

Vergaderjaar 2018–2019

35 000 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2019

Nr. 27

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 21 november 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 18 september 2018 inzake het MIRT Overzicht 2019 (Kamerstuk 35 000 A, nr. 4).

De Minister en de Staatssecretaris hebben deze vragen beantwoord bij brief van 20 november 2018. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Vraag 1

Waarom is ervoor gekozen om dit jaar geen voortgangsrapportage voor Tracéwetplichtige projecten op te nemen?

Antwoord 1

Mede dankzij de extra middelen die het kabinet beschikbaar heeft gesteld zijn er dit jaar nieuwe projecten opgenomen in het MIRT Overzicht 2019. Daarmee zijn er meer lopende projecten die momenteel de Tracéwetprocedure doorlopen en onderdeel zijn van de Voortgangsrapportage over Tracéwetplichtige projecten. De Voortgangsrapportage was hierdoor niet gereed voor Prinsjesdag, waardoor ervoor is gekozen de Voortgangsrapportage met de MIRT brief in het najaar te versturen zodat deze alsnog in de Kamer kan worden besproken. Volgend jaar is het voornemen de Voortgangsrapportage over Tracéwetplichtige projecten zoals gebruikelijk weer bij het MIRT Overzicht bij te voegen.

Vraag 2

Voor welke grote Tracéwetplichtige projecten moet nog een Tracébesluit genomen worden?

Antwoord 2

De voortgangsrapportage van de Tracéwetplichtige projecten wordt als bijlage bijgevoegd bij de MIRT-brief voor het Nota overleg MIRT dit najaar. Hierin staat de informatie over alle Tracéwetplichtige projecten. Vanuit openbaar vervoer en spoor is een Tracébesluit voorzien voor de PHS projecten Amsterdam Centraal, Alkmaar–Amsterdam en Meteren–Boxtel. Daarnaast zijn er voor meerdere wegenprojecten een Tracébesluit in voorbereiding: A27 Houten–Hoopolder, Knooppunt Hoevelaken, A4 Passage Den Haag, InnovA58, A6 Almere Buiten–Oost–Lelystad, A2 't Vonderen–Kerensheide, A67/A73 knooppunt Zaarderheiken, N35 Nijverdal–Wierden, N50 Kampen–Kampen Zuid en de N33 Zuidbroek–Appingedam. Vanuit de modaliteit vaarwegen zijn op dit moment geen projecten in Tracéwetprocedure.

Vraag 3

Welke grote wegenprojecten zijn nu wel in voorbereiding, maar nog niet in uitvoering?

Antwoord 3

De volgende grote wegenprojecten zijn in voorbereiding, maar nog niet in uitvoering:

MIRT-verkenningen:

Corridor Amsterdam–Hoorn

SmartwayZ.NL: A67 Leenderheide–Zaarderheiken

A20 Nieuwerkerk a/d IJssel–Gouda

N15 Suurhoffbrug

Knooppunt A4 Burgerveen–N14

A2 Deil–'s Hertogenbosch–Vught

SmartwayZ.NL: A58 Breda–Tilburg

A15 Papendrecht–Gorinchem

Planuitwerkingen:

A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere (deeltraject A9 Amstelveen)

A27/A12 Ring Utrecht

A28/A1 Knooppunt Hoevelaken

A6 Almere Buiten–Oost–Lelystad

A4 Haaglanden–N14

A15 Papendrecht–Sliedrecht–Oost

A27 Houten–Hooipolder
A2 Het Vonderen–Kerensheide
SmartwayZ.NL: InnovA58
A67/A73 knooppunt Zaarderheiken
A1 Apeldoorn–Azelo
A12/A15 Ressen–Oudbroeken (ViA15)
N35 Nijverdal–Wierden
N50 Kampen–Kampen Zuid
N33 Zuidbroek–Appingedam.

In het derde kwartaal van 2018 zijn de Tracébesluiten onherroepelijk geworden voor de projecten A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel en A24 Blankenburgverbinding. Daarmee zijn deze projecten in de realisatiefase terecht gekomen.

Vraag 4

Klopt het dat er nu al knelpunten worden voorzien bij de uitvoering van de A27 bij Utrecht, zowel wat betreft de tijd, als het geld?

Antwoord 4

In een groot project zoals de Ring Utrecht, dat een projectbudget heeft van ca.

€ 1,2 miljard en een looptijd van circa 15 jaar, spelen uiteraard risico's bij de uitvoering voor de planning en het budget. Hier wordt binnen het project rekening mee gehouden in de planning. Omdat het Tracébesluit nog niet door de Raad van State in behandeling is genomen staat de planning van het project onder druk. Omdat op dit moment nog niet duidelijk is of nog een tijdige behandeling plaats zal vinden, kan nog niet gezegd worden of dit tot vertraging zal leiden.

Vraag 5

Wanneer worden de overige, technische knelpunten die niet in het huidige maatregelenpakket zitten (spanningssluizen e.d.) aangepakt, voor een betrouwbare en frequente operatie op de Hogesnelheidslijn (HSL) Zuid? Wie gaat dit betalen?

Antwoord 5

Uw Kamer is op 27 september 2018 geïnformeerd over de langetermijnvisie HSL van NS en ProRail (Kamerstuk 22 026, nr. 505). In deze brief is aangegeven dat de kosten en baten van de voorgestelde maatregelen goed moeten worden afgewogen, waarbij rekening wordt gehouden met het effect op de prestaties van het pakket prestatie maatregelen van € 60 miljoen en de introductie van de ICNG. Op dit moment is de budgettaire ruimte voor het uitvoeren van de voorgestelde maatregelen ontoereikend.

Vraag 6

Klopt het dat het maatregelenpakket Verzorgingsplaatsen vooral bestaat uit ruimere parkeerplaatsen en niet uit voorzieningen om te verblijven, te eten en te douchen etc.? Hoe draagt dit bij aan een oplossing voor internationale chauffeurs, die nu noodgedwongen en in strijd met de wet langdurig in hun cabine moeten verblijven?

Antwoord 6

De verzorgingsplaatsen langs de snelweg zijn niet bedoeld en ook niet ingericht voor een overnachting. De oplossing voor het gesignaleerde probleem is gelegen in de beschikbaarheid van voldoende bewaakte truckparkings met goede sanitaire faciliteiten. In het kader van de goederencorridoraanpak wordt samen met de verschillende partijen (Rijk, regio en markt) bekeken welke mogelijke oplossingen hiervoor zijn.

Op korte termijn zullen chauffeurs echter -samen met hun werkgevers- moeten zorgen dat ze niet in strijd met de wet handelen.

Vraag 7

Leidt het besluit om de cofinanciering voor fietsenstallingen van 50% naar 40% te verlagen niet tot minder nieuwe fietsenstallingen, omdat de financiering van een aantal voorgenomen projecten niet meer gedekt is?

Antwoord 7

De verwachting is niet dat dit tot minder nieuwe fietsenstallingen leidt. Ik heb de regio's begin 2018 gevraagd om plannen in te dienen uitgaande van een maximale bijdrage van het Rijk van 40% van de kosten en die de komende jaren gerealiseerd kunnen worden. Daarop zijn vanuit alle provincies plannen binnengekomen waarvoor er zicht is op de benodigde financiering. Dit najaar worden hierover concrete afspraken met de regionale bestuurders gemaakt.

Vraag 8

Hoeveel van de extra twee miljard euro uit het regeerakkoord is inmiddels besteed aan of bestemd voor concrete nieuwe projecten? Welke zijn dat?

Antwoord 8

Het kabinet heeft eenmalig € 2 miljard beschikbaar gesteld en het structurele budget daarnaast met € 100 miljoen per jaar verhoogd om een inhaalslag in infrastructuur te bewerkstelligen. Een bedrag van € 1,7 miljard is reeds bestemd aan concrete projecten en programma's. Een lijst hiervan treft u aan op pagina 14 van de ontwerpbegroting 2019 van het Infrastructuurfonds.

De overige middelen zijn bestemd voor overige ambities uit het regeerakkoord, zoals de aanpak van de A1, A12, stedelijk en regionaal openbaar vervoer, internationale verbindingen, en de aanpak van het spoorstelsel, vernieuwing en verduurzaming.

Een lijst van projecten en programma's waarvoor reeds een startbeslissing is genomen zijn de volgende:

A2 Deil-Den Bosch–Vught

A15 Papendrecht–Gorinchem

A58 Tilburg–Breda.

Tevens is uw Kamer op 6 november middels een separate Kamerbrief nader geïnformeerd over de besteding van de regeerakkoordmiddelen (Kamerstuk 35 000 A, nr. 23).

Vraag 9

Kunt u aangeven wat de gemiddelde looptijd van een infraproject is en wat de effecten zijn geweest van de adviezen van de commissie Elverding?

Antwoord 9

Op dit moment is het effect van de implementatie van het advies van de commissie Elverding op de gemiddelde looptijd van projecten nog niet goed te meten. De kern van dit advies was een getrechterde besluitvorming: in het begin breed kijken (divergeren) en vervolgens trechters (convergeren) naar één oplossing die verder wordt uitgewerkt en uitgevoerd. Oftewel: investeren aan de voorkant om daarna tempo te kunnen maken. Dit met het doel de gemiddelde doorlooptijd van nationale infrastructurele projecten te halveren van 14 jaar naar 7 jaar.

De nieuwe procedure volgens Elverding is in 2012 met de aangepaste Tracéwet in werking getreden. Vanaf dat moment is er gestart met het nemen van startbeslissingen volgens de nieuwe procedure. Deze tijd is te kort om te kunnen evalueren of Elverding heeft geleid tot versnelling in de procedures. Bovendien zijn in 2016 de MIRT spelregels ook gewijzigd naar

aanleiding van het Interdepartementaal Beleidsonderzoek «Flexibiliteit in de infrastructurele planning», vanuit dezelfde filosofie: eerst breed kijken in een integrale verkenning voordat gekozen wordt voor een bepaalde oplossing. De spelregels bieden bovendien de mogelijkheid om beter om te gaan met onzekerheden door een adaptieve aanpak, korte en lange termijn maatregelen met elkaar te verbinden en modaliteitsoverstijgend naar een probleem te kijken. Een goede planning van projecten is onverminderd belangrijk, en het sturen op tijdige oplossingen voor de mobiliteitsproblemen blijft een prioriteit. Wanneer meer integrale en/of kostbare oplossingen pas op de lange termijn kunnen worden gerealiseerd, wordt er, samen met de regio, gekeken of korte termijn maatregelen de knelpunten tijdelijk kunnen verlichten.

Vraag 10

Klopt het dat projecten steeds duurder lijken te worden door steeds hogere eisen aan inpassing?

Antwoord 10

In principe worden bij projecten alleen inpassingsmaatregelen genomen die wettelijk nodig zijn. Daarbij kunnen tussen projecten grote verschillen optreden. Bij projecten die worden gerealiseerd in de bebouwde omgeving zijn in het algemeen meer inpassingsmaatregelen nodig dan bij projecten die in een meer landelijke omgeving worden gerealiseerd. Dit geldt met name bij projecten die in een grootstedelijke omgeving worden gerealiseerd, waarbij de woonfunctie veel dichtere grenst aan de infrastructuur. De laatste tijd zijn veel besluiten genomen binnen een stedelijke omgeving en naar alle waarschijnlijkheid zijn bij deze besluiten de inpassingskosten die wettelijk genomen moeten worden procentueel groter. Daarnaast is er vanuit regionale overheden vaak de wens voor meer inpassingsmaatregelen dan wettelijk noodzakelijk is. Indien regionale overheden deze maatregelen willen financieren, dan kunnen deze indien mogelijk worden opgenomen binnen de projectbesluiten. Dit is bijvoorbeeld afgesproken binnen het project A16 Rotterdam, A12-A15 Ressen-Oudbroeken (Via15) en Knooppunt Hoevelaken. Dit geeft misschien het beeld dat er nu meer kosten voor inpassing worden gemaakt.

Vraag 11

Zijn alle kosten van het brandveilig maken van tunnels verwerkt?

Antwoord 11

Alle kosten die gemoeid zijn met het brandwerend maken van de vijf genoemde tunnels zijn opgenomen in het begrote bedrag waarover u bent geïnformeerd met een separate brief (Kamerstuk 29 296, nr. 34). In de ramingsgetallen zitten alle kosten voor de herstelwerkzaamheden, voorbereiding van deze herstelmaatregelen en de verkeersmaatregelen tijdens de tunnelsluitingen. De onderzoekskosten voor hitteproeven, bedoeld om meer inzicht te krijgen in de problematiek zijn ook onderdeel van de totale kosten.

Verder hebben wij een aantal vervolgonderzoeken in gang laten zetten naar tunnels gebouwd tussen 2000 en 2008 en zijn de contractuele eisen bij tunnels in aanbouw en nog te bouwen tunnels aangescherpt om te zorgen dat de brandwerendheid van de nieuwe tunnels aan de vergoedingseisen voldoet. Mogelijk leidt dit nog tot aanvullende maatregelen en kosten bij bestaande tunnels.

Vraag 12

Wie betaalt de kosten van het brandveilig maken van de vier net opgeleverde tunnels en de tunnels die nu in aanbouw zijn?

Antwoord 12

De kosten van brandveilig maken van bestaande tunnels komen ten laste van de Rijksbegroting. Bij tunnels die in aanbouw zijn worden de contractuele eisen aan de markt aangescherpt en waar nodig aanvullende maatregelen getroffen (zoals bij de A9-Gaasperdammertunnel). De maatregelen aan de Gaasperdammertunnel kunnen naar huidig inzicht worden opgevangen binnen het bestaande budget.

Vraag 13

Zijn er, gezien het feit dat de techniek in tunnels eerder grote problemen gaf, zoals bij vertraging van de Landtunnel Utrecht (A2) en de A73-tunnels Swalmen, stappen gezet om dat te voorkomen? Zo ja, welke?

Antwoord 13

De geschetste technische problematiek van bovengenoemde tunnels betreft andere aspecten dan het herstellen van de brandwerendheid, namelijk de tunnel-technische installaties. Hierin zijn al veel eerder stappen gezet, onder andere door het invoeren van een Landelijke Tunnelstandaard.

Onlangs heb ik uw Kamer geïnformeerd over de evaluatie van de Landelijke Tunnelstandaard (Kamerstuk 29 296, nr. 33). Deze evaluatie wijst uit dat de gestandaardiseerde tunneluitrusting rust heeft gebracht bij de besluitvorming over het vereiste voorzieningenniveau in tunnels en goed werkbaar is voor de hulpdiensten. Alle betrokkenen geven aan dat de huidige situatie een verbetering is.

Vraag 14

Waarom zijn de problemen bij de Coentunnel (A10), Willem Alexander-tunnel (A2), Ketheltunnel (A4) en Twentetunnel (N35), die nu op korte termijn brandveilig worden gemaakt, niet eerder onderkend? Wat zijn de kosten van het brandveilig maken van deze tunnels en wie betaalt dat?

Antwoord 14

Hiervoor verwijs ik naar de brieven aan uw Kamer en van augustus 2017 (Kamerstuk 29 296, nr. 31) en oktober 2018 (Kamerstuk 29 296, nr. 34) en het antwoord op vraag 12.

Vraag 15

Is er al volledig zicht op de financiering van de Rail Terminal Gelderland?

Antwoord 15

De gesprekken tussen alle betrokken partijen lopen nog. Wij hebben goede hoop die binnenkort af te ronden en uw Kamer daarover te informeren.

Vraag 16

Welke investeringen moeten worden gedaan voor de spoorterminal, de wegaansluiting, de spooraansluiting en de inpassing van de Rail Terminal Gelderland en wie draagt die?

Antwoord 16

De totale kosten bestaan uit de volgende componenten:

- De spooraansluiting;
- De railterminal;
- De wegontsluiting en de landschappelijke inpassing.

De kosten zullen gedragen moeten worden door een exploitant en de provincie Gelderland. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat overweegt alleen voor de spooraansluiting een financiële bijdrage te leveren. De provincie heeft ook een Europese subsidie aangevraagd.

Vraag 17

In hoeverre zijn bedragen voor de Rail Terminal Gelderland al bestuurlijk en juridisch vastgelegd?

Antwoord 17

Zie het antwoord op vraag 15.

Vraag 18

Wat zijn de verschillende dekkingsbronnen voor de Rail Terminal Gelderland? En hoeveel dragen zij elk bij?

Antwoord 18

Zie het antwoord op vraag 16.

Vraag 19

Welk gedeelte van de financiering van de Rail Terminal Gelderland wordt bijgedragen door risicodragende marktpartijen?

Antwoord 19

Zie het antwoord op vraag 16.

Vraag 20

Wat zijn de kosten die ProRail moet maken om de Rail Terminal Gelderland mogelijk te maken?

Antwoord 20

ProRail hoeft zelf geen kosten te dragen.

Vraag 21

Zijn er nieuwe gegevens beschikbaar waardoor de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) van de Rail Terminal Gelderland zou kunnen wijzigen?

Antwoord 21

De uitkomst van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), die conform de richtlijnen van de rijksoverheid is uitgevoerd, is niet veranderd naar aanleiding van nieuwe gegevens. De MKBA is in 2016 uitgevoerd met een bandbreedte in de gehanteerde gegevens en met gevoeligheidsanalyses. Zo heeft het MIRT-onderzoek goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost (juli 2017) een aantal studies opgeleverd die de te verwachten goederenstromen nader hebben onderbouwd. Ook de kostenraming van het voorkeursalternatief (ProRail 2018) geeft een nadere onderbouwing van de in de MKBA gehanteerde kosten.

Vraag 22

Welke aannames waarop de MKBA van de Rail Terminal Gelderland is gebaseerd zijn inmiddels gewijzigd of concreet geworden?

Antwoord 22

Zie het antwoord op vraag 21.