antwoord 147

Het Ministerie EZ geeft aan dat de extra investering van € 4 mln. voor de afronding van de eerste fase van de Marker Wadden wordt gefinancierd uit de afronding van het Natuuroffensief. Het Natuuroffensief is een programma dat gestart is in 2001 voor het uitvoeren van projecten die passen bij de doelstelling groene doelen en natte natuur. De middelen zijn ondergebracht bij het Groenfonds. Nu de tot nu toe uitgevoerde deelprojecten allemaal zijn afgerond ontstaat inzicht in de resterende bestedingruimte. De Staatssecretaris EZ heeft besloten € 4 mln. van de resterende ruimte in het programma te besteden aan de Markerwadden. Dit project past uitstekend binnen de doelstelling van het programma Natuuroffensief.

Vraag 148

Is inmiddels ook duidelijk of en wat er op het onderliggende wegenetwerk wordt geïnvesteerd? Met andere woorden: is de doorstroming nu gegarandeerd?

Antwoord 148

Door de capaciteitsuitbreiding op de A27 en de A1 neemt de doorstroming op de A27 en de A1 toe. Hierdoor zal ook de doorstroming op het onderliggend wegenet toenemen doordat er minder sluipverkeer zal zijn. Het onderliggend wegenet wordt hierbij verder niet aangepast.

Vraag 149

Welk budget is er in het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJP) gereserveerd? En welke maatregelen zijn er voorafgaand aan het tracébesluit uitgevoerd?

Antwoord 149

Er is € 3 mln. gereserveerd voor de sanering van dit betreffende wegdeel. Deze reservering is ex ante bepaald aan de hand van de autonome situatie (dus de sanering die zou plaatsvinden zonder het project). De saneringsmaatregelen op dit traject zullen worden getroffen na het nemen van het Tracébesluit.

Vraag 150

Wat is het totale tekort op het project Utrecht Centraal Station? Is als gevolg daarvan het budget opgehoogd met € 53,2 mln. in 2016 en in 2017 met € 65,9 mln.? Wat waren nu de oorzaken van al deze tekorten en ophogingen van het budget?

Antwoord 150

Er is geen sprake meer van een tekort. Van begroting 2015 (€ 346 mln.) naar begroting 2016 (€ 412 mln.) is het projectbudget voor het project Utrecht Centraal Station (dat bestaat uit de OV-terminal en gebiedsontwikkeling) opgehoogd met € 65,9 mln. bestaande uit:

1. De dekking meerkosten door langere doorlooptijd van 2 jaar waardoor de kosten voor toezicht, administratie en projectbegeleiding zijn toegenomen als ook de kosten van de aannemer door opgelopen vertraging en omzetsderving (+ € 53,2 mln.);
2. De in 2007 toegezegde garantstelling meerkosten ontstaan door indexatie verschillen markt versus IBOI (+ € 12,4 mln.);
3. Prijsbijstelling 2015 naar 2016 (+ € 0,3 mln.).

Bij Najaarsnota 2015 bleek de definitieve subsidieaanvraag geen € 65,9 mln., maar € 64,4 mln. Hierop is het projectbudget verlaagd met € 1,5 mln.

De ontwikkeling van de projectbudgetten in de afgelopen 13 jaar bij de grote stationsprojecten, waaronder die op het project Utrecht Centraal Station, is weergegeven in de Kamerbrief van 15 oktober 2015 (Kamerstuk 29 984, nr. 624).

Vraag 151

Op welke wijze wordt aan het verbinden van de greenports aan de mainport Rotterdam nu concreet invulling gegeven?

Antwoord 151

In het kader van het MIRT Onderzoek «Greenports en de samenwerking met de Mainports» is het Concept Greenport 3.0 vastgesteld.

Daarbij ligt de focus op de opschaling van clusterkracht naar netwerkkracht. De relatie tussen de Mainports en de Greenports en de bundeling van logistieke stromen spelen hierbij een belangrijke rol.

De komende maanden zullen het Rijk dit concept in samenwerking met bedrijfsleven en kennisinstellingen uitwerken naar een Actie Agenda. De agenda brengt initiatieven en actoren bij elkaar door het vormen van coalities. Het Havenbedrijf van Rotterdam wordt actief betrokken bij de totstandkoming van deze Agenda.

Vraag 152

Waarom is het verkleinen van de stedelijke ongelijkheid een doel van het Infrastructuurfonds? Wat zijn de doelstellingen en welke investeringen zijn hiertoe gedaan vanuit de rijksoverheid?

Antwoord 152

Het verkleinen van stedelijke ongelijkheid is één van de doelen verwoord in de gezamenlijke gebiedsagenda (Adaptieve Gebiedsagenda Zuidelijke Randstad) tussen Rijk en regio. Andere doelen uit de gebiedsagenda zijn bijvoorbeeld beter benutten van de agglomeratiekracht of inzetten op verduurzaming van de economie. Het opnemen van een doel in de gebiedsagenda betekent niet per definitie een bijdrage vanuit het Infrastructuurfonds, omdat de adaptieve gebiedsagenda te beschouwen is als een gezamenlijk afwegingskader, op grond waarvan de opgaven in het gebied verder geconcretiseerd worden. Indien voor realisatie van die opgaven investeringen in infrastructuur in beeld zijn, kan hiervoor het Infrastructuurfonds worden aangesproken.

Vraag 153

Op welke wijze wordt de interactie tussen burgers, bedrijven en kennisinstellingen vormgegeven? Wat zijn de doelstellingen en welke investeringen zijn hiertoe gedaan vanuit de rijksoverheid?

Antwoord 153

In MIRT Onderzoeken zoals het MIRT Onderzoek Greenports en de samenwerking met de Mainports, het MIRT Onderzoek Stimuleren Stedelijk Wonen of het MIRT Onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag is de relatie met burgers, bedrijven en kennisinstellingen op verschillende manieren gelegd. Bijvoorbeeld door samen te werken met

bedrijven in de Greenports, door thematafels te organiseren, door reviews te vragen van wetenschappers of door focusgroepen/burgerpanels in te stellen. In de monitoring van de adaptieve gebiedsagenda is bijvoorbeeld samen gewerkt met het EPZ, het economic board van de provincie Zuid-Holland.

Er zijn, naast de functionele inbreng bij MIRT Onderzoeken, geen specifieke investeringen gedaan op gebiedsniveau met betrekking tot de interactie.

Voor projecten die in de verkenningsfase of verder zitten is de code maatschappelijke participatie voor het MIRT van toepassing.

Vraag 154

Wat zijn de doelstellingen van het project Stimuleren verstedelijking Zuidelijke Randstad en welke investeringen zijn hiertoe gedaan vanuit de rijksoverheid?

Antwoord 154

De laatste jaren stagneert de verstedelijking om tal van redenen. De trek naar de stad neemt echter onverminderd toe, verdere versnelling van de woningbouwproductie nodig is. Projecten komen echter niet of moeizaam van de grond. Tot 2030 is een uitbreiding van de voorraad nodig van 230.000 woningen, waarvan 80% als stedelijk woonmilieu gevraagd wordt. Indien niet tijdig aan de stedelijke woonvraag kan worden voldaan zal het woningtekort in de regio in 2025 zijn opgelopen tot ca. 85.000 huishoudens.

Om die reden is in het BO MIRT 2013 besloten tot het uitvoeren van een MIRT Onderzoek Stimuleren Stedelijk Wonen Zuidelijke Randstad. Centrale doelstelling was te achterhalen welke belemmeringen er moeten worden weggenomen om betrokken partijen er gezamenlijk voor te laten zorgen dat (binnen)stedelijke ontwikkeling echt op gang komt, in samenhang met innovatieve oplossingen. Het MIRT Onderzoek is in 2013 geïnitieerd en benoemd tot voorbeeldproject in het kader van de vernieuwing van het MIRT. Het onderzoek is van onderop opgezet en verder ontwikkeld. Meer dan 100 partijen waren daarbij betrokken, onder meer woningcorporaties, banken, bouwers, projectontwikkelaars, overheden, consumentenorganisaties en kennisinstellingen. Rijk en regio hebben het proces drie jaar gefaciliteerd met ieder een jaarlijkse bijdrage van € 100.000. Er zijn verder geen investeringen gedaan. Dat lag niet in de aard van dit MIRT Onderzoek.

Vraag 155

Welke oeververbindingen worden nu onderzocht? Met welke insteek, welke cofinanciering en welke relatie met het rijkswegennetwerk wordt dat onderzocht?

Antwoord 155

De bedoelde oeververbinding betreft een door de regio gewenste nieuwe verbinding nabij de Maastunnel in Rotterdam. Het is aan de gemeente Rotterdam om hiervoor de ruimtelijke ordeningsprocedure te doorlopen. De nieuwe oeververbinding maakt deel uit van het Regionaal Investeringsprogramma.

Welke insteek hiervoor wordt gekozen – (voornamelijk) verkeerskundig dan wel (voornamelijk) stadsontwikkeling dan wel beiden – is aan de gemeente. In het kader van de ruimtelijke ordeningsprocedure zal de gemeente ook de verkeerseffecten van een nieuwe oeververbinding gaan meenemen, voor zowel het stedelijke netwerk als het hoofdwegennet.

In het BO MIRT Zuidwest Nederland najaar 2016 is afgesproken, dat het voor (mede)investeringen van het Rijk in deze oeververbinding en andere concrete infrastructurele projecten (in het kader van het programma) noodzakelijk is, dat sprake is van aantoonbaar meest voor de hand liggende oplossingen voor (een) gezamenlijke opgave(n). Tevens is afgesproken dat Rijk en regio onderzoek gaan doen naar innovatieve financieringsvormen voor opgaven in het ruimtelijke domein, zoals deze oeververbinding.

Vraag 156

Wat zijn de inpassingsmaatregelen die de regio voor haar rekening neemt ten behoeve van het project A16 Rotterdam?

Antwoord 156

Op 30 oktober 2015 heb ik de Inpassingsovereenkomst A16 Rotterdam gesloten met de regio. Daarin is vastgelegd hoe de regionale bijdrage aan het project A16 Rotterdam zal worden besteed.

De regio draagt ca. € 75 mln. bij aan de (tot 4 meter ten opzichte van het maaiveld verdiepte) tunnel in het Lage Bergse Bos. De overige € 30 mln. wordt voornamelijk besteed aan extra geluidschermen (bovenwettelijk), verhoging van geluidschermen (bovenwettelijk) en de inrichting van het gebied.

Vraag 157

Wat zijn de doelstellingen van het project Sterke Regio's: Zuidwest-Nederland en welke investeringen zijn hiertoe gedaan vanuit de rijksoverheid?

Antwoord 157

Enkele regio's en sectoren zijn economisch sterk ontwikkeld, maar extra inspanningen zijn nodig om de (internationale) concurrentiekracht van deze sterke regio's te verstevigen. Met een gebundelde inzet van instrumenten worden knelpunten opgelost en gebiedsgerichte kansen benut om het Nederlandse vestigingsklimaat te versterken. In het programma «Sterke Regio's» werden daartoe voor een viertal regio's ruimtelijke economische speerpunten benoemd ten behoeve van investeringen in de fysieke en kennisinfrastructuur. Financiering van aangedragen projecten vond onder meer plaats uit het Fonds Economische Structuurversterking (FES). In Zuidwest-Nederland werden de volgende projecten ondersteund: Leiden Bio Science Park (€ 10 mln.), Coolport (€ 10 mln.) en The Hague Institute for Global Justice (THIGJ), (€ 17 mln.). In het MIRT Overzicht 2017 wordt actuele informatie gegeven over de nog lopende projecten.

Vraag 158

Klopt het dat er bij de Blankenburgtunnel gebruik is gemaakt van de oude Welvaart en Leefomgeving (WLO) achtergrondscenario's uit 2006 en dat de nieuwe achtergrondscenario's WLO-hoog uit 2015 een ander beeld laten zien?

Antwoord 158

Het klopt dat er voor de Blankenburgverbinding met de oude WLO-scenario's uit 2006 is gerekend. Er is niet met de nieuwste scenario's (2015) gerekend voor het Tracébesluit, omdat deze scenario's ten tijde van de vaststelling van het Tracébesluit nog niet waren doorvertaald in een verkeersmodel en derhalve niet bruikbaar. De lage groeiscenario's uit de oude en nieuwe WLO scenario's zijn vrijwel gelijk aan elkaar. De hoge groeiscenario's uit de nieuwe WLO-scenario's zijn lager dan uit de oude WLO-scenario's.

Vraag 159

Welke overwegingen hebben ten grondslag gelegen aan de verbreding van de A4? Was de huidige flessenhals niet te voorzien bij Leiden? Welke investeringen zijn er nu op de A4 voorzien, ook met de voornemens uit de eerder genoemde brief over de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen MIRT? Wat betekent dit voor de filedruk op de gehele A4?

Antwoord 159

In de antwoorden op de op 18 mei 2015 ingezonden vragen van het lid Visser (Aanhangsel Handelingen II 2014/15, nr. 2564) heb ik aangegeven, dat het doel was om het fileknelpunt te verminderen zodat het past binnen de normen uit de SVIR. Door de verbreding is de filezwaarte sterk afgenomen en vanwege de hoofd- en parallelstructuur kan het lokale verkeer veilig in- en uitvoegen. Het traject A4 Burgerveen–Leiden is niet filevrij tijdens de spits. Maar dat was ook niet de verwachting bij aanvang van het project.

In de antwoorden op de vragen van het lid Hoogland (Aanhangsel Handelingen II 2015/16 nr. 3108) heb ik aangegeven, dat de maatregelen die getroffen worden zijn gericht op het creëren van rust in het verkeersbeeld: aanpassing bebording, markering, e.d. en een beperkte verlenging van de derde rijstrook van de hoofdrijbaan. Aanvullend daarop wordt er een verkeerskundig onderzoek gedaan naar de problemen op dit deel van de A4, waarbij in elk geval gekeken zal worden naar het oplossend vermogen van een extra rijstrook op de hoofdrijbaan. Hiervoor heb ik recent € 50 mln. gereserveerd.

De filedruk op de A4 is toegenomen. In de antwoorden op de vragen van de leden Hoogland en Visser ben ik ingegaan op de toegenomen filedruk. Uit het recente rapport van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) kan worden geconcludeerd, dat het verkeersaanbod naar verwachting zal blijven groeien.

Vraag 160

Kunt u toelichten waar de € 50 miljoen aan wordt besteed bij de A4 Leiden? Zal deze investering leiden tot structurele vermindering van files?

Antwoord 160

De € 50 mln. betreft een reservering voor het mogelijk doortrekken van de 3e rijstrook op de hoofdrijbaan. Momenteel loopt het verkeerskundig onderzoek hiernaar. Ik ben voornemens in 2017 de Startbeslissing te nemen, ervan uitgaande dat uit het verkeerskundig onderzoek blijkt dat het doortrekken van de 3e rijstrook een effectieve maatregel is om de files verder te verminderen.

Vraag 161

Wat is de stand van zaken van het adaptieve programma inzake Onderzoek Brainport Eindhoven? Wat is nu besloten en wat betekent dit?

Antwoord 161

Het adaptief programma Brainport City (0-meting) is op 1 juli 2016 door de Stuurgroep Brainport City vastgesteld. Het programma wordt jaarlijks gemonitord en op basis van de uitkomsten van de monitor bestaat er de mogelijkheid om het programma te herijken.

Er zijn de afgelopen jaren belangrijke besluiten genomen die een forse bijdrage leveren aan het realiseren van de hoofdopgaven van adaptief programma Brainport City: verbeteringen van de agglomeratiekracht, de connectiviteit en het vestigingsklimaat. Daarbij geldt dat er sprake is van relaties met andere lopende trajecten en tafels. Een mooi voorbeeld hoe we als Rijk en regionale partijen vorig jaar nog hebben afgesproken om samen de bereikbaarheid op slimme wijze te verbeteren is met het programma SmartwayZ.NL. Een combinatie van extra infrastructuur zoals

op de A58 tussen Eindhoven en Tilburg, verbetering van de bereikbaarheid van de A67 en slimme maatregelen zoals ITS op de gehele Brabanneroute (A58, A2, A67). Daarmee zetten we de lijn door die we ook de afgelopen jaren met Beter Benutten in deze regio hebben ingezet. Daarnaast zetten Rijk en regionale partijen zich gezamenlijk in voor de verbetering van de internationale treinverbindingen Eindhoven–Aachen en Den Haag–Rotterdam–Eindhoven–Venlo–Mönchengladbach–Düsseldorf. Ten slotte werken Rijk en regionale partijen in het kader van de Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie (REOS) en adaptief programma Brainport City aan een kwaliteitsverbetering van de stationsomgeving en de binnenstad van Eindhoven (opgave Brainport Hub).

Vraag 162

Zijn er al groeiambities bekend voor Eindhoven Airport voor na 2020 gezien het belang van goede internationale verbindingen voor Brainport Eindhoven?

Antwoord 162

In oktober 2015 is het kabinetsstandpunt Eindhoven Airport aan uw Kamer aangeboden, waarin de luchthaven de ruimte krijgt om met ca. 15.000 extra vliegtuigbewegingen te groeien tot ca. 43.000 bewegingen. Zoals ook verwoord in de recent verschenen Actieagenda Schiphol, is er voor de periode na 2020 voor Eindhoven Airport vooral een rol voorzien in het accommoderen van haar deel van de nationale vraag en het leveren van een bijdrage aan de regionale economie in balans met de omgeving. Hierbij zal de luchthaven de concurrentie moeten aangaan met omliggende buitenlandse luchthavens. Dit betekent dat Eindhoven Airport zich richt op point-to-point vliegverkeer op markten die vanaf de luchthaven in Eindhoven bediend kunnen worden.

Vraag 163

Zal de nieuwe NMCA nog invloed hebben op het MIRT-onderzoek A2?

Antwoord 163

Uit de NMCA 2013 is gebleken dat in het lage groeiscenario (RC) in 2030 op het traject A2 Deil–Den Bosch een knelpunt ontstaat. Dit was aanleiding voor het MIRT Onderzoek Kennisas A2, waar het MIRT Onderzoek Bereikbaarheid Deil–Den Bosch uit is voortgekomen. In de probleemanalyse van het MIRT Onderzoek Deil–Den Bosch onderzoek ik samen met regionale partijen waar het knelpunt door ontstaat. Op basis van de uitkomsten van zowel dit MIRT Onderzoek als van de NMCA van 2017 zal worden gezien of, en zo ja welke vervolgstappen voor dit traject zullen worden gezet.

Vraag 164

Wat zijn de uitkomsten van de bespreking inzake het adaptieve programma Eindhoven? Welke maatregelen worden en zijn nu genomen?

Antwoord 164

In het BO MIRT Zuid Nederland van 12 oktober 2016 is afgesproken dat Rijk en regionale partijen in 2017 de opgave Brainport Hub (stationsomgeving en binnenstad Eindhoven) verder uitwerken. Hier ligt een duidelijke koppeling met de adaptieve uitvoeringsagenda REOS die medio 2017 gereed zal zijn. Daarnaast geeft de regio (provincie Noord-Brabant en gemeente Eindhoven) een impuls aan de groeistrategie voor het multimodaal transferpunt Eindhoven Acht (inclusief sprinterstation), door te starten met een integrale haalbaarheidsstudie. Afstemming vindt plaats in het adaptief programma Brainport City, waarin het Rijk participeert. De uitkomsten van de haalbaarheidsstudie worden geagendeerd in het BO

MIRT 2017. Tot slot zal onder regie van de gemeente Eindhoven een plan van aanpak worden opgesteld voor de programmaorganisatie van de samenwerkende partijen, belast met de uitvoering van o.a. de opgave Brainport Hub en de monitoring/herijking van het totale adaptieve programma. Dit plan van aanpak wordt eind 2016/begin 2017 ter besluitvorming aan de Stuurgroep Brainport City voorgelegd. Voor stand van zaken adaptief programma Brainport City en maatregelen die worden genomen: zie het antwoord op vraag 161.

Vraag 165

Welke afspraken zijn er over de governance gemaakt? Kunt u een overzicht geven van de besluitvorming tot op heden van de A58 inclusief de onderzoeken naar de A58 Breda–Tilburg?

Antwoord 165

Met de brief over de voortgang MIRT in het voorjaar van 2016 bent u geïnformeerd over de governance van het programma SmartwayZ.NL (Kamerstuk 34 300 A, nr. 70).

De besluitvorming over de A58 is als volgt geweest:

- Najaar 2010 is de startbeslissing genomen voor de verkenning A58 St. Annabosch–Galder
- Voorjaar 2013 is de startbeslissing genomen voor de verkenning A58 Eindhoven–Tilburg
- Binnen deze verkenning, onder de naam InnovA58, wordt het traject St. Annabosch–Galder geactualiseerd
- Najaar 2015 is het voorkeursalternatief voor InnovA58 genomen, binnen het besluit over programma SmartwayZ.NL.

Vraag 166

Welke mogelijkheden zijn er om van de voorgenomen spitstrook een reguliere rijstrook te maken? Welke extra financiële middelen zijn hiervoor nodig? En tegen welke andere wettelijke belemmeringen loopt men op als dit besluit zou worden genomen?

Antwoord 166

In 2014 is het voorkeursalternatief voor het traject A27 Houten–Hooipolder vastgesteld. Op basis hiervan is dit jaar het Ontwerp Tracébesluit vastgesteld. Als van de voorgenomen spitsstroken reguliere rijstroken worden gemaakt dient het besluit voor het vaststellen van het voorkeursalternatief opnieuw te worden gedaan. Dit betekent een vertraging in de procedure en realisatie van het project van minimaal 2 jaar.

In zeef 1 van de procedure voor het voorkeursalternatief is een variant meegewogen waarbij i.p.v. spitsstroken reguliere rijstroken worden aangelegd op de trajecten Everdingen–Scheiwijk en Werkendam–Hooipolder. Hieruit bleek dat reguliere rijstroken maar tot een beperkte verbetering van de verkeersprestatie leidt. De kosten van deze variant waren echter ongeveer € 220 mln. meer. Daarom is niet gekozen voor deze variant.

Vraag 167

Wat zijn de meerkosten wanneer er bij de A27 knooppunt Hooipolder gekozen wordt voor een volledig klaverblad? Is bekend in hoeverre de provincie Noord-Brabant bereid is om hier aan mee te betalen?

Antwoord 167

In het project A27 Houten–Hooipolder is een gedeeltelijke aanpak van het Knooppunt Hooipolder opgenomen. De meerkosten voor de gehele aanpak van Knooppunt Hooipolder zijn niet exact geraamd, maar liggen in de orde grootte € 150–200 mln. Dit voorjaar heeft de provincie Noord-Brabant het «Hooipolder-plus» plan opgesteld. Hierbij worden extra maatregelen in het knooppunt en op het onderliggende wegennet

genomen om de doorstroming op en rond dit knooppunt te verbeteren. Dit betreft een beperkte extra aanpak van het Knooppunt en geen volledige aanpak. Ik ben hier met de provincie over in gesprek en verwacht nog voor het einde van het jaar hierover uw Kamer te kunnen informeren.

Vraag 168

Welke investeringen zijn er nodig voor de aanpak van de A58 tussen Breda en Tilburg?

Antwoord 168

Het traject Breda–Tilburg maakt deel uit van het programma SmartwayZ.NL. Op dit traject wordt onderzocht met welke slimme en innovatieve oplossingen de doorstroming op dit traject verbeterd kan worden, in relatie tot de verbreding op de aangrenzende trajecten St. Annabosch–Galder en Eindhoven–Tilburg van de A58. Overheden, kennisinstellingen en marktpartijen werken hierbij samen. Eind 2016 worden de eerste resultaten van de marktverkenning opgeleverd, waarna in 2017 meer inzicht in de kosten komt. Besluitvorming hierover vindt plaats binnen het programma SmartwayZ.NL.

Vraag 169

Op welke wijze zijn de geohydrologische problemen bij het WHK Tilburg aan het licht gekomen?

Antwoord 169

Een deskundige inwoner (geohydroloog) van de gemeente Tilburg is met Rijkswaterstaat in contact getreden over de geohydrologische effecten van de geplande kanaalpeilverlaging in het project verbreding Wilhelminakanaal Tilburg. Op basis van dit contact is extra onderzoek uitgevoerd.

Vraag 170

Wie is er verantwoordelijk voor de meerkosten die ontstaan door de geohydrologische problematiek bij het Wilhelminakanaal Tilburg?

Antwoord 170

De meerkosten komen voor rekening van het Rijk, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Tilburg. De verdeling is tussen partijen afgestemd en vastgesteld op 70% Rijk, en provincie en gemeente elk 15%.

Vraag 171

Wat zijn de doelstellingen van het project Arnhem–Nijmegen en welke investeringen zijn hiertoe gedaan vanuit de rijksoverheid?

Antwoord 171

Er is vanuit de integrale MIRT-agenda stedelijk netwerk Arnhem–Nijmegen een uitnodigingsagenda opgesteld, met focus op drie iconen: campussen, smart energy en bruisende binnensteden aan de rivier.

Doelstellingen van de drie iconen zijn:

Campussen: het gezamenlijk ontwikkelen van plekken die als dé werklocaties gelden om de kracht van *Health and Energy* voor het gehele stedelijk netwerk op de kaart te zetten.

Smart Energy: waarde toevoegen aan een aantal maatschappelijke uitdagingen: een toekomstbestendige en betrouwbare energievoorziening, i.c.m. een gezonder klimaat en een concurrerende vitale economie.

Bruisende binnensteden aan de rivier: een aantrekkelijk vestigingsklimaat aan de mensen die de economie draaiende houden, met daarin een urbane omgeving waar zij elkaar kunnen ontmoeten. De twee binnensteden zijn complementair, met elk een eigen identiteit.

Er zijn voor deze iconen niet specifiek investeringen vanuit de rijksoverheid gedaan.

Vraag 172

Hoeveel geld is er inmiddels in de aanpak van de N35 en N36 gestoken?

Antwoord 172

In de N35 van Almelo tot Zwolle is in diverse projecten in totaal ca. € 576 mln. geïnvesteerd. Enkele projecten zijn reeds opengesteld (Almelo–Wierden en de Salland Twentetunnel), andere zijn nog in voorbereiding (Zwolle–Wijthmen, Wijthmen–Nijverdal en Nijverdal–Wierden). Voor de projecten in voorbereiding is uitgegaan van het taakstellend budget van deze projecten. De rijksbijdrage is € 425 mln. De resterende financiële middelen zijn beschikbaar gesteld door de provincie Overijssel en deels door omliggende gemeenten. In de N36 is in totaal ca. € 46 mln. geïnvesteerd (inclusief de omlegging Ommen N34/N36). De rijksbijdrage is ca. € 32 mln.

Vraag 173

Kan de uitbreiding van ligplaatsen aan de IJssel eerder worden gerealiseerd en is er inmiddels voldoende capaciteit (menskracht) om deze projecten uit te voeren?

Antwoord 173

Planning van de openstelling is 2019/2020. In verband met de noodzakelijk te doorlopen procedures en zorgvuldige afstemming met de regio is eerdere realisatie niet mogelijk. Er is voldoende capaciteit bij Rijkswaterstaat beschikbaar om de realisatie voor te bereiden.

Vraag 174

Wat zijn de doelstellingen van het project Sterke Regio's: Oost-Nederland en welke investeringen zijn hiertoe gedaan vanuit de rijksoverheid?

Antwoord 174

Enkele regio's en sectoren zijn economisch sterk ontwikkeld, maar extra inspanningen zijn nodig om de (internationale) concurrentiekracht van deze sterke regio's te verstevigen. Met een gebundelde inzet van instrumenten worden knelpunten opgelost en gebiedsgerichte kansen benut om het Nederlandse vestigingsklimaat te versterken. In het programma «Sterke Regio's» werden daartoe voor een viertal regio's ruimtelijke economische speerpunten benoemd ten behoeve van investeringen in de fysieke en kennisinfrastructuur. Financiering van aangedragen projecten vond onder meer plaats uit het Fonds Economische Structuurversterking (FES). In Oost werden de projecten High Tech Factory Twente (€ 8 mln.) en CAT-Agrofood Wageningen (€ 12 mln.) ondersteund. Diverse projecten zijn al afgerond. Enkele projecten kennen een langere doorlooptijd omdat ze zijn verlengd vanwege het belang van deze projecten voor de regio. Dit geldt bijvoorbeeld voor het project CAT-Agrofood bij Wageningen Universiteit Research. In het MIRT Overzicht 2017 wordt actuele informatie gegeven over de nog lopende projecten.

Vraag 175

Wat zijn de doelstellingen van het project Anders Benutten en welke investeringen zijn hiertoe gedaan vanuit de rijksoverheid?

Antwoord 175

«Anders Benutten» is een MIRT Onderzoek waarin aan de hand van lopende pilots en experimenten wordt onderzocht welke oplossingen potentie bieden voor betaalbare, innovatieve en duurzaam inzetbare

vormen van bereikbaarheid en beschikbaarheid van (bovenlokale) voorzieningen vanuit vooral plattelands- en krimpgemeenten in Noord-Nederland. Zo wordt bijvoorbeeld gekeken welke dwarsverbanden er zijn tussen doelgroepen vervoer en OV, welke mogelijkheden tot bundeling er zijn en hoe dit efficiënt en doelmatig kan worden uitgevoerd. Ook wordt met de uitgangspunten van «Beter Benutten» met bedrijfsleven, kennisinstellingen en gebruikers gekeken naar niet traditionele (infrastructurele) maatregelen als ICT en inrichting. Het MIRT Onderzoek wordt gezamenlijk gefinancierd door de drie noordelijke provincies en het Ministerie van IenM. IenM draagt € 25.000 bij aan het onderzoek.

Vraag 176

Wat zijn de doelstellingen van het project Concurrentiekracht Noord-Nederland en welke investeringen zijn hiertoe gedaan vanuit de rijksoverheid?

Antwoord 176

Concurrentiekracht Noord-Nederland is een MIRT Onderzoek. Het versterken van de economische structuur is een van de hoofdpunten uit de MIRT-gebiedsagenda Noord-Nederland. Doel van het MIRT Onderzoek is een analyse van de economische netwerken en een verkenning naar scenario's en oplossingsrichtingen om de concurrentiekracht van Noord-Nederland te versterken, zodat interventies vanuit het MIRT effectief zijn. De focus daarbij ligt op mogelijke ruimtelijke strategieën en de rol van de overheid daarbij. Hiervoor worden met verschillende overheden, kennisinstellingen en bedrijfsleven het vestigingsklimaat voor sectoren in het noorden geanalyseerd en worden aan de hand daarvan een aantal (ruimtelijke) handelingsperspectieven geschetst. Het MIRT Onderzoek wordt gezamenlijk gefinancierd door de drie noordelijke provincies, de gemeenten Groningen, Leeuwarden, Assen, Emmen en het Rijk. IenM draagt € 20.000 bij aan fase 1 en 2 van het onderzoek. Over een bijdrage aan de afrondende fase 3 wordt nog gesproken.

Vraag 177

Worden in het MIRT Onderzoek Holwerd aan Zee de mogelijkheden voor het openhouden van de vaargeul naar Ameland ook gekwantificeerd in financieel opzicht en welke besparingen zou dit in de toekomst kunnen opleveren?

Antwoord 177

In het kader van het Open Planproces voor de vaargeul Holwerd–Ameland vindt morfologisch onderzoek plaats naar de effecten van maatregelen, zoals een bochtafsnijding. Ten behoeve van het MIRT Onderzoek Holwerd aan Zee wordt daarbij ook gekeken naar de effectiviteit van het spoelmeer in relatie tot mogelijke besparingen op het vaargeulonderhoud. Binnenkort zal ik de resultaten van het Open Plan Proces naar uw Kamer versturen.

Vraag 178

Wat zijn de doelstellingen van het Meerjarig adaptief programma «Eems-Dollard 2050» en welke investeringen zijn hiertoe gedaan vanuit de rijksoverheid?

Antwoord 178

Per brief van 5 juli 2016 (Kamerstuk 34 300 A, nr. 99) heb ik uw Kamer geïnformeerd over het Meerjarig adaptief programma «Eems-Dollard 2050» (ED2050). Het doel van ED2050 is om te komen tot een samenhangende inzet van maatregelen en onderzoek ter verbetering van de kwaliteit van de Eems-Dollard. Voor een toelichting op de financiële afspraken verwijs ik uw Kamer naar de afspraken zoals opgenomen in

ED2050. Deze afspraken zijn gemaakt in het kader van het BO MIRT november 2015 (Kamerstuk 34 300 A, nr. 17, bijlage 1) en in het kader van het bestuurlijk overleg Eems-Dollard 2050 juli 2016 (Kamerstuk 34 300 A, nr. 99). Samen vormen zij vanuit het Rijk het financieel kader waarbinnen de start van ED2050 moet worden vormgegeven en uitgevoerd. Besluitvorming over toekomstige maatregelen zal plaatsvinden gegeven het dan geldende financiële kader.

Vraag 179

Wat zijn ten aanzien van de Sporendriehoek Noord Nederland de afspraken met de provincie Fryslân met betrekking tot het aantal treinen dat zou gaan rijden tussen Zwolle en Leeuwarden en is dit aantal inmiddels naar beneden bijgesteld omdat er een brief ligt van de provincie Fryslân die hierover haar beklag doet?

Antwoord 179

Tussen Zwolle en Leeuwarden rijden momenteel drie treinen per uur. Twee stoptreinen en een intercity. De provincie Fryslân en NS hebben eind 2012 een afspraak gemaakt om vanaf 2017 vier treinen per uur te rijden tussen Leeuwarden en Meppel en vanaf 2021 vier treinen per uur te rijden op het hele traject tussen Leeuwarden en Zwolle. IenM is geen partij bij deze afspraak.

ProRail heeft in april 2016 echter een overbelastverklaring afgegeven voor een dienstregeling met vier treinen tussen Leeuwarden en Meppel. Door de hogere stroomafname ontstaat er een te hoge «aanraakspanning» op het spoor. Een mogelijke tijdelijke oplossing is de inzet van ander materieel, zoals dieseltreinen.

NS en de provincie Fryslân zijn op dit moment in gesprek om voor dit probleem een tijdelijke oplossing te vinden. Daarnaast onderzoekt ProRail welke technische oplossingen mogelijk zijn voor het tractieprobleem.