

Vergaderjaar 2012–2013

33 400 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2013

Nr. 9

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 31 oktober 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan het kabinet over het MIRT-projectenboek 2013 (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) (kamerstuk 33 400 A, nr. 3).

Het kabinet heeft de vragen beantwoord bij brief van 30 oktober 2012. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Koolmees

De griffier van de commissie,
Sneep

1

Vraag:

In de «Balans van de leefomgeving 2012» schrijft het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL): «Gezien de afvlakkende groei van de automobiliteit en de onzekerheid over hoe de ontwikkelingen van de automobiliteit zich op de middellange termijn zal ontwikkelen, is het aanleggen van extra infrastructuur vaak riskant». Betreft u deze aanbeveling bij MIRT en kunt u dit toelichten?

Antwoord:

Het PBL heeft gekeken naar de historische ontwikkeling van automobiliteit en constateerde inderdaad een afvlakkende groei en onzekerheid richting de toekomst. Het Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid (KiM) onderzoekt hoe de afvlakking van de automobiliteit kan worden verklaard. Het KiM geeft aan dat deze afvlakking niet per se structureel is. In 2011 werd in Nederland weer meer auto gereden dan in 2010. Het KiM verwacht voor 2013 een afvlakkende groei. Vanaf 2014 groeit het verkeer en daarmee de congestie weer door de aantrekkende economie en een verwachte geringe daling van de reële brandstofprijzen. De resultaten van dit onderzoek worden gepubliceerd in de Mobiliteitsbalans 2012.

Het MIRT richt zich op investeringen voor de lange termijn. Het is daarmee van belang de fileontwikkeling op de langere termijn te beschouwen. In dat kader vind ik het van belang om scherp te prioriteren en de meest noodzakelijke projecten eerst te doen. Zo heb ik in 2011 in de brief «Prioritering investeringen mobiliteit en water» aangegeven in het verlengd IF de prioriteit te leggen bij mainports, brainport en greenports en hun achterlandverbindingen. Ik heb daarmee scherpe keuzes gemaakt in wat wel en niet noodzakelijk is.

2

Vraag:

- a. Is bij alle ramingen in het MIRT reeds rekening gehouden met het verhoogde BTW percentage van 21%?
- b. Kunt u aangeven wat de totale som is van de derving in het Infrastructuurfonds nu het BTW percentage per 1-1-2012 is verhoogd naar 21% en in welke mate deze aanpassing van het BTW percentage al is verwerkt in de ramingen?

Antwoord:

- a. Nee
- b. Potentieel zijn de gevolgen voor de projecten hetzelfde als bij elke andere prijsstijging, dat wil zeggen, versobering, schrappen of temporiseren van projecten. De mate waarin dit noodzakelijk is, is echter afhankelijk van de uit te keren prijscompensatie 2013, waarin de BTW-stijging een component is. Bij volledige uitkering van de prijscompensatie 2013 wordt de BTW-stijging voor 2013 en latere jaren in principe gecompenseerd. Alleen het BTW-effect 2012 vanaf 1 oktober 2012 wordt niet gecompenseerd middels de prijscompensatie. Bij volledige uitkering van de prijscompensatie 2013 zullen de gevolgen voor de projecten derhalve beperkt zijn. De BTW verhoging komt neer op ongeveer € 120 mln. per jaar vanaf 2013.

3

Vraag:

Kunt u aangeven wat uw overwegingen zijn om ruim € 2,5 mrd. aan afgesproken bezuinigingen op het Infrastructuurfonds uit het Begrotingsakkoord 2013 niet in het MIRT te verwerken?

Antwoord:

In mijn brief van 21 juni ter voorbereiding van het AO MIRT (Kamerstuk 3 300 A, nr. 71) heb ik aangegeven dat gezien de huidige politieke realiteit en conform het Begrotingsakkoord de bezuinigingen voor 2013 zijn ingevuld met concrete maatregelen in onder andere het MIRT. In de periode daarna (2014 en verder) zijn deze meer op hoofdlijnen verwerkt. Dit is in lijn met het kabinetsbeleid om ruimte te laten voor afwegingen aan een nieuw kabinet. Tevens wordt, zoals ik heb aangegeven in het AO MIRT, voorkomen dat nu fors ingegrepen wordt op het investeringsprogramma terwijl tijdens de formatie wellicht andere keuzes worden gemaakt.

4

Vraag:

Kunt u exact aangeven welke bezuinigingen op het Infrastructuurfonds, volgend uit het Begrotingsakkoord 2013, nog moeten worden toegepast in het MIRT om een sluitende meerjarenbegroting te hebben die recht doet aan de afspraken uit het Begrotingsakkoord 2013?

Antwoord:

In de begroting van 2013 zijn alle bezuinigingen op het infrastructuurfonds doorgevoerd. Over de feitelijke invulling van de taakstelling voor 2014 en volgende jaren heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. Dat is aan het nieuwe kabinet. In deze begroting zijn de taakstellingen cijfermatig verwerkt op verkenningen en planuitwerkingsprogramma. De exacte bedragen kunt u vinden in het infrastructuurfonds, in hoofdstuk 2 van de begrotingstoelichting (de infrastructuuragenda, B invulling begrotingsakkoord).

5

Vraag:

Kunt u per wegproject in de verkenningen- en planuitwerkingsfase aangeven welke data ten grondslag liggen aan de economische groeiscenario's die in de Milieu Effect Rapportage (MER) procedures worden gebruikt, zodat in ieder geval inzichtelijk is 1.) welke aannames zijn gebruikt op het vlak van economische groei, 2.) wat de groei is van het «Nieuwe Werken» en ontwikkeling van de benzineprijs, en 3.) welk jaar de groeiscenario's als 0-jaar/ referentiejaar genomen kunnen worden?

Antwoord:

In projecten in de verkenningen en planuitwerkingsfase wordt sinds begin 2011 uitgegaan van de WLO scenario's van het Centraal Planbureau. Per WLO scenario zijn samenhangende aannames gemaakt voor 2020 en 2030 over economische groei, prijzen (o.a. olieprijs), sociaal-culturele ontwikkelingen en inwoners/arbeidsplaatsen. Er zijn vier WLO scenario's. Voor de verkenningsfase is afgesproken is om uit te gaan van 2030 en van de twee meest extreme scenario's voor de mobiliteitsontwikkelingen: Global Economy (GE) en Regional Communities (RC). In de planuitwerking, waar het gekozen alternatief o.a. juridisch onderbouwd wordt, wordt uitgegaan van het hoogste groeiscenario GE voor 2030. Projecten met een voorkeursbesluit of standpunt van voor het einde van 2010 zijn nog gebaseerd op het oude European Coordination scenario van het Centraal Planbureau met zichtjaar 2020. Bij de verdere uitwerking baseren zij zich alleen nog op het GE scenario voor 2020. Hierbij gaat het namelijk niet om het aantonen van de nut- en noodzaak maar voor juridische onderbouwing van het besluit (bv onderbouwing van het nemen van inpassingsmaatregelen).

Vraag:

Kunt u exact aangeven wat de status is van alle MIRT projecten in de realisatiefase, waarbij inzichtelijk wordt welk deel van het project, inclusief het daarmee gemoeide budget, reeds zodanig onomkeerbaar is aanbesteed, dat temporisatie c.q. afstel zou leiden tot claims van contractanten?

Antwoord:

Bijna alle MIRT projecten die in de realisatiefase zitten zijn aan aannemers gegund en de (financiële) verplichtingen liggen vast in contracten. Het temporiseren of wijzingen van deze contracten leidt tot hoge kosten, omdat aannemers claims zullen indienen.

Voor de overige MIRT projecten die in de realisatiefase zitten geldt dat deze ofwel uit meerdere deelprojecten bestaan die deels zijn gegund of dat de aanbesteding is gestart, maar het werk zelf nog niet is gegund. Een overzicht van deze projecten staan in bijlage 3. Voor deze projecten zijn in bijna alle gevallen al kosten gemaakt voor de voorbereidende werkzaamheden. Het gaat om grondaankopen, kosten voor het verleggen van kabels en leidingen, van uitgevoerde onderzoeken, de kosten voor het aanbestedingstraject zoals het maken van de contracten etc. Stopzetten in deze fase brengt afhankelijk van de fase van de aanbesteding, ook kosten met zich mee. Ook kan uitstel of afstel bij sommige projecten leiden tot een toename van veiligheidsrisico's, bijvoorbeeld bij het project «Stalen Bruggen» en bij de Waterveiligheidsprojecten. Bij deze laatste categorie is afstel overigens geen optie, omdat de primaire keringen moeten voldoen aan de wettelijk gestelde norm.

Voor de in de bijlage 3 genoemde MIRT projecten die uit meerdere deelprojecten bestaan en waarvan één of meerdere werken reeds zijn gegund geldt dat de verschillende deelprojecten inhoudelijk sterk samenhangen. Uitstel of afstel van die deelprojecten betekent dat gedane investeringen niet het beoogde (maatschappelijke) rendement oplevert en de doelstelling van het project niet of later wordt gerealiseerd.

Voor de overzichten opgenomen in de bijlagen 1 tot en met 3 *) geldt dat de 100% verplichtingen niet zijn opgenomen. De 100% verplichtingen bij het onderdeel Spoor zijn Prorail verplichtingen.

Vraag:

Kunt u aangeven of u overweegt c.q. voornemens bent om bij bepaalde Public Private Comparison (PPC) of Publiek Private Samenwerking (PPS) projecten de reeds voorgenomen contractvorm aan te passen? Zo ja, bij welke projecten kan dit een overweging zijn en welke budgettaire effecten zal dit hebben?

Antwoord:

Bij de inkoopafweging van MIRT-projecten spelen kwalitatieve en kwantitatieve afwegingen een rol. De Nederlandse PPS spelregels geven aan dat via de inzet van de Public Private Comparator wordt aangetoond of PPS als inkoopvorm wel of geen meerwaarde op kan leveren. Indien de PPC-score aangeeft dat er met PPS wel meerwaarde behaald kan worden en er toch niet wordt gekozen voor PPS uitvoering dan wordt dit in de Voortgangsrapportage PPS aan de Kamer (gemotiveerd) gemeld. Een voorbeeld hiervan is de A4 Delft Schiedam waar bestuurlijke overwegingen de doorslag hebben gegeven om dit contract niet als een PPS contract aan te besteden. De begrotingsregels ten aanzien van PPS stellen zeker dat in zo'n geval er voldoende budget op het Infrastructuurfonds beschikbaar is om tot een andere inkoopvorm over te gaan. Op dit moment zijn er echter geen projecten te melden, waarvoor de voorgenomen contractvorm heroverwogen wordt.

Vraag:

Kunt u aangeven of er budgettaire tekorten zijn ontstaan in het MIRT die heden wel bij u bekend zijn maar tijdens het ter perse gaan van het MIRT projectenboek nog niet bekend waren? Zo ja, welke projecten en bedragen betreft dit?

Antwoord:

Op de volgende projecten treden naar ik nu weet tekorten op die nog niet in de begroting zijn verwerkt:

- Bij het project N35 Zwolle-Almelo (traverse Nijverdal) treedt een tekort op van € 57,4 mln;
- Het tekort op de A2 Holendrecht-Oudenburg van € 56 mln is aan uw Kamer gemeld in de 1^e kwartaalrapportage van 2012, maar nog niet in de begroting verwerkt.

Vraag:

Kunt u een overzicht geven met daarin alle projecten die, als gevolg van de bezuinigingen, zijn doorgeschoven met daarin opgenomen de oorspronkelijke en nieuwe datum van het project?

Antwoord:

Voor de projecten geldt in het algemeen dat het om kasschuiven gaat die opgevangen kunnen worden binnen de geplande mijlpalen. Vertraging wordt wel voorzien bij de projecten A12 Ede-Grijsoord, A1 Beekbergen-Apeldoorn Zuid en A27/A1 Utrecht Noord-knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten en Lichtenen IJmuiden.

Voor de A27/A1 en de A1 betekent dit dat de start van de realisatie en de openstelling met 1 jaar vertragen. Voor het project Ede-Grijsoord start de realisatie 1 jaar later en zijn de gevolgen voor de oplevering nog niet exact bekend. Het project Lichtenen IJmuiden wordt 2 jaar later opgeleverd.

Vraag:

Kunt u aangeven aan welke MIRT projecten regionale overheden een financiële bijdrage geven? Komen deze bijdragen in gevaar door invoering van de Wet houdbare overheidsfinanciën (Wet HOF)? Zo ja, om welke projecten gaat het? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

a) Aan Rijksprojecten wordt een bijdrage van circa 2 mld t/m 2023 gedaan voor realisatie, planstudie en verkenningen. Voorbeelden van projecten met een grote regionale bijdrage zijn de A15 (ViA15), A4/A9 Badhoe-verdorp, Zuidas, Zeetoegang IJmond en Amsterdam, Almere Schiphol. Tevens zijn er MIRT-projecten in regionale uitvoering waar het Rijk de rol van subsidieverlener vervult. Dergelijke projecten als de Rotterdamse Baan en het HWBP vergen een additionele investeringsinspanning van de regio/waterschappen van circa 4 mld.

b en c) De Wet HOF regelt een gezamenlijke verantwoordelijkheid tussen rijksoverheid en decentrale overheden m.b.t. het terugdringen van het EMU-tekort. De Wet HOF regelt niet of en wanneer de decentrale overheden in evenwicht moeten komen in EMU-saldo termen. De Wet HOF voorziet in een procedure om de gelijkwaardige inspanning van de decentrale overheden, na bestuurlijk overleg, vast te stellen. Zo is de mogelijkheid gecreëerd om rekening te kunnen houden met specifieke omstandigheden bij decentrale overheden, bijvoorbeeld investeringsopgaven. Hoeveel ruimte de decentrale overheden in het kader van de Wet HOF wordt geboden om het EMU-saldo te belasten, is een politiek-bestuurlijke keuze die aan het begin van elke kabinetsperiode bepaald wordt. Er is geen één-op-één relatie tussen de Wet HOF en de

MIRT-projecten. Bij het terugdringen van het EMU-tekort gaat het om het totaal van uitgaven bij de decentrale overheden, dus ook om lopende uitgaven, zoals uitgaven ten behoeve van subsidies en personeel.

11

Vraag:

Kunt u aangeven wat de opname van de A15 Papendrecht – Gorinchem in het «Internationale kernnet logistiek» in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) betekent in relatie tot de groeiende schade voor het vrachtverkeer die Transport en Logistiek Nederland (TLN) en ondernemingsvereniging EVO constateren op dit traject?

Antwoord:

Het Rijk geeft vanuit het verlengde Infrastructuurfonds na 2020 prioriteit aan het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten voor de Main-, Brain- en Greenports inclusief hun achterlandverbindingen. Daartoe behoort de A15 als onderdeel van het «Internationaal kernnet logistiek»

In het kader van het project Containertransferrum Alblasserdam is afgesproken, dat er een studie zal worden verricht naar de doorstroming op het traject A15 Papendrecht – Gorinchem en dat de resultaten ervan zullen worden besproken in het Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidvleugel. Verder is afgesproken, dat als het treffen van maatregelen noodzakelijk blijkt te zijn hierover besluitvorming zal plaatsvinden in het Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidvleugel. Deze studie is in 2011 uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de streefwaarde voor de reistijd in de spits uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) niet wordt overschreden.

Gezien het voorgaande en de huidige financiële situatie zie ik geen mogelijkheden maatregelen op het traject A15 Papendrecht – Gorinchem voor te bereiden.

12

Vraag:

Is de grote schade voor het vrachtverkeer die de EVO en TLN constateren op de A15 Papendrecht – Gorinchem een reden om toch naar een oplossing voor dit probleem te zoeken, bijvoorbeeld aan de hand van benuttingsmaatregelen?

Antwoord:

Zie mijn antwoord op vraag 11.

13

Vraag:

a. Kunt u aangeven wat de stand van zaken is rondom de diverse maatregelen van de quickscan regionaal spoorvervoer? b. Kunt u aangeven welke maatregelen nu al zijn gerealiseerd, welke maatregelen nog gerealiseerd moeten worden en of deze maatregelen op schema liggen? Kunt u een overzicht geven in een tabel?

Antwoord:

Voor alle maatregelen heeft ProRail inmiddels opdracht gekregen om planstudies uit te voeren (van IenM of decentrale overheden) en zullen vanaf 2012 tot uiterlijk 2014 opgeleverd worden.

In Noord Nederland is het dubbelspoor en het extra perron Sneek Noord in december 2010 opgeleverd. Ook de snelheidsverhoging Mantgum-Leeuwarden is gerealiseerd.

In Oost Nederland zijn de perronverlengingen op Arnhem-Doetinchem-Winterwijk en de snelle wissel bij Didam gerealiseerd.

Vraag:

Kunt u, mede gelet op het feit dat er in het MIRT-projectenboek 2013 vele vierkante meters nieuwe kantoorruimte en bedrijventerrein is opgenomen, aangeven in welke mate er nog behoefte bestaat aan de realisatie daarvan, nu algemeen bekend is dat er sprake is van structurele en grote leegstand?

Antwoord:

Het MIRT Projectenboek gaat niet over het al dan niet realiseren van vierkante meters kantoorruimte, maar over investeringen van het Rijk in het ruimtelijke fysieke domein en dan met name in de infrastructuur: wegen, vaarwegen en spoor, zowel aanleg, beheer en onderhoud. Infrastructuur die noodzakelijk is voor economische activiteiten. Op 15 november 2012 staat een Algemeen Overleg gepland waar de resultaten van het Actieprogramma Leegstand Kantoren behandeld worden (Kamerstuk 33 000-XII, nr. 136 d.d. 28 juni 2012).

Vraag:

Kunt u aangeven welke projecten op het gebied van spoor, regionale/ lokale infra en water zijn gefaseerd, zonder dat dit gevolgen heeft voor mijlpalen? Waren deze projecten om andere redenen al vertraagd?

Antwoord:

Bij Spoor gaat het om Programma Hoogfrequent Spoor, Zuidas WTC 4 sporigheid, Toegankelijkheid, ERTMS pilot, NSP Utrecht, AKI, Punctualiteit, Realisatie Betuweroute en de Terugbetaling Prorail. Bij Regionale OV/Lokale infra gaat het om de NZ-lijn. Bij Water gaat het om Ruimte voor de Rivier en Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren. In beleidsagenda heb ik reeds aangegeven dat zoveel mogelijk is ingezet op de mogelijkheid om projecten te faseren zonder dat het substantiële gevolgen heeft voor mijlpalen en/of politiek-bestuurlijke afspraken. Tevens is gekeken naar projecten waarvoor budget in 2013 beschikbaar was. Van de totale bezuinigingsopgave voor 2013 (€ 529 mln) is het mogelijk gebleken om binnen Spoor (€ 67 mln), Regionale en lokale investeringen (€ 9 mln), Water (€ 17 mln) en Overig (€ 2 mln) projecten te faseren zonder dat dit gevolgen heeft voor de opleverdatum, mijlpalen en/of bestuurlijke afspraken.

Vraag:

Bent u bereid om alsnog een Spoor File Top 50 na te zenden voor het MIRT-projectenboek op basis van de indicatoren uit de motie Slob over de spoorknelpuntenindex (Kamerstuk 29 984, nr. 245)?

Antwoord:

In mijn brief van 27 januari 2011 (Kamerstuk 29 984, nr. 255) over functioneren spoor heb ik aangegeven beter te willen sturen op voorkoming van verstoringen op specifieke lijnen. Ik heb ProRail toen gevraagd een voorstel te doen voor een Top-5 van minst presterende lijnen met daarbij een maximale storingstijd infrastructuur. Bij de behandeling van de stand van zaken van openstaande moties en toezeggingen heeft u vervolgens gevraagd op welke manier ik omga met «de andere punten» in de motie Slob, daar deze niet alleen over storingstijd gaat. Ik heb deze vraag vervolgens beantwoord bij brief van 18 mei 2011 (Kamerstuk 29 984, nr. 265). Bij de behandeling van de jaarverslagen 2010 bent u hierop teruggekomen. Ik heb toen toegezegd nog eens nader naar uw motie te zullen kijken. Ik heb u in het AO van 11 oktober 2011 gemeld dat ProRail KPI's

ontwikkelde die zien op de verbetering van prestaties van slecht presterende lijnen en tevens meer rekening houden met de aspecten uit uw motie. Deze KPI's zijn in het Beheerplan 2012 opgenomen (KPI's «Top 5 minst presterende lijnen», «Punctualiteit Reizigersvervoer» en «Punctualiteit decentrale lijnen»). In deze KPI's wordt niet alleen rekening gehouden worden met de daadwerkelijke beschikbaarheid van de infrastructuur (kwantiteit) maar ook met de punctualiteit van het treinvervoer (kwaliteit). Gezamenlijk geeft dit inzicht in de daadwerkelijke prestaties van specifieke lijnen, decentrale lijnen en van het spoor overall.

In het kader van de Lange Termijn Spooragenda en de uitwerking daarvan heb ik in mijn brief van 5 oktober 2012 (Kamerstuk 29 984, nr. 313) aangegeven in te zetten op het verbeteren van de deur tot deur reistijd (waaronder reissnelheid), het optimaliseren van het logistiek concept om de capaciteit van het spoor beter te kunnen benutten en het oplossen van een aantal operationele knelpunten.

Tenslotte bestaat er voor wat betreft individuele capaciteitsknelpunten in de infrastructuur op de kortere termijn de procedure in de AMvB

Capaciteitsverdeling. Voor de langere termijn ligt de basis voor het vaststellen van knelpunten in de periodiek uit te voeren NMCA op basis waarvan investeringsbeslissingen kunnen worden genomen.

Op grond van voorgaande ben ik van mening voldoende invulling aan uw motie te hebben gegeven.

Dit is tevens mijn antwoord op vraag 40 (sub g en h) van de begrotingsstaten IenM 2013.

17

Vraag:

Op welke wijze wordt het programma Ruimte voor de Rivier aangepast nu het budget in totaal met € 74 mln wordt verlaagd?

Antwoord:

De verlaging van het budget met € 74 mln. heeft betrekking op het jaar 2012. De verlaging van het budget heeft 2 oorzaken. Enerzijds is dit het gevolg van de taakstelling uit het regeerakkoord (2,74 mln. aanpassing Omgevingsrecht en 8 mln. toepassing PPS). Anderzijds is dit het gevolg van tegenvallende ontvangsten (64 mln.).

Op basis van de huidige prognose eindstand kan het programma naar verwachting zonder inhoudelijke wijzigingen uitgevoerd worden (bron: VGR 20).

18

Vraag:

Op welke wijze worden de knelpunten voor de drinkwatervoorziening zoals die ontstaan door belasting van het water met bestrijdingsmiddelen, meststoffen, geneesmiddelen, hormoonverstorende stoffen, verzilting en bodemverontreiniging structureel gemonitord?

Antwoord:

Naast monitoring van de algemene kwaliteit van oppervlaktewater en grondwater op het niveau van KRW-waterlichamen via de KRW-monitoringmeetnetten wordt onttrokken oppervlaktewater en grondwater voor de productie van drinkwater per winpunt nauwlettend door waterwinbedrijven geanalyseerd, conform de meetverplichtingen (frequentie en te analyseren stoffen) van het Drinkwaterbesluit met bijbehorende Drinkwaterregeling (de Nederlandse implementatie van de Europese drinkwaterrichtlijn).

19

Vraag:

Bent u bereid de drinkwatervoorziening te laten gelden als nationaal belang? Op welke wijze worden drinkwaterbronnen in de toekomst op nationaal en regionaal niveau ruimtelijk beter beschermd, met juridische verankering van de gebiedsdossiers?

Antwoord:

De openbare drinkwatervoorziening is van wezenlijk belang. Er zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over het opstellen van gebiedsdossiers. Dit zijn dossiers die door de provincie worden opgesteld met daarin het doel en de maatregelen gericht op een goede kwaliteit van drinkwaterwinning. Voor alle kwetsbare winningen dienen eind 2012 gebiedsdossiers te zijn opgesteld. De dossiers geven mogelijke maatregelen ter bescherming van drinkwaterbronnen en ondersteuning van ruimtelijke plannen. Deze maatregelen kunnen worden opgenomen in de Stroomgebiedbeheerplannen ter uitvoering van de Kaderrichtlijn Water. De bescherming van belangrijke functies van grondwater, waaronder de drinkwaterfunctie, vormt een belangrijk onderdeel van de structuurvisie voor de ondergrond (STRONG).

20

Vraag:

Op welke wijze pleit u internationaal voor het stellen van normen voor stoffen, die vanuit het buitenland komen en die problemen geven voor de Nederlandse drinkwaterbedrijven?

Antwoord:

In internationaal verband vraagt Nederland op verschillende manieren aandacht voor deze stoffen. Hetzij binnen de internationale rivierencommissies of in het kader van de herziening van de Europese richtlijn prioritair stoffen. Voor deze herziening zijn in Europees verband criteria afgesproken. Indien deze stoffen aan deze criteria voldoen kan de Europese Commissie besluiten ze uiteindelijk op te nemen in hun voorstel voor een herziene lijst prioritair stoffen.

21

Vraag:

Hoeveel geld is er nog beschikbaar voor het programma Beter Benutten en tot welke reductie van de hoeveelheid voertuigverliesuren heeft dit programma tot nu toe geleid?

Antwoord:

Het programma Beter Benutten richt zich op een filereductie van 20% in 10 regio's met de meeste spitsproblematiek. Met deze regio's zijn Beter Benutten-maatregelen afgesproken. In totaal heeft het rijk (is) voor het programma Beter Benutten € 794 mln. vrijgemaakt. De regio draagt aanvullend hierop ruim € 300 mln. bij. De regiopakketten zijn inmiddels geheel belegd in 269 Beter Benutten-maatregelen in 10 regio's door ondertekening op bestuurlijk trio-niveau van de plannen van aanpak en door de start van de uitvoering van het gros van de maatregelen. Zoals in de brief van 14 juni 2011 (Kamerstuk 32500-A, nr.81) vermeld, bevindt het programma zich nu in de totstandkomingsfase, waarbij conform planning inmiddels de bestuurlijke trio's zijn geïnstalleerd, de gebiedsgerichte benuttingsprogramma's zijn opgesteld, de plannen van aanpak van de maatregelen zijn geaccordeerd en met de uitvoering van de maatregelen is begonnen. Het komende jaar staat in het teken van de uitvoering en in 2014 worden naar verwachting de beoogde effecten gerealiseerd. In het kader van het MIRT-proces (bij de MIRT brief)

informeer ik u jaarlijks over de voortgang van het programma Beter Benutten.

22

Vraag:

- a. Kunt u aangeven op de trajecten waar minder congestie is dan verwacht, hoe de groei van het verkeer zich heeft ontwikkeld ten opzichte van de prognose ten tijde van de wegverbreding?
- b. Kunt u aangeven hoe Het Nieuwe Werken (HNW), flexwerken en thuiswerken zich de laatste vijf jaar hebben ontwikkeld en wat hiervan het effect is geweest op de files en de omvang van het verkeer?
- c. Kunt u aangeven wat het maximale file reductie effect zou kunnen zijn in het kader van spitsmijdende projecten zoals Het Nieuwe Werken?

Antwoord:

a. De besluitvorming tot verbreding van wegen is gebaseerd op de voorspelling van het aantal vervoerbewegingen in 2020 of 2030. Voor de tussenliggende jaren is het aantal vervoerbewegingen meestal niet berekend. Wel is bekend dat sinds 2005 de toename van de automobiliteit van personenvervoer nog wel groeit, maar afvlakt. Het is onzeker of de afvlakking van de groei van de automobiliteit in de toekomst doorzet: in 2011 werd in Nederland weer meer auto gereden dan in 2010. De ontwikkeling van de (auto)mobiliteit blijft zich daarmee nog wel binnen de bandbreedte van de meest recente prognoses uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse bewegen. Hierop is ook de besluitvorming voor de verbreding van wegen gebaseerd.

b en c. Het thuiswerken heeft zich volgens gegevens van CBS tussen 2006 en 2010 vrijwel gestabiliseerd rond de 27% van de werknemers (dus excl. de zelfstandigen). Van flexwerken en Het Nieuwe Werken (HNW) zijn nog onvoldoende betrouwbare gegevens beschikbaar om een uitspraak te kunnen over de ontwikkeling in de laatste vijf jaar. Een indicatie is te vinden in twee onderzoeken, namelijk de CBS-enquête ICT-bedrijven en het TNO/CBS-onderzoek »Nationale Enquête Arbeidsomstandigheden« (NEA). De ICT-bedrijven enquête laat een toename zien van 13 naar 21% van het aantal telewerkers onder werknemers in de jaren 2006–2010. Het NEA-onderzoek geeft in de periode 2007–2011 een stijging van ruim 11 naar ruim 16%. De verschillen tussen de resultaten van beide onderzoeken wordt veroorzaakt door afwijkende definities van het begrip »telewerker« en de afbakening van de doelpopulatie.

Het effect van HNW op de files en de omvang van het verkeer wordt onderzocht in de tien regio's die onderdeel zijn van het programma Beter Benutten. Naar verwachting zal eind 2013 hierover meer inzicht bestaan.

23

Vraag:

- a. Kunt u aangeven wat het gevolg is van de verlaging van het budget voor de Zichtbaar, Snel en Meetbaar (ZSM) 1 Spoedwetprojecten en ZSM 2 Benuttingsprogramma? Wordt een project dan niet uitgevoerd of was het begrote budget bij nader inzien al te hoog? b. Kunt u in een tabel een overzicht geven van alle ingeboekte meevallers/ budget verlagingen en tegenvallers/ budgetverhogingen van projecten?

Antwoord:

- a. De verlaging van het budget voor de Zichtbaar, Snel en Meetbaar (ZSM) 1 Spoedwetprojecten en ZSM 2 Benuttingsprogramma is het gevolg van twee overboekingen naar andere posten. Dit heeft geen gevolgen voor het programma. Alle projecten worden uitgevoerd. De planstudiekosten, zoals onderzoekskosten om te komen tot een Wegaanpassingsbesluit of Tracébesluit, waren voorzien om gefinan-

cierd te worden uit het budget van het ZSM-programma. Deze planstudiekosten zijn echter gefinancierd uit artikel 12.05.02/12.03.02 Planuitwerking voor Tracébesluit/Verkenningen en planuitwerkingen. Met de overheveling van € 16 mln. uit het ZSM-programma naar artikel 12.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen is dit rechtgetrokken. De realisatie van het geluidscherm van het project A4/A10 knooppunt. Badhoevedorp – knooppunt. Nieuwe Meer – knooppunt. Amstel ad € 4 mln. is overgeheveld naar het project A9 Omlegging Badhoevedorp.

- b. Overzicht van de ingeboekte meevallers/budget verlagingen en tegenvallers/budget verhogingen.

Zie bijlage 1 *)

24

Vraag:

Kunt u aangeven wat het oorspronkelijke bedrag was dat is vrijgemaakt voor de saneringsopgave MIRT? Was dit niet ca. € 1,1 mld in plaats van de nu genoemde

€ 885 mln? Zo ja, waar komt dit verschil vandaan?

Antwoord:

Het oorspronkelijke budget voor het meerjarenprogramma geluidsanering bedroeg € 950 mln. In de begroting 2013 van het infrastructuurfonds is bij artikel 12 hoofdwegen een bedrag opgenomen van € 254 mln. (zie ook blz. 24 begroting IF) en op artikel 13 spoorwegen een bedrag van € 614 mln. (zie ook blz. 40 begroting IF). Dit telt op tot een bedrag van € 868 mln. aan programma-uitgaven. Het bedrag in het MIRT Projectenboek 2013 had hierop moeten worden aangepast. Het verschil met het bedrag van € 950 wordt gevormd door de volgende factoren:

- overboeking naar artikelonderdeel 12.06: correctie voor de bijdrage aan batenlastendiensten in verband met het nieuwe bekostigingsmodel RWS ad € 80 mln (zie kamerstukken: 30 119 nr 4–6, vergaderjaar 2010–2011)
- overboeking naar artikelonderdeel 13.02: bijdrage aan de afronding van de bouw van het geluidregister (SWUNG) ad € 1,8 miljoen (zie ook blz 37 begroting IF).

25

Vraag:

Welke aanpassing in de verdeling tussen het budget voor geluidsanering heeft plaatsgevonden?

Antwoord:

Binnen de begroting van het Infrastructuurfonds 2013 is € 129 mln. overgeboekt van het artikel Hoofdwegen naar het artikel Spoorwegen. Daarnaast is voor de afronding van de bouw van het geluidregister (SWUNG) € 1,8 miljoen overgeboekt naar artikelonderdeel 13.02 Spoorwegen, Aanleg Spoor van het Infrastructuurfonds. Tevens is het budget op het artikel Spoorwegen opgehoogd met € 70 mln. vanuit een begrotingsartikel van voormalig VROM dat beschikbaar was voor de bestaande saneringsoperatie van de Wet geluidhinder.

26

Vraag:

Is er door de invoering van de maximumsnelheid naar 130 km/ per uur extra geld nodig voor geluidsanering omdat er vanwege deze snelheidsverhoging meer knelpunten zijn ontstaan? Zo ja, is dat geld gereserveerd? Zo nee, heeft de 130 km/ per uur helemaal geen gevolgen voor de geluidsproductie?

Antwoord:

Nee. Er is geen extra geld nodig voor de geluidsanering vanwege de snelheidsverhoging. De snelheidsverhoging heeft geen invloed op de saneringsopgave. De geluidsanering betreft de aanpak van in het verleden ontstane hoge geluidbelastingen. De omvang van de geluidsanering is bepaald (en bevroren) op basis van het geldende geluidproductieplafond bij inwerkingtreding van SWUNG (1 juli 2012). De invoering van de maximumsnelheid van 130 km/h heeft geen invloed gehad op de vaststelling van de geluidproductieplafonds, maar is wel van invloed op de geluidproductie. Afhankelijk van lokale omstandigheden is de geluidproductie toegenomen: met ca. 0,2 tot 0,4 dB op trajecten waar voorheen een snelheidslimiet van 120 km/h gold en met ca. 0,5–1 B dB op trajecten waar voorheen een snelheidslimiet van 100 km/h gold. Ik heb vooraf aan de snelheidsverhoging getoetst of de toename van de geluidproductie ten gevolge van de snelheidsverhoging binnen het geldende geluidproductieplafond past. Alleen op trajecten waar de snelheidsverhoging binnen het geluidproductieplafond past is de snelheid verhoogd. In mijn brief aan uw kamer van 28 november 2011 (Kamerstuk 32 646, nr 1.) heb ik aangegeven dat vanwege de snelheidsverhoging de ruimte binnen het plafond eerder wordt gevuld en dat dit betekent dat investeringen in geluidbeperkende maatregelen naar voren moeten worden gehaald. Deze investeringen waren reeds voorzien voor latere jaren in de periode tot 2030.

27

Vraag:

Kunt u aangeven wat de stand van zaken is van het project Grensoverschrijdend Spoorvervoer?

Antwoord:

In het project Grensoverschrijdend Spoorvervoer is € 88 mln beschikbaar voor diverse over het land verdeelde regionale initiatieven om grensoverschrijdend (regionaal) spoorvervoer voor personen te verbeteren of te realiseren. Samen met regio's, ProRail, regionale vervoerders en NS treedt het ministerie waar nodig in overleg met buitenlandse vervoersautoriteiten en vervoerders om in nauwe samenwerking waar mogelijk te voldoen aan een bestaande reizigersvraag in de grensregio's. Concreet wordt er momenteel bv. onderzoek verricht naar een «voorloopbedrijf»-IC tussen Aken en Sittard/Heerlen en naar een nieuwe MKBA voor de spoorverdubbeling tussen het Duitse Kaldenkirchen-Dülken die extra treinverbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf mogelijk maakt. Daarnaast bespreekt IenM samen met Provincie Gelderland en Stadsregio Arnhem-Nijmegen de kostendeling en infrastructurele risico's en mogelijkheden voor een hernieuwde stoptreinbediening tussen Arnhem en Emmerich (mogelijk door naar Dusseldorf).

28

Vraag:

- a. Bent u bekend met de plannen in Duitsland om de spoorlijn Enschede – Munster te elektrificeren en dat Duitsland ook bezig is met plannen voor een inhaalspoor verderop op het traject richting Munster, zodat verhoging van de frequentie mogelijk wordt? (http://www.bezreg-muenster.de/startseite/Dez_32_Regionalrat-2012/100/Sitzungen/Archiv_der_Sitzungen/20120917_RR/TOP05_SV42.pdf, pagina 4, punt 2)
- b. Deelt u de mening dat dit project in samenhang met het inhaalspoor Glanerbrug kan bijdragen aan een forse reistijdverbetering tussen Enschede en Munster?

- c. Wat is de stand van zaken met het inhaalspoor Glanerbrug? Bent u bereid voor de behandeling van het MIRT hierover een besluit te nemen?
- d. Deelt u de mening dat deze elektrificatie, indien ook het traject Zwolle – Wierden wordt geëlektrificeerd met gelden uit het Begrotingsakkoord 2013 en/ of gelden van de provincie, een doorgaande intercity op het traject Zwolle – Enschede – Munster mogelijk maakt (1x per uur)?
- e. Bent u reeds in overleg met Duitsland over de elektrificatie van het traject Enschede – Munster? Zo nee, bent u bereid op korte termijn hierover in overleg te gaan in samenwerking met de gemeente Enschede, de regio Twente en de provincie Overijssel?
- f. Bent u bereid bij te dragen aan de elektrificatie voor het kleine stuk van dit traject op Nederlands grondgebied? g. Bent u bereid bij de nieuwe hoofdrailnetconcessie rekening te houden met een intercity op het traject Zwolle – Enschede – Munster? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

- a. Ja, vorig jaar december bij de feestelijkheden rond 10 jaar Enschede – Gronau en ondertekening van de nieuwe regionale concessie, is door de Duitser partners melding gemaakt van deze toekomstambities. Maar ik ken de plannen inhoudelijk niet en in mijn contacten met de provincie Overijssel, Stadsregio Twente en Nordrhein Westfalen zijn deze plannen ook niet aan de orde geweest.
- b. Ik kan me voorstellen dat inhaalsporen bij enkelsporige trajecten ervoor kunnen zorgen dat er sneller en frequenter gereden kan worden.
- c. Zoals ik ook tijdens het Algemeen Overleg MIRT op 28 juni jl. heb aangegeven ligt het initiatief voor deze infrastructurele aanpassing bij de provincie Overijssel en de stadsregio Twente. Ik heb een faciliterende rol bij deze regionale grensoverschrijdende verbinding en co-financiering van infrastructurele maatregelen maakt in principe deel uit van deze rol. In het komende Bestuurlijk Overleg MIRT zal nog geen besluit genomen kunnen worden over de eventuele aanleg omdat er thans alleen nog maar een Quick Scan studie ligt.
- d. Over de mogelijkheden van een IC Zwolle-Enschede-Munster is door de regionale partijen gesproken tijdens de voorbereidingen op de openbare aanbesteding van Enschede-Gronau. Concreet is dit plan echter nooit geworden en het is ook geen onderdeel geworden van de nieuwe concessie die loopt van december 2011 tot en met december 2026.
- e. Nee, zie voorgaande antwoorden.
- f. Zie antwoord c.
- g. Het voornemen bestaat om de dienst Zwolle – Enschede in december 2014 te decentraliseren naar de provincie Overijssel en stadsregio Twente. De nieuwe hoofdrailnetconcessie loopt vanaf 2015 en die gaat dan niet meer over de dienst Zwolle-Enschede.

29

Vraag:

Is er binnen het Programma Hoofdfrequent Spoorvervoer (PHS) nog geld vrijgemaakt om er, in navolging van spoorse doorsnijdingen, voor te zorgen dat spoorwegovergangen met de hoge dichtligtijden tot tunnel kunnen worden omgebouwd?

Antwoord:

Binnen PHS is een taakstellend budget (€ 100 mln) vrijgemaakt voor de aanpak van een aantal overwegen op de PHS corridors. Ook wordt binnen PHS een aantal overwegen aangepakt in het kader van het PHS-project

Den Bosch-Vught 4 sporigheid en vrije kruising en het PHS-project Rijswijk-Delft zuid 4-sporigheid.

Zoals aangegeven in de zevende voortgangsrapportage van PHS (kamerstuk 32 404, nr 56) wordt er van uitgegaan dat het Rijk maximaal 50% bijdraagt aan de aanpak van een aantal overwegen, waar zich bereikbaarheidsproblemen voordoen. Naarmate de regio bereid is tot meer medefinanciering, of projecten goedkoper uitvallen, kunnen we meer overwegen binnen het beschikbare budget (€ 100 mln) worden aangepakt.

Welke maatregelen per overweg passend en effectief zijn voor de bereikbaarheidsproblemen door hoge dichtligtijden is onderdeel van de lopende planuitwerking van PHS.

30

Vraag:

- a. Kunt u aangeven wat de uitkomst is van de evaluatie die ProRail in het voorjaar van 2012 zou afronden met betrekking tot de overwegknelpunten die door het PHS gaan ontstaan?
- b. Kunt u aangeven hoeveel overwegknelpunten er uit deze inventarisatie naar voren komen?
- c. Kunt u aangeven op welke manier deze overwegknelpunten worden aangepakt?

Antwoord:

Ad a

ProRail heeft in opdracht van IenM in het kader van de planuitwerkingsfase PHS een evaluatie gedaan naar de mogelijke criteria die van belang zijn voor de bereikbaarheid. Dit onderzoek is, zoals aangegeven in de VGR-7 paragraaf 2.4.8 (zie ook antwoord op vraag 29), behulpzaam om te komen tot criteria om binnen het taakstellende budget voor PHS de overwegen te selecteren, waar zich door de combinatie van hogere treinfrequenties en de groei van het kruisende verkeer, bereikbaarheidsproblemen voordoen.

Ad b

De evaluatie heeft plaats in twee stappen. Zie antwoord 30 a voor de uitkomsten van de 1^e stap. In de nu lopende 2^e fase wordt de ontwikkelde methodiek toegepast op alle PHS corridors. Gezien het nog lopende onderzoek is het niet mogelijk om het aantal overwegknelpunten te benoemen. De resultaten zullen in de voortgangsrapportages van PHS en OV SAAL worden gemeld.

Ad c

Dit is onderdeel van de lopende planuitwerkingsfase PHS en is sterk afhankelijk van de lokale situatie en wensen van de betreffende gemeente, onder andere gezien eventuele relatie met verkeerscirculatieplannen. Gezien het feit dat nog niet bekend is welke overwegen aangepakt moeten worden en het feit dat er per overweg maatwerk zal zijn, is er geen uitspraak over te doen.

31

Vraag:

Waarom is bij de European Rail Traffic Management System (ERTMS) pilot Amsterdam – Utrecht en ERTMS expertisecentrum als opleveringsjaar zowel 2012, 2013 als 2014 genoemd?

Antwoord:

De pilot is inmiddels (2012) opgestart. Materieelombouw is in 2013 gereed. Zowel materieelombouw als opleiding bij NS ten behoeve van de pilot kosten tijd. Vervolgens moet ervaring worden opgebouwd.

Definitieve oplevering van de pilot geschiedt in 2014. Jaarlijks zijn er tussen-opleveringen die relevante informatie opleveren voor de brede ERTMS-implementatie in Nederland.

32

Vraag:

- a. Kunt u een actueel overzicht geven van ten eerste het aantal fietsenstallingen bij stations op dit moment, ten tweede de tekorten aan fietsenstallingen op stations op dit moment, ten derde de resterende budgetten tot 2020 en het aantal stallingen dat daarvoor gerealiseerd kan worden (dus exclusief de al gerealiseerde stallingen) en ten vierde de verwachte behoefte aan fietsenstallingen in 2020 en de resterende tekorten in 2020?
- b. Bent u bereid een dergelijk overzicht jaarlijks bij te houden zodat de Kamer inzicht heeft in de feitelijke ontwikkeling van vraag en aanbod van stallingen, het wegwerken van de tekorten en aan te geven of de budgetten hiervoor toereikend zijn?

Antwoord:

a.

Op dit moment zijn er circa 375 000 fietsparkeerplaatsen bij stations. De exacte tekorten op dit moment zijn niet bekend. Zoals gemeld in bijlage 1 bij het Actieplan Fietsparkeren (Kamerstuk 32 404, nr. 53) gaat ProRail elke drie jaar een monitor fietsparkeren uitvoeren, waarbij op alle stations de aanwezige plaatsen en de geparkeerde fietsen geteld worden. Deze telling vindt dit najaar plaats.

In totaal is een bedrag van € 211 miljoen voor de aanleg van fietsparkeervoorzieningen bij stations beschikbaar. De verwachting is dat met dat bedrag circa 175 000 plaatsen gerealiseerd kunnen worden, uitgaande van een rijksbijdrage van 50%. Het streven is om dit in 2020 gereed te hebben. Dit is echter mede afhankelijk van de afspraken voor co-financiering.

b:

Zoals ik heb aangegeven stelt ProRail dit najaar op basis van tellingen de capaciteit van de fietsparkeervoorzieningen in een monitor vast. Ik ben bereid uw Kamer op basis van deze monitor inzicht te geven in de feitelijke ontwikkelingen. Ik zie geen aanleiding de termijn van drie jaar te verkorten: de realisatie van fietsparkeervoorzieningen bij stations neemt vaak enkele jaren in beslag. Dit komt doordat er op veel locaties gebouwde voorzieningen aangelegd moeten worden. De volgende monitor zal in 2015 plaatsvinden, gelijktijdig met de aangekondigde evaluatie van het «Actieplan Fietsparkeren». De monitor in 2018 vindt tijdig plaats voor de afloop van het «Actieplan Fietsparkeren». Rapportage over de budgetten zal via de gebruikelijke MIRT-systematiek plaatsvinden.

33

Vraag:

- a. Kunt u aangeven tot wanneer het programma Aanleg Kleine stations loopt?
- b. Welk deel van het budget is reeds toegewezen aan specifieke stations? Kunt u dit in een tabel weergeven, inclusief de stations waarvoor nu informatie ontbreekt, voor zover ze worden gefinancierd uit dit budget (zoals Nijmegen Lent, Utrecht Leidsche Rijn, Barneveld Zuid, Station BleiZo)
- c. Kunt u aangeven voor welke stations er reeds afspraken of toezeggingen zijn gedaan, maar waar nog geen budget voor is vastgesteld? Welk deel van het programma budget is hiervoor indicatief nodig?
- d. Kunt u verklaren waarom de realisatie van station BleiZo ten opzichte van het vorige MIRT-projectenboek opnieuw met 2 jaar is vertraagd? Herinnert u zich de toezegging van uw voorganger dat dit station snel zou worden gebouwd?

- e. Bent u bereid alsnog in Barneveld Zuid snel een tijdelijke stationsvoorziening te realiseren (bijvoorbeeld met steiger materiaal of als een evenementenhalte) vooruitlopend op de realisatie van het definitieve station dat nu opnieuw vertraagd is? f. Wat is de stand van zaken met de stations Zwolle Voorsterpoort en Zwolle Stadshagen welke wel waren opgenomen in het MIRT-projectenboek 2011?
- g. Wat is de stand van zaken van de verbouwing van de stations Zwolle Zuid en Staphorst? Bent u bereid hierover in het bestuurlijk overleg MIRT komende maand afspraken te maken met de regio zodat deze stations snel kunnen worden geopend?

Antwoord:

- a. Het programma Kleine Stations kent vooralsnog geen einddatum. Het totaal beschikbare budget voor het programma Aanleg Kleine Stations was € 76 mln. Hiervan is nog € 40 mln beschikbaar.
- b. Toegewezen budget aan kleine stations – financiële stand MIRT 2013
Alle bedragen: exclusief BTW, prijspeil 2011

Kleine stations	76 000 000
Station Barneveld-Zuid planstudie	141 537
Station Bleizo planstudie	306 411
Station Groningen Europapark	5 329 298
Station Hengelo Gezondheidspark	4 928 827
Station Maastricht Noord	3 891 234
Station Nijmegen Lent	5 329 298
Station Sassenheim	7 122 164

- c. Er zijn enkel afspraken gemaakt voor de stations genoemd onder b). Het betreft beschikkingen voor planstudies dan wel beschikkingen voor de realisatie van stations.
- d. Het initiatief voor station BleiZo ligt bij de regio, die hiervoor overleg voert met de vervoerder en spoorbeheerder. Vooralsnog kent het basisstation door locatiespecifieke factoren een tekort van ca. € 15 mln. ProRail en NS hebben onderzoek uitgevoerd naar rijtijdcompenserende maatregelen. Deze resultaten hebben geresulteerd in gesprekken met de betrokken partijen over de mogelijke oplossingen. Zodra de regio een haalbaar voorstel kan neerleggen voor de realisatie van het station, treed ik met de regio in gesprek. Het uitgangspunt is dat de regio betaald voor dat deel wat niet tot het basisstation behoort.
- e. Volgens informatie van ProRail kan er weinig tijdswinst bereikt worden door eerst een tijdelijk perron aan te leggen. De eisen waaraan voldaan moet worden bij de bouw van een tijdelijke perronvoorziening zijn grotendeels gelijk aan de eisen voor een definitief perron. Bovendien zijn de provincie Gelderland en de gemeente Barneveld de opdrachtgevers voor station Barneveld-Zuid. ProRail gaat uit van een opening van Barneveld Zuid in 2015. De concessieverlener geeft aan te streven naar ingebruikname van de halte direct na oplevering vanwege de grote vraag van scholen en omwonenden uit de omgeving.
- f. ProRail heeft in opdracht van de provincie Overijssel studies verricht naar een mogelijkheid voor de opening van de haltes Zwolle Voorsterpoort en Zwolle Stadshagen. Voor de volledigheid zijn deze onderzoeken in opdracht van derden (de provincie Overijssel) opgenomen in het MIRT 2011. De realisatie van de stations Zwolle Stadshagen en Zwolle Voorsterpoort waren onderdeel van de plannen voor de vertramming van de spoorlijn Zwolle – Kampen. De provincie Overijssel heeft deze planontwikkeling stopgezet en bezint zich op een mogelijke volgende stap.

- g. Beide stations zijn op verzoek van de Provincie Overijssel onderzocht door ProRail en NS. Resultaat van het onderzoek naar halte Zwolle Zuid is dat de halte niet kostendekkend te exploiteren is en niet, zonder extra infrastructuur, inpasbaar is in de dienstregeling. Voorlopig ziet de provincie af van vervolgstudies naar de halte. Resultaat van het onderzoek naar de halte Staphorst: technisch is de halte inpasbaar, maar NS geeft aan dat het station niet kostendekkend te bedienen is en er is een knelpunt in de inpassing in de dienstregeling. In het kader van verder onderzoek naar de treindienst Zwolle – Leeuwarden, kijkt ProRail ook naar de eventuele inpasbaarheid van Staphorst.

34

Vraag:

- a. Wat is de stand van zaken van de realisatie van de maatregelen uit de motie Koopmans in de sporendriehoek Noord-Nederland (Kamerstuk 27 658, nr. 41)?
- b. Is de verlenging van het wachtspoor bij Meppel inmiddels gerealiseerd? Zo nee, waarom niet?
- c. Wanneer neemt u een besluit over de structurele oplossing van het knelpunt Zwolle/Herfte? Waarom staat deze onderaan het prioriteitenlijstje voor de spoordriehoek terwijl dit juist het grootste knelpunt is op het spoor in Noord-Nederland?

Antwoord:

- a. Op 5 november vindt er een Bestuurlijk Overleg plaats tussen het Samenwerkingsverband Noord Nederland, ProRail en IenM. De uitkomst hiervan zal op 8 november in het BO MIRT Noord Nederland aan de orde komen en aansluitend opgenomen worden in de jaarlijkse voortgangsrapportage aan de Tweede Kamer over het RSP als bijlage bij de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen MIRT. De voortgang van de Motie Koopmans maakt onderdeel uit van deze rapportage.
- b. Zoals vermeld in de afsprakenlijst bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2011, is de verdere planuitwerking van het goederenwachtspoor te Meppel gestopt. Het goederenwachtspoor is niet langer nodig doordat ProRail in de Netverklaring 2012 de snelheid van het standaard goederen pad heeft verhoogd naar 95 km/uur.
- c. Het proces van besluitvorming over het knelpunt Zwolle-Herfte zal deel uitmaken van het bestuurlijk overleg MIRT Oost Nederland op 15 november a.s. De uitkomsten van alle bestuurlijke overleggen MIRT zullen voorafgaand aan het Notaoverleg MIRT van 3 december a.s. aan de Kamer worden toegezonden

35

Vraag:

- a. Kunt u de vertraging met de tweede fase Herstelplan Spoor van 2015 (MIRT-Projectenboek 2012) naar 2018 verklaren?
- b. Kunt u aangeven of de genoemde projecten die samenhangen met het openbaar vervoer Schiphol Amsterdam Almere Lelystad (OV-SAAL) nu definitief zijn stopgezet? Hoeveel budget was er gereserveerd voor deze projecten? Is dit budget nu toegevoegd aan het budget voor OV-SAAL? Zo nee, waar wordt dit budget nu voor ingezet?
- c. Wat betekent het schrappen van deze maatregelen (inhalings Almere Poort, spoorcapaciteit Amsterdam CS, seinverdichting Amsterdam-Weesp) voor de kwaliteit van de dienstregeling, de kans op vertragingen en de kans op een olievlekwerking bij vertragingen?
- d. Waarom is het project Tilburg perronspoorcapaciteit stopgezet? Wat zijn de gevolgen hiervan voor de PHS dienstregeling?

Antwoord:

- a. Het doorschuiven van de einddatum naar 2018 hangt samen met het project Geldermalsen, de maatregel vrijleggen Merwede-Lingelijn. Dit project was in eerste instantie afgevalen als op te lossen knelpunt binnen het herstelplan, vanwege het ontbreken van een positieve MKBA. Als gevolg van PHS is voor dit project alsnog sprake van een positieve MKBA en is het project opnieuw opgenomen in het herstelplan. Dit project volgt echter de planning van PHS, waardoor de oplevering wordt voorzien in 2018.
- b. De drie projecten inhaling Almere Poort, spoorcapaciteit Amsterdam CS, seinverdichting Amsterdam-Weesp zijn als onderdeel van het herstelplan stopgezet. De maatregelen komen echter terug in het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS), waarvan OV SAAL een onderdeel is. Het budget voor de inhaling Almere Poort (€ 81,7 mln) blijft gereserveerd voor maatregelen op de OV SAAL-corridor, met name om de keuze nog dit jaar tussen varianten in OV SAAL MLT open te houden.
- c. De maatregelen zijn niet geschrapt.
- d. Vanuit de tweede fase Herstelplan Spoor is er een bijdrage toegezegd aan het Stationsproject Tilburg ter verbreding en verlenging van de reizigerspassage. Het Stationsproject Tilburg is niet stopgezet, wel in tijd opgeschoven. Het stationsproject anticipeert nu op PHS door bij het ruimtebeslag voor de reizigerspassage rekening te houden met de komst van een eventueel vierde perronspoor en een derde perron. De verschuiving in de planning heeft geen gevolgen voor de PHS dienstregeling.

36

Vraag:

- a. Kunt u aangeven wat het verschil is tussen de ERTMS-pilot op pagina 61 uit het MIRT Projectenboek 2013 en het project ERTMS Amsterdamse haven – Betuweroute?
- b. In hoeverre zit er overlap tussen beide projecten?

Antwoord:

- a. Het project ERTMS Amsterdamse haven – Betuweroute betreft infrastructurele investeringen op de aantakingspunten van dit traject, zodat op dit hele traject onder ERTMS gereden kan worden. Dit project is onderdeel van het Trans Europese Netwerk- Transport, dat volgens Europese afspraken in 2020 af moet zijn.
- b. De ERTMS-pilot kent geen infrastructurele investeringen. Het gaat om het operationaliseren van een vervoerssysteem op de lijn Amsterdam-Utrecht voorzien van dual signalling ERTMS en ATB EG en empirisch onderzoek om een bijdrage te leveren aan de bredere ERTMS implementatiestrategie. Er is dus geen sprake van overlap tussen deze beide projecten.

37

Vraag:

- a. Kunt u verklaren waarom de realisatie van ERTMS project Amsterdam haven-Betuweroute en het ERTMS project Rotterdam-Antwerpen acht jaar duurt?
- b. Deelt u de mening dat planuitwerking hoogstens twee jaar mag kosten en dat realisatie dus in 2014 kan starten en dan uiterlijk in 2016 kan worden opgeleverd?
- c. Wat zijn de extra kosten wanneer deze projecten over een lange periode worden uitgesmeerd?

Antwoord:

- a. De oplevering is gelijk gesteld met de Europese afspraken voor deze corridors. Die zijn gesteld op 2020.
- b. Voor deze projecten houd ik mij aan de Europese afspraken die oplevering vereisen in 2020.
- c. Conform het Eindrapport Parlementair onderzoek Onderhoud en innovatie spoor zijn kostenbesparingen te voorzien bij schaalvergroting van de implementatie en aanbesteding van ERTMS. Aanbesteding van losse lijnen heeft een kostenopdrijvend effect. Het kan daarom van belang zijn de aanpak en timing van deze corridors binnen de bredere ERTMS implementatie (i.c. de Roadmap) te bezien. Er is nog geen besluit genomen wanneer de daadwerkelijke realisatie van deze projecten zal zijn. Kosten zijn mede afhankelijk van een goede aanhaking bij de bredere implementatie van ERTMS in Nederland. Daarnaast moet de implementatie van ERTMS op het traject Antwerpen-Rotterdam natuurlijk afgestemd worden met België.

38

Vraag:

- a. Kunt u aangeven welke maatregelen bij het project Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen nog in 2014 worden gedaan?
- b. Kunt u aangeven waarom deze maatregelen niet in 2013 kunnen worden uitgevoerd?

Antwoord:

Ja, dit betreft de inrichting van het Neutraal Informatie Platform (NLIP) en het Maritiem Single Window (MSW). Het NLIP is conform het beleid inzake de Topsector Logistiek in 2012 toebedeeld aan het Strategisch Platform Logistiek (SPL). Met deze overgang is de aanpak en planning aangepast. Er is gekozen voor een stapsgewijze en beheerste implementatie waarbij de eerste resultaten in 2013 zichtbaar zullen worden. Naar verwachting zal het NLIP in 2014 zijn beslag gaan krijgen. Ten aanzien van het MSW geldt dat op uiterlijk 1 juni 2015 iedere EU lidstaat met een buitengrens aan de zee deze Europese richtlijn 2010/65/EU moet hebben geïmplementeerd. De interpretatie van deze richtlijn dient echter eerst nog in samenwerking met de betrokken lidstaten te worden uitgewerkt, voordat tot volledige implementatie kan worden gekomen. Verwachting is daarom dat volledige implementatie in ieder geval niet eerder dan 2014 kan worden afgerond.

39

Vraag:

- a. Kunt u aangeven welke bedragen zijn gereserveerd voor herijking en decentralisatie van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS)?
- b. Op welke wijze krijgt de Kamer inzicht in de investering van gelden die vanuit het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) en de gelden die het Rijk jaarlijks bijdraagt aan het provinciefonds ten behoeve van het beheer van de EHS?

Antwoord:

- a. In het onderhandelingsakkoord is overeengekomen dat provincies verantwoordelijk worden voor de (herijkte) EHS. Het Rijk stelt hiervoor middelen beschikbaar die in de begroting van EL&I zijn opgenomen onder art 18.4.
- b. De financiële middelen ten behoeve van de herijkte EHS worden aan provincies beschikbaar gesteld via het Provinciefonds. Verantwoording over deze middelen vindt plaats via de reguliere systematiek van het provinciefonds en jaarlijkse provinciale verantwoording van colleges van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten. Daarnaast

is in het decentralisatie akkoord een gezamenlijke monitoringssysteem overeengekomen ten behoeve van de Europese doelen. De Kamer wordt hierover geïnformeerd.

40

Vraag:

Kunt u specificeren welk deel van het totaalbudget gereserveerd is voor de maatregelen voor de verbreding van de A9, zodat ook inzichtelijk wordt welk deel van het budget staat gereserveerd voor de maatregelen ten behoeve van de overkapping of ondertunneling bij Amstelveen?

Antwoord:

Momenteel ben ik in overleg met Amstelveen over een mogelijk alternatief ontwerp voor de tunnel zoals deze is opgenomen in het Tracébesluit SAA. Dit is de uitkomst van een Bestuurlijk Overleg met de ondertekenaars van de Stroomlijn Overeenkomst Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere. Met Amstelveen is afgesproken om begin november de resultaten te bespreken in een nieuw bestuurlijk Overleg met de ondertekenaars van de Stroomlijn Overeenkomst Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere. Totdat dit proces tot een bevredigende oplossing voor de betrokken partijen heeft geleid zal ik geen bedragen noemen.

41

Vraag:

- a. Welke besparingen zijn mogelijk op het project A1/A6/A9 indien het advies van het Centraal Planbureau (CPB) wordt opgevolgd en de deelprojecten Gaasperdammerweg, Amstelveen en Almere Havendreef-Almere Buiten niet of versoberd worden uitgevoerd?
- b. Kunt u aangeven hoeveel er per project wordt bespaard?

Antwoord:

- a. Het CPB heeft niet geadviseerd om deelprojecten te versoberen of niet uit te voeren. In de second opinion van het CPB op de in het kader van de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere uitgevoerde kosten-batenanalyses (KBA's) geeft het CPB aan dat het totale SAA-project (A6, A1, A10-Oost en A9) een positieve KBA heeft. Maar dat de baten van de verbreding van de A9 afzonderlijk lager zijn dan de maatschappelijke kosten. Deze opmerking van het CPB is expliciet opgenomen in het Standpunt over de wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere. Daarbij is tevens aangegeven dat de hoge kosten voor een belangrijk deel betrekking hebben op de inpassingsmaatregelen (m.n. landtunnels), die de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid rond de A9 verbeteren.
- b. Het project A1/A6/A9 is een programma dat opgedeeld is in een vijftal deelprojecten. Gezien het feit dat de aanbesteding voor de A1/A6 eind oktober wordt verwacht, de aanbesteding eind november gaat starten voor de A9 Gaasperdammerweg, het feit dat ik nog met de gemeente Amstelveen in overleg ben over een mogelijk alternatief voor de tunnel in de A9 vind ik het op dit moment niet gepast om voor deeltrajecten specifieke bedragen te noemen. Het is niet mogelijk om nu aan te geven wat mogelijke versoberingen bij de drie genoemde deeltrajecten kunnen opleveren. Dit komt omdat de omvang van de besparingen sterk afhankelijk zijn van welke versoberingen doorgevoerd dienen te worden. Deze versoberingen zijn afhankelijk van de keuze welke verliezen aan functionaliteit acceptabel zijn. Deze versoberingen zullen eerst ontworpen en doorgerekend moeten worden voordat ik hier uitspraken over kan doen. De kleinere versoberingen die zonder verlies aan structurele functionaliteit doorgevoerd kunnen worden heb ik reeds doorgevoerd. Daarvoor verwijs ik naar het wijzigings-Ontwerp Tracébesluit SAA dat recent ter inzage heeft gelegen.

42

Vraag:

- a. Kunt u aangeven welke onderdelen van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) A9 met dit budget worden gerealiseerd?
- b. Voor welke delen van de HOV A9 is er nog geen dekking en welk budget is er voor deze delen nodig?
- c. Is er in het ontwerp van het Zuidasdok en de herinrichting van het knooppunt Nieuwe Meer en het knooppunt Badhoevedorp rekening gehouden met de eventuele latere realisatie van een vrije busbaan welke geschikt is voor vertramming?

Antwoord:

- a. In de plannen voor de A9 zijn diverse OV voorzieningen (o.a. busbanen) opgenomen om de doorstroming van de bussen van de Zuidtangent mogelijk te maken. De dekking voor de HOV voorzieningen op de A9 is onderdeel van het totale budget voor het project A1/A6/A9.
- b. Over de exacte invulling van de doorstroming van de Zuidtangent in het centrum van Amstelveen vindt nog overleg plaats met de betrokken partijen. In de Tweede Kamer is hierover eerder de motie van Cramer en Vermeij (Kamerstuk 31700-A, nr. 53) aangenomen waarin de regering wordt verzocht in overleg te gaan met de regio over gezamenlijke financiering van de OV-tunnel en de OV-knoop in Amstelveen.
Het benodigde budget voor het HOV ten behoeve van de Zuidtangent in Amstelveen is afhankelijk van bovengenoemde uitwerking. Ook de dekking vormt nog een punt van discussie tussen de 4 betrokken partijen (gemeente Amstelveen, stadsregio Amsterdam, provincie Noord-Holland en I&M).
- c. In het ontwerp voor het ontvlechten van knooppunt Nieuwe Meer als onderdeel van het project A10 Zuidasdok is rekening gehouden met de huidige busbaan. De eventuele latere realisatie van een busbaan die geschikt is voor vertramming is niet in het ontwerp meegenomen.

43

Vraag:

Kunt u aangeven welke projecten getemporeerd gaan worden in het huidige en/of verlengde MIRT nu inzichtelijk is geworden dat de extra bijdrage vanuit het Infrastructuurfonds voor de Zuidas uit de verlengde MIRT wordt gefinancierd?

Antwoord:

Zoals ik reeds aan de Kamer heb laten weten, heb ik ten tijde van het invullen van de doortrekking-MIRT 2020–2023 een bedrag gereserveerd om te kunnen anticiperen op de aanvullende kosten van het project Zuidas. Ik heb geen reeds geplande projecten hoeven temporeisen.

44

Vraag:

Waarom is Amsterdam CS, fietsenstalling een apart project en wat is de relatie met het project Fietsparkeren bij stations op pagina 62 van het MIRT Projectenboek 2013?

Antwoord:

Het project «Fietsenstallingen Amsterdam» is reeds vanaf het MIRT 1999 opgenomen vanwege de omvang van de kwalitatieve en kwantitatieve opgave van de oplossing (realisatie van 10 000 fietsplaatsen) en de samenhang met de aanleg van de Noord/Zuidlijn. Door de complexiteit van de omgeving en de samenhang met andere projecten is de uitvoering van het project vertraagd. Het project «Fietsparkeren bij stations» op

pagina 62 is dit jaar nieuw in het projectenboek opgenomen. De randvoorwaarden die in het project «Fietsparkeren bij stations» worden gesteld ten aanzien van beheer, instandhouding, co-financiering en exploitatie zijn onverkort van toepassing op het project «Fietsenstallingen Amsterdam».

45

Vraag:

Kunt u aangeven of er een Regionet, fase 2 komt? Zo ja, welke projecten zijn hiervoor in beeld?

Antwoord:

Ik heb geen voornemens om een Regionet fase 2 te starten.

46

Vraag:

Wat wordt precies bedoeld met de zin «de herindeling van woonschepen nabij Schellingwoude en de woonplannen Zeeburgereiland vormen politiek/ bestuurlijke risico's voor de realisatie en verbetering van de ligplaatsen in de nabijheid van de Oranjesluizen»? Wat gebeurt er als deze risico's optreden?

Antwoord:

Op basis van de prioritering uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt dit project gefaseerd uitgevoerd en wordt oplevering verwacht in de periode 2021–2023. De aangehaalde zin is opgenomen om aan te geven, dat er in dit project een belangentegenstelling aan de orde is, die aandacht vraagt tijdens voorbereiding, keuze en uitvoering.

47

Vraag:

Wat wordt precies bedoeld met de zin «de herindeling van woonschepen nabij Schellingwoude en de woonplannen Zeeburgereiland vormen politie/bestuurlijk risico's voor de realisatie en verbetering van de ligplaatsen in de nabijheid van de Oranjesluizen»? Wat gebeurt er als deze risico's optreden?

Antwoord:

Zie antwoord vraag 46.

48

Vraag:

Kunt u aangeven welke projecten getemporiseerd gaan worden in het huidige en/of verlengde MIRT, nu inzichtelijk is geworden dat de bijdrage vanuit het Infrastructuurfonds voor de zeetoegang IJmuiden in tijd naar voren is gehaald? Kunt u aangeven welke mogelijkheden u ziet om de markt te betrekken bij de bekostiging van dit project?

Antwoord:

Er worden hiervoor geen projecten getemporiseerd in het huidige en/of verlengde IF. Op grond hetgeen is gesteld in de kabinetsreactie op de cie. Ruding wordt versnelling mogelijk gemaakt via private financiering (PPS/DBFM-contracten). De additionele kosten van de voorfinanciering worden hierbij door de Gemeente Amsterdam gedragen.

Er is bij DBFM geen sprake van directe bekostiging door de markt. Via de PPS/DBFM-constructie wordt er wel gebruikt gemaakt van de kennis van de markt door gericht risico's over te dragen. Dit kan tot een efficiëntere beheersing leiden en daarmee ook tot lagere projectkosten over de gehele levenscyclus genomen. Bij dit project heeft een PPC uitgewezen dat er kansen bestaan om deze voordelen te realiseren. In overleg met de

Europese commissie en de Europese Investeringsbank wordt momenteel bezien of de uitgifte van zogenaamde projectobligaties de financieringslasten en/of risico's van het (banken)consortium kunnen verlagen.

49

Vraag:

Kunt u aangeven welke projecten getemporiseerd gaan worden in het huidige en/of verlengde MIRT, nu inzichtelijk is geworden dat de bijdrage vanuit het Infrastructuurfonds voor de zeetoeegang IJmuiden in tijd naar voren is gehaald? Kunt u aangeven welke mogelijkheden u ziet om de markt te betrekken bij de bekostiging van dit project?

Antwoord:

Zie antwoord vraag 48.

50

Vraag:

Kunt u toelichten wat de actualisering van verkeersgegevens precies inhoudt?

Antwoord:

Verkeersgegevens voor wegenprojecten van het rijk zijn afkomstig uit het Nederlands Regionaal Model (NRM). Jaarlijks worden de uitgangspunten voor het NRM geactualiseerd. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om MIRT projecten (planning en vormgeving) en het aantal inwoners en arbeidsplaatsen per zone. Besluitvorming per project vindt plaats met de meest actuele verkeersgegevens.

51

Vraag:

Kunt u aangeven wat de kostenverschillen zijn voor alle benodigde aanpassingen van de A27 tussen de knooppunten met A12 en A28 tussen het realiseren van 2x6 rijstroken binnen de bestaande wegcontouren en 2x7 rijstroken met verbrede wegcontouren?

Antwoord:

Er is geen kostenraming gemaakt van de varianten die binnen de bestaande wegcontour gerealiseerd kunnen worden. Deze varianten zijn in 2009 al afgefallen. Zij voldoen verkeerskundig niet en zijn strijdig met de Ontwerp Richtlijnen voor Autosnelwegen. Daarom is in november 2009 in de zogenaamde Voorkeursrichting afgesproken dat alleen varianten die het verkeersprobleem oplossen verder worden uitgewerkt.

52

Vraag:

Kunt u aangeven wat de invloed is op de I/C waarden* op de A27 Ring Utrecht in alle te onderscheiden wegvakken in 2020 als: a) de A12 niet wordt verbreed c.q. ontvlochten; b) de Ring Utrecht Noord niet wordt opgewaardeerd naar 2x2 rijstroken zoals voorgenomen in de plannen voor de Ring Utrecht; c) een combinatie van beide scenario's wordt uitgevoerd, waarbij inzichtelijk moet worden gemaakt van welke I/C waarden op de A27 Ring Utrecht er sprake is bij een laag groeiscenario en hoog groeiscenario en bij een configuratie van 2x6 rijstroken en 2x7 rijstroken? * De I/C-waarde is de verkeersintensiteit gedeeld door de wegcapaciteit, oftewel het aantal auto's op een weggedeelte in een bepaalde periode gedeeld door het aantal auto's dat de weg aankan in die periode.

Antwoord:

De i/c-waarde is weliswaar een maatstaf om te kunnen bepalen of en wanneer er sprake is van congestie, maar dit is geen beleidsindicator. In de SVIR is, net als in de Nota Mobiliteit, aangegeven dat de reistijd (reistijdfactor) de maat is voor de bereikbaarheidsambities. Op stedelijke ringwegen (de Ring Utrecht hoort daarbij) is de streefwaarde dat de reistijden in de spits maximaal 2 maal zo hoog mogen zijn als in de dalperiode. Buiten de stedelijke ringwegen ligt die streefwaarde op 1,5. Bij de Ring Utrecht wordt de reistijdstreefwaarde in de variant met 2x7 rijstroken gehaald.

In de afgelopen jaren zijn voor veel verschillende varianten in diverse scenario's ook i/c-berekeningen gemaakt. Echter niet voor de gevraagde scenario's waarin de A12, de NRU of beiden niet worden verbreed dan wel opgewaardeerd. In de voorkeursrichting uit 2009 en het voorkeursalternatief uit 2010 is immers opgenomen dat de NRU wordt opgewaardeerd en de A12 wordt verbreed.

53

Vraag:

Kunt u aangeven hoeveel extra reizigers u verwacht tussen Utrecht Centraal en de Uithof tot aan 2020, hoeveel extra openbaar vervoerbussen dat zou vergen voor adequaat vervoer waarbij ook inzichtelijk wordt gemaakt wat het effect zal zijn van al die extra bussen op de wegen van Utrecht?

Antwoord:

Dit is uitgezocht in het kader van de MKBA Uithoflijn die is uitgevoerd door de regio:

- Het aantal OV-reizigers (excl. fiets) tussen Utrecht Centraal en de Uithof groeit van ongeveer 35 000 in 2012 tot ongeveer 60 000 per dag in 2020.
- Om deze aantallen reizigers te kunnen vervoeren per bus dient de frequentie van de busdienst verhoogd te worden van 23 keer per uur in 2012 tot 60 keer per uur per richting in 2020 gedurende een groot deel van de dag met de inzet van dubbelgelede bussen.
- Dit leidt tot verstopping van de route, niet alleen voor het busverkeer, maar ook voor het autoverkeer, waardoor een groot deel van Utrecht Oost onbereikbaar wordt. Daarnaast heeft het busstation bij Utrecht Centraal onvoldoende capaciteit om het toegenomen busvervoer te kunnen verwerken.

54

Vraag:

Is het juist dat volgens het landelijke verkeersmodel zowel bij hoge als bij lage economische groei de reistijdnormen in de Beneluxcorridor ook zonder de aanleg van een nieuwe westelijke oeververbinding behaald worden?

Antwoord:

Alhoewel er volgens het landelijk verkeersmodel (LMS) op het NoMo-traject Benelux – Kleinpolderplein in 2028 (GE-scenario) geen knelpunt wordt verwacht (net onder streefwaarde 2); laat nadere analyse met het meer gedetailleerde regionale model (NRM, Nederlands Regionaal Model) zien dat de streefwaarde voor de reistijd in het GE-scenario niet wordt gehaald (2,4). Dit traject heeft een hoog aantal voertuigverliesuren, is kwetsbaar en heeft een groot risico op «colonnevorming» door vrachtwagens. Dit is weergegeven in de integrale verkeersanalyse Zuidvleugel Randstad (Kamerstuk 32 598, nr. 15).

55

Vraag:

Kunt u aangeven wat het gemiddeld aantal motorvoertuigen per etmaal (werkdagjaargemiddelde) is geweest in de Beneluxtunnel/Beneluxcorridor voor ieder jaar in de periode 2005–2010 en kunt u aangeven of op basis van deze cijfers ook een groeiende trend te zien is, zoals op basis van de telgegevens van 2000, 2005 en 2009 wordt geconcludeerd in de integrale verkeersanalyse zuidvleugel Randstad (Kamerstuk 32 598, nr. 15)?

Antwoord:

Het gemiddelde aantal motorvoertuigen op de Beneluxcorridor laat de volgende ontwikkeling zien:

- 2000: 100 000 mvt/etmaal
- 2005: 108 000 mvt/etmaal
- 2006: 124 000 mvt/etmaal
- 2007: 133 000 mvt/etmaal
- 2008: 133 000 mvt/etmaal
- 2009: 126 000 mvt/etmaal
- 2010: 125 000 mvt/etmaal

Op basis van de ontwikkeling van verkeersintensiteiten kan geconcludeerd worden dat het aantal motorvoertuigen per etmaal is toegenomen tussen 2000 en 2009 met ca. 25%. In de jaren 2008 en 2009 is een afname te zien. Voor 2030 is de verwachting dat zowel in het lage groei scenario (RC) als het hoge groeiscenario (GE) de totale verkeersintensiteit op de Beneluxcorridor verder zal toenemen (175 000 mvt/etmaal in het RC-scenario en 220 000 mvt/etmaal in het GE-scenario).

56

Vraag:

Kunt u aangeven wat grofweg de herkomsten en bestemmingen zijn van het verkeer dat gebruik gaat maken van de Blankenburgtunnel?

Antwoord:

In tabel 5.4 en figuur 4.3 op pagina 26 uit de verkeersnota (Kamerstuk 32 598, nr.11) is aangegeven wat de belangrijkste herkomsten en bestemmingen zijn.

De belangrijkste oeverkruisende verkeersrelaties zijn: Voorne-Putten van en naar Rotterdam Noord, Voorne Putten van en naar de Haagse regio en het Westland van en naar Rotterdam-zuid en Drechtsteden.

57

Vraag:

Is het juist dat volgens de verkeersberekeningen geldt dat de Blankenburgtunnel ervoor zorgt dat de totale hoeveelheid autoverkeer in de regio toeneemt, terwijl dit voor de Oranjetunnel nauwelijks het geval is?

Antwoord:

Nee. Ook in het geval van de Blankenburgtunnel is geen sprake van een significante toename.

58

Vraag:

Kunt u aangeven wat bij een scenario van lage economische groei («Regional Communities» scenario, op dit moment het meest realistische scenario) de effecten van zowel de Blankenburgtunnel als de Oranjetunnel zijn op de reistijd en de geïndexeerde voertuigverliefstijd in de Beneluxcorridor?

Antwoord:

In MIRT verkenningen wordt een bandbreedte in mogelijke toekomstige ontwikkelingen gehanteerd. Zo is voorgeschreven, dat de voorkeursbeslissing aan het einde van de verkenningsfase, gebaseerd is op twee WLO-scenario's van het Centraal Planbureau (Global Economy en Regional Communities).

De Reistijdfactor, reistijdwinst en geïndexeerde voertuigverliestijd zijn terug te vinden in tabel 6.6 op pagina 50 in de verkeersnota (Kamerstuk 32 598, nr.11).

De afnames voor reistijdfactor, reistijdwinst en geïndexeerde voertuigverliestijd op de Beneluxcorridor zijn het sterkst bij de Blankenburgtunnel, die de Beneluxcorridor dan ook meer ontlast dan de Oranjetunnel.

59

Vraag:

Kunt u aangeven wat de foutmarge is van het gebruikte verkeersmodel in het onderzoek in het kader van de nieuwe westelijke oeververbinding?

Antwoord:

De gehanteerde modellen zijn een vereenvoudigde weergave van de werkelijkheid, die complexer is en meer dynamiek kent. Er is geen sprake van een vooraf bepaalde foutenmarge, pas in 2030 is immers te beoordelen in hoeverre de prognoses juist blijken. Door gebruik te maken van de bandbreedte van de ruimtelijk-economische scenario's Welvaart en Leefomgeving (WLO) van de gezamenlijke Planbureaus wordt recht gedaan aan de omgang met onzekerheden die onvermijdelijk zijn bij toekomstprognoses. Het gehanteerde Nederlands Regionaal Model (NRM) is het model dat wordt gebruikt voor de verkeerskundige onderbouwing van alle MIRT-verkenningen en planuitwerkingen waar (delen van) het hoofdwegennet bij betrokken zijn. Het NRM is een geavanceerd model, en is algemeen aanvaard om beleidskeuzes bij infrastructuurprojecten op te baseren.

60

Vraag:

Kunt u aangeven wat in 2030 op het traject Westerlee – Terbregseplein (A20) de voertuigverliestijd in 100 uren / etmaal zal zijn met en zonder de aanleg van de Blankenburgtunnel?

Antwoord:

Op het traject Westerlee -Terbregseplein (A20) wordt het door de aanleg van de Blankenburgtunnel drukker. De voertuigverliestijd in 100 uren / etmaal is terug te vinden in tabel 6.11 op pagina 57 van de verkeersnota (Kamerstuk 32 598, nr.11).

61

Vraag:

Kunt u aangeven wat de verkeersintensiteit op de A20 ter hoogte van Schiedam in 2030 zal zijn met en zonder de aanleg van de Blankenburgtunnel en kunt u tevens aangeven hoe groot de capaciteit van dit wegvak is?

Antwoord:

Zonder de aanleg van de Blankenburgtunnel bedraagt de verkeersintensiteit op het traject A20 Schiedam – Schiedam Noord in het RC-scenario 118 000 motorvoertuigen. en in het GE-scenario 149 000 motorvoertuigen. Met de aanleg van de Blankenburgtunnel neemt dit toe tot respectievelijk 133 000 motorvoertuigen in het RC-scenario en 168 000 motorvoertuigen in het GE-scenario (zie figuur 6.1.A en 6.1.B op pagina 41 en 42 van de verkeersnota, Kamerstuk 32 598, nr.112).

In de verkeersnota (Kamerstuk 32 598, nr. 11) zijn in de figuren 6.1.C. en 6.1.D op pagina 43 en 44 de bijbehorende Intensiteit- en capaciteitverhoudingen voor beide alternatieven en beide scenario's voor de ochtend- en avondspits opgenomen.

62

Vraag:

Kunt u aangeven wat het effect is van de aanleg van een nieuwe westelijke oeververbinding in combinatie met de aanleg van de A54 op de doelstellingen van de nieuwe westelijke oeververbinding en op de reistijden van alle Nota Mobiliteitstrajecten in het studiegebied?

Antwoord:

Het effect van een N54/A54 op de Oranjetunnel en de Blankenburgtunnel is gering. Er zijn vrijwel geen effecten te verwachten op de reistijden in andere NoMo-trajecten in de regio, zoals ook is beschreven in de verkeersanalyse Zuidvleugel Randstad die ik uw Kamer onlangs heb toegezonden (Kamerstuk 32 598, nr. 15). De Blankenburg verbinding scoort ook in combinatie met een N54/A54 verkeerskundig het beste.

63

Vraag:

Is het juist dat de verdubbeling van de Veilingroute is opgenomen in het MIRT? In hoeverre is dit project meegenomen in de studie naar de nieuwe westelijke oeververbinding?

Antwoord:

De verbreding van de Veilingroute is niet opgenomen in het MIRT. Voor de NWO is in de verkenning onderzocht wat de mogelijke effecten zijn van een mogelijke verbreding. Een versterking van de route door het Westland lost het probleem van de Benelux-corridor niet op en heeft ook geen invloed op de keuze tussen Oranjetunnel en Blankenburgverbinding.

64

Vraag:

Kunt u aangeven tegen welke verkeerskundige knelpunten u aanloopt bij de ontwerpschetsen voor de A4 Passage en Poorters & Inprikkers, mede rekening houdend met de geldende verkeersveiligheidseisen?

Antwoord:

De A4 ter hoogte van Den Haag kent een complexe structuur door de grote hoeveelheid weefvakken, aansluitingen en knooppunten op een relatief geringe afstand. In de planuitwerkingsfase zal het ontwerp verder uitgewerkt worden om te zorgen dat aan alle vereisten voor doorstroming en veiligheid wordt voldaan.

65

Vraag:

Kunt u aangeven of het klopt dat de aanleg van de Rotterdamsebaan fysiek alleen kan, als de A4 Passage en Poorters & Inprikkers ook wordt aangelegd, omdat de Rotterdamsebaan haar verkeer via een kruispunt laat uitkomen op de A4 Passage en Poorters & Inprikkers, omdat een directe aansluiting op de A4 verkeerskundig onmogelijk is?

Antwoord:

De Rotterdamsebaan kan ook aangelegd worden zonder maatregelen aan de A4 Passage en Poorten & Inprikkers. De Rotterdamsebaan is uitgangspunt voor de studies naar de A4 Passage en Poorten & Inprikkers. Bij het ontwerp van de A4 Passage en Poorten & Inprikkers is uitgegaan van de Rotterdamsebaan in de zogenaamde C4-variant. Dit sluit

aan bij het voorkeursalternatief van de Rotterdamsebaan. In de MIRT verkenning haaglanden is de aansluiting van alle inprikkers, inclusief de Rotterdamse baan, op het hoofdwegennet meegenomen.

66

Vraag:

Klopt het dat bij de voorlopige raming van de kosten voor de A4 Passage en Poorters & Inprikkers geen rekening is gehouden met de kosten van de ombouw van kruispunten en kunstwerken?

Antwoord:

De kosten voor de ombouw van kruispunten en kunstwerken zijn wel degelijk meegenomen in de raming. Daarnaast is voor kunstwerken op basis expert judgement de aanname gedaan dat deze uitgebreid kunnen worden. Ook is hierbij een risico-inschatting gemaakt (kans maal gevolg), voor het geval dat toch niet mogelijk blijkt en het kunstwerk geheel vervangen moet worden.

67

Vraag:

Kunt u aangeven hoeveel kruispunten en kunstwerken omgebouwd moeten worden, als wordt uitgegaan van het voorlopige schetsontwerp van de A4 Passage en Poorters & Inprikkers, waarbij -indien nu mogelijk- ook inzichtelijk wordt wat de voorlopige schatting is van de kosten van de ombouw van kruispunten en kunstwerken?

Antwoord:

Dat kan ik nog niet aangeven. In algemene zin is door het karakter van de verkenningstudie er nu nog niet met zekerheid aan te geven op welk aantal kruispunten en kunstwerken er aanpassingen nodig zijn of welke kosten hiermee gemoeid zijn. Dit onderzoek zal plaats vinden in de planuitwerkingsfase. In de ontwerpverantwoording is aangegeven wat de uitgangspunten zijn geweest bij de besluitvorming voor de A4 Passage en Poorters & Inprikkers. Deze is te vinden op de website <http://www.mirtverkenninghaaglanden.nl>. Volgens de daarvoor geldende richtlijnen in de verkenning bestaat de raming bovendien nog uit directe bouwkosten op basis van hoeveelheden en eenheidsprijzen. Daar boven op komen opslagen voor onder andere voor engineeringskosten, vastgoedkosten, onvoorziene kosten en risico-opslagen. Op basis van deze methodiek is het nog niet mogelijk om de kosten voor ombouw van de verschillende kruispunten en kunstwerken apart te beschouwen.

68

Vraag:

Is het juist dat bij aanleg van de A13/A16 op deze weg zelf de norm voor reistijdverhouding niet gehaald zal worden?

Antwoord:

Nee, dit is niet juist. De A13/16 voldoet aan de streefwaarde uit de SVIR.

69

Vraag:

Deelt u de conclusie van de commissie voor de milieueffectrapportage dat de aanleg van de A13/A16 per saldo niet leidt tot een verbetering van de leefbaarheid?

Antwoord:

Nee, ik deel deze conclusie niet. De reactie van de Commissie voor de MER van destijds is gebaseerd op een verdiepte ligging ter hoogte van het

Lage Bergse Bos, omdat destijds nog geen sprake was van een regionale bijdrage, waardoor een tunnel op maaiveld niet mogelijk was. De leefbaarheid bij Overschie wordt verbeterd, aangezien het verkeersaanbod op gedeelte van de A13 tussen de aansluiting met de N209 en het Knooppunt Kleinpolderplein zal afnemen.

De A13/16 is een nieuwe verbinding. Zonder maatregelen aan de A13/16 zou de leefbaarheid in de gebieden langs deze nieuwe verbinding sterk afnemen. De A13/16 zal ter hoogte van het Lage Bergse Bos worden aangelegd in een tunnel op maaiveld. In het gedeelte tussen de HSL-Zuid en de tunnel op maaiveld zullen eveneens extra inpassingsmaatregelen worden genomen, waaronder groene geluidswallen. Tenslotte zal ik onderzoek verrichten na mogelijke extra maatregelen in het gedeelte tussen de tunnel op maaiveld en de aansluiting op het Terbregseplein, aangezien ik met de regio heb afgesproken dat een aanbestedingsmeewaller behouden blijft voor het project.

70

Vraag:

Kunt u aangeven op welke locaties de aanleg van de A13/A16 leidt tot een verslechtering van de milieukwaliteit met betrekking tot lucht en geluid ten opzichte van de referentiesituatie?

Antwoord:

De luchtkwaliteit vermindert en het geluidsniveau neemt logischerwijs toe langs het gehele traject ten opzichte van de referentiesituatie, behalve ter hoogte van het Lage Bergse Bos. In de referentiesituatie ligt er immers geen snelweg. Ter hoogte van het Lage Bergse Bos ligt de A13/16 in een tunnel (op maaiveld).

In het kader van het project A13/16 zullen echter alle maatregelen worden getroffen, die noodzakelijk zijn om te voldoen aan de wettelijke milieunormen.

Voorts zullen, naast realisatie van een tunnel op maaiveld ter hoogte van het Lage Bergse Bos, extra inpassingsmaatregelen genomen worden in het gedeelte tussen de HSL-Zuid en het Lage Bergse Bos (Kamerstuk 33 000 A, nr 45).

71

Vraag:

Kunt u aangeven met welke bedrag u beschikbaar stelt voor inpassing van de A13/A16 en in welke mate de regio dit doet?

Antwoord:

In het ontwerp van de A13/16 is voor circa € 60 mln. aan inpassingsmaatregelen zoals dubbellaags ZOAB en geluidschermen opgenomen. Verder was sprake van een verdiepte ligging ter hoogte van het Lage Bergse Bos, die circa € 200 mln. meer kost dan een maaiveldligging met de daarbij behorende noodzakelijke milieumaatregelen. Met het vervallen van de verdiepte ligging en een additionele regiobijdrage van € 100 mln is een tunnel op maaiveld ter hoogte van het Lage Bergse Bos binnen handbereik gekomen (bijlage bij Kamerstuk 33 000 A, nr 45). De inpassing wordt opgevangen binnen het taakstellend budget van € 945 mln (incl. de regiobijdrage).

72

Vraag:

Klopt het dat in het verkeersonderzoek voor de A13/A16 wordt uitgegaan van het hoogste economische groeiscenario? Zo nee, van welk groeiscenario is wel uitgegaan. Zo ja, waarom?

Antwoord:

Zoals destijds was afgesproken, werd alleen met het hoge groeiscenario gerekend, om zodoende een weg robuust aan te leggen. Sinds 2011 is de beleidslijn ingevoerd om bij verkenningen zowel een hoog als een lang groeiscenario te hanteren. De A13/A16 is van voor die tijd.

73

Vraag:

a. Heeft u de portway variant voor de A13/A16 nog in onderzoek? Zo nee, waarom niet? Bent u bereid om deze variant alsnog door te rekenen samen met de regio en bewonersgroepen om te kijken of deze variant op meer draagvlak kan rekenen conform het advies van de commissie Elverding (Kamerstuk 29 385, nr. 18? b. Deelt u de mening dat deze variant leidt tot een hogere ruimtelijke kwaliteit dan de voorkeursvariant, omdat hiermee ook de inpassing van de A20 in Rotterdam Noord wordt opgelost door overkluizing en ook de doorsnijding van de wijk Overschie door de A13 tot het verleden behoort?

Antwoord:

Nee. Ik verwijs u graag naar mijn brief van 25 oktober 2011 (Kamerstuk 33 000 A, nr 5), waarin ik heb beschreven waarom er geen sprake is van een in overweging te nemen alternatief (voor de A13/16).

74

Vraag:

Klopt het dat bij files op de A4 of richting Delft of richting Kethelplein de landtunnel bij Schiedam gesloten moet worden omdat veiligheidsvoorschriften stellen dat files in deze landtunnel voorkomen moeten worden?

Antwoord:

Om de veiligheid van de weggebruiker te borgen wordt er bij filevorming voor gekozen om de file buiten de tunnel te houden. Deze maatregel heeft alleen effect op de plaats waar de file ontstaat, en niet op de duur en lengte van de file.

75

Vraag:

Kunt u aangeven wat de I/C-waarden zullen zijn in ochtend- en avondspits op alle te onderscheiden wegvakken op de A4 tussen Kethelplein en Prins Clausplein indien de A4 Midden Delfland, de A13-A16, de A4 Passage en Poorters & Inprikkers, de Rotterdamsebaan en de Blankenburgtunnel zijn aangelegd?

Antwoord:

In onderstaande tabellen zijn de I/C verhoudingen voor de gevraagde wegvakken weergegeven. De weergegeven waarden zijn gebaseerd op de berekening die onlangs in het kader van de «Integrale verkeersanalyse Zuidvleugel Randstad» is uitgevoerd. Indien alle genoemde projecten worden gerealiseerd zijn hiermee in 2030 een groot aantal knelpunten op het hoofdwegennet in de Zuidvleugel opgelost.

Traject A4 Kethelplein richting Prins Clausplein		I/C-waarde o.b.v. GE2030
Wegvak		Ochtendspits Avondspits
Aansluiting Delft tussen afrit en toerit		0,99 <0,90
Aansluiting Delft, afrit		0,95 <0,90
Delft – Den Hoorn		1,00 1,00
Aansluiting Den Hoorn, toerit		0,93 <0,90
Rijswijk – Plaspoelpolder		0,95 <0,90

Traject A4 Kethelplein richting Prins Clausplein	I/C-waarde o.b.v. GE2030	
Wegvak	Ochtendspits	Avondspits
Plaspoelpolder – kp. Ypenburg/Clausplein (hoofdrijbaan tot het punt waar hoofd- en parallelbaan weer samenkomen)	0,95	<0,90
Traject A4 Prins Clausplein richting Kethelplein		
Wegvak	Ochtendspits	Avondspits
Ypenburg – Plaspoelpolder (verbindingsstuk tussen parallelrijbaan en hoofdrijbaan)	<0,90	0,99
Plaspoelpolder – Rijswijk	<0,80	0,92
Den Hoorn – Delft	0,95	0,98
Delft – Schiedam	1,00	1,00

IC-verhoudingen (bron:NRM2012, GE2030 inclusief A4DS, A13/16, Rotterdamsebaan, Blankenburgtunnel, en A4-Passage Poorten en Inprikkers)

Traject A4 Kethelplein richting Prins Clausplein	I/C-waarde o.b.v. RC2030	
Wegvak	Ochtendspits	Avondspits
Aansluiting Delft tussen afrit en toerit	0,92	<0,80
Delft – Den Hoorn	0,96	<0,90
Aansluiting Plaspoelpolder, tussen afrit en toerit	0,94	<0,80
Traject A4 Prins Clausplein richting Kethelplein		
Wegvak	Ochtendspits	Avondspits
Delft – Schiedam	0,92	0,95

IC-verhoudingen (bron:NRM2012, RC2030 inclusief A4DS, A13/16, Rotterdamsebaan, Blankenburgtunnel, en A4-Passage Poorten en Inprikkers)

De I/C-verhoudingen zijn in 4 klassen verdeeld:

I/C < 0,8: ruim voldoende restcapaciteit;

I/C > 0,8: druk, voldoende capaciteit, lagere snelheden;

I/C > 0,9: kans op congestie en wachttijd door stilstand;

I/C = 1,0: wegvak is overbelast, structurele congestie.

Bij een I/C van 0,9 of lager is er geen sprake van structurele congestie.

76

Vraag:

Kunt u verklaren waarom het Haags Startstation Erasmuslijn project van Randstadrail pas wordt opgeleverd in 2016 terwijl de perronsporen 11 en 12 voor NS al in 2015 weer beschikbaar zouden zijn?

Antwoord:

Op dit moment gebruikt RandstadRail de sporen 11 en 12 op station Den Haag Centraal als begin- en eindpunt voor de Erasmuslijn. Bij de bouw van de Randstadrail was al bekend dat de aanlanding op spoor 11 en 12 tijdelijk was. Op enig moment worden sporen 11 en 12 weer door NS in gebruik genomen.

Na overleg met betrokken partijen, heeft Haaglanden in april 2012 besloten om de Erasmuslijn op +2 aan te laten landen. Hieruit volgt dat de sporen 11 en 12 op het emplacement Den Haag CS weer voor NS beschikbaar komen. Volgens de meest recente planning is de aanlanding van de Erasmuslijn in 2016 gereed. Voor de oplevering van het emplacement wordt door Prorail in het voorjaar van 2013 een aangepaste planning opgeleverd.

De opdrachtgever voor de aanlanding van de Erasmuslijn is de regio Haaglanden. De opdrachtgever voor de verbouwing van het emplacement is het ministerie van IenM.

77

Vraag:

Kunt u aangeven waarom het budget voor de Rotterdamsebaan met € 70 mln. is verhoogd van uw kant, wat het totaalbudget is inclusief de bijdrages van alle andere overheden en wat de totale kosten zijn van alle aanvullende aanpassingen aan het onderliggend wegennet die benodigd zijn?

Antwoord:

Ik heb de bijdrage van IenM aan het project Rotterdamsebaan verhoogd omdat is gebleken, dat het project niet binnen het in 2008 door partijen – stadsgewest Haaglanden, gemeente Den Haag en Ministerie van Infrastructuur en Milieu – gereserveerde budget gerealiseerd kan worden. Dit met name vanwege prijsstijgingen, hogere vastgoedkosten (vanwege het achterblijven van de ontwikkeling van de Binckhorst, voornamelijk als gevolg van de financiële crisis) en te nemen inpassingsmaatregelen. De projectkosten bedragen volgens de regio EUR 565 mln. exclusief BTW. Dit bedrag is ook beschikbaar voor het project. De kosten van maatregelen op het onderliggend wegennet die voor de Rotterdamsebaan nodig zijn maken onderdeel uit van bovengenoemde kostenraming van het project. Over eventuele kosten van andere aanvullende maatregelen heb ik geen informatie omdat de gemeente daar verantwoordelijk voor is en deze maatregelen buiten de scope van het subsidieproject vallen.

78

Vraag:

Kunt u in een percentage uitdrukken in welke mate de Rotterdamsebaan nog aan haar oorspronkelijke doelstelling op het vlak van voertuigbewegingen voldoet, nu om verkeerskundige redenen de maximale capaciteit op 38 000 voertuigen is gesteld?

Antwoord:

Door de nu voorgenomen wijze waarop de Rotterdamsebaan wordt aangesloten op het Hoofdwegennet (op de kruising met verkeerslichten binnen Knooppunt Ypenburg) en op het stedelijke wegennet (met onder meer T-splitsing) wordt het verkeersaanbod van de Rotterdamsebaan op beide wegennetwerken in voldoende mate beperkt.

79

Vraag:

Klopt het dat de Rotterdamsebaan verreweg het duurste stuk snelweg ooit wordt van Nederland, uitgedrukt in kosten per kilometer?

Antwoord:

Nee.

80

Vraag:

- a. Wat is de nieuwe planning voor de uitwerking van de Rijngouwewijn-Oost?
- b. Bent u bereid ook een variant door te rekenen waarbij de doorgaande spoorverbinding Leiden-Gouda behouden blijft (dus een model met zes treinen per uur bestaande uit een kwartiersdienst van de sprinter Leiden-Alphen waarbij de trein om en om doorrijdt naar Gouda en Utrecht en daarnaast twee intercity's Leiden-Utrecht), zodat de Kamer

en de regio inzicht krijgen in de extra investering die nodig is voor de spoorverdubbeling?

Antwoord:

- a. De provincie Zuid-Holland heeft in plaats van de Rijn gouwelijn-oost en -west een nieuw plan uitgewerkt voor de verbetering van het OV. In dit plan (HOV net Zuid-Holland Noord) geeft de provincie de voorkeur aan het beter benutten van het spoor tussen Leiden en Utrecht en een hoogwaardig busnetwerk voor de rest van het gebied. In het voorstel gaan er 4 treinen per uur rijden tussen Leiden en Utrecht. Tussen Gouda en Alphen kiest de provincie voor een lightrainoplossing die 4 x per uur gaat rijden en bij Alphen aansluiting geeft op de 4 treinen naar Leiden en Utrecht. Deze oplossing kan volgens de huidige planning in 2020 in gebruik worden genomen en komt het best tegemoet aan de wensen van de reizigers.
- b. In de eerdere onderzoeken van de provincie naar de Rijn gouwelijn-Oost is ook de mogelijkheid onderzocht om 6 treinen tussen Alphen en Leiden Centraal te kunnen laten rijden. De investeringskosten daarvoor werden geraamd op ruim € 300 miljoen. Een groot deel van die kosten was nodig om de noodzakelijke spoorverdubbeling tussen Alphen en Leiden Centraal te realiseren. Die kosten vormden een van de redenen voor de provincie om af te zien van die oplossing en te kiezen voor maximaal 4 treinen per uur tussen Leiden en Alphen, waarbij doorrijden naar Utrecht meer reizigers oplevert dan doorrijden naar Gouda.

81

Vraag:

Kunt u aangeven op welke post in het MIRT-projectenboek de benodigde investeringen staan ingeboekt die nodig zijn voor het aanpassen van het kanaal van Gent naar Terneuzen en de daarbij behorende aanpassingen van alle onliggende wegen en kunstwerken? Kunt u tevens aangeven om welk totaalbedrag het gaat en welk deel van die kosten voor rekening komt van Nederlandse overheden en hoeveel van Belgische overheden?

Antwoord:

De totale kosten van de kanaalaanpassingen (inclusief kunstwerken) zijn geraamd op bijna € 1 miljard (excl. BTW, prijspeil 2008). Het overgrote deel van de kosten van de aanpassingen aan het kanaal Gent-Terneuzen (incl kunstwerken) die louter optreden door de keuze voor een grote zeesluis, worden gedragen door Vlaanderen. Nederland draagt hier maximaal € 150 miljoen (een lump sum van 15 procent van de totale kosten van de sluis) aan bij. Deze 150 mln staat op artikel 15.03.02.

82

Vraag:

Waarom wordt het deelproject Parkplateau, de groene verbinding stad-ommetand in het project Brainport Eindhoven, geschrapt? Welk deel van de rijksbijdrage en van de regiobijdrage was beschikbaar voor dit project?

Antwoord:

Het deelproject Parkplateau (rijksbijdrage € 25 mln) is in overleg tussen Rijk en regio uit het project Brainport Avenue geschrapt, omdat beide overheden middelen wilden vrijmaken voor de financiering van het Holst Centre in de komende jaren. Het Holst Centre doet excellent onderzoek op het terrein van sensortechnologie en flexibele elektronica in open publiek-private samenwerkingsprogramma's en heeft grote economische uitstraling op de regio. Concreet is van de vrijvallende € 25 mln

€ 10 mln gereserveerd voor het Holst Centre, voor de exploitatie van dit onderzoekscentrum.

De resterende € 15 mln blijft behouden voor Brainport Avenue en zal worden aangewend voor een robuuste groene ontwikkeling van Landelijk Strijp, die past binnen de in de business case Brainport Avenue voorgestane groene ontwikkeling van dit gebied. De regio draagt € 78 mln bij aan de ontwikkeling van het groene raamwerk in Landelijk Strijp.

83

Vraag:

Kunt u aangeven in welke mate er nog verkeerskundige noodzaak bestaat voor de maatregelen die betrekking hebben op de realisatie van de buitenring Parkstad, indien de buitenring niet zou worden aangelegd?

Antwoord:

Het initiatief voor dit project ligt bij de provincie Limburg. De provincie heeft het ontwerp voor de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) opnieuw in procedure gebracht. Ik ga er dus van uit dat de BPL, inclusief één nieuwe robuuste aansluiting, wordt aangelegd.

84

Vraag:

- a. Welke kwaliteitssprong is mogelijk met de voorgenomen maatregelen op het spoor Nijmegen-Roermond met de voorgestelde maatregelen? Worden daarmee alle huidige knelpunten met overvolle treinen op met name het noordelijke deel van het traject opgelost?
- b. Zo nee, welke aanvullende maatregelen zijn nodig voor verdere frequentieverhoging om deze knelpunten op te lossen?
- c. Bent u bereid hiervoor geld beschikbaar te stellen uit bijvoorbeeld het budget voor regionaal spoor in het programma beter benutten, zodat de Maaslijn in één integraal project snel kan worden aangepakt?
- d. Hoeveel budget is er nodig voor elektrificatie van de Maaslijn?

Antwoord:

A en B

In het kader van de Quick scan decentraal spoor uit 2008 is een pakket maatregelen ontwikkeld voor het verbeteren van de prestaties (punctualiteit en capaciteit). Deze maatregelen lijken onvoldoende bij te dragen aan de oplossing van de problemen. ProRail heeft inmiddels een alternatief pakket met maatregelen ontwikkeld die voor een deel andere maatregelen voorstelt dan bij de besluitvorming over de Maaslijn in 2010 was voorzien, maar die wel effectief lijken te zijn. Over dit alternatieve pakket vindt overleg plaats met de betrokken regionale bestuurders.

C

Nijmegen-Roermond, de Maaslijn, maakt al deel uit van Beter Benutten decentraal spoor met 8 andere lijnen. In het komend BO MIRT zal voor deze lijnen de capaciteitsanalyse en de problematiek worden vastgesteld. Daarbij worden ook de beoogde effecten van de maatregelen uit de quick scan decentraal spoor (2008) meegenomen. Per lijn zullen in het BO MIRT voor zover mogelijk een aantal oplossingsrichtingen worden vastgesteld. Die richtingen vergen vervolgens nadere uitwerking tot op maatregel-niveau (kosten, effectiviteit en planning). Voor de 9 lijnen is binnen het programma Beter Benutten € 90 mln beschikbaar onder voorwaarde van 50/50 cofinanciering.

D

Het benodigde budget voor de elektrificatie van de Maaslijn is mij niet bekend.

85

Vraag:

Wanneer is het sluiten van de realisatieovereenkomst tussen Rijk en provincie bij project IJsseldelta (Kampen) voorzien?

Antwoord:

De realisatie-overeenkomst voor IJsseldelta wordt in december 2012 ondertekend.

86

Vraag:

- a. Leidt de verkenning N35 Nijverdal – Wierden tot het opstellen van een structuurvisie? Zo nee, op welke wijze wordt het resultaat van deze verkenning dan vormgegeven?
- b. Wat is de stand van zaken van deze verkenning?

Antwoord:

- a. Nee, voor het project N35 Nijverdal Wierden wordt geen structuurvisie opgesteld. Deze verkenning volgt de zogenaamde verkorte Tracéwet-procedure. In deze procedure wordende resultaten van de verkenning vastgelegd in het (ontwerp) Tracébesluit.
- b. Op dit moment wordt een versoberd voorkeursalternatief uitgewerkt dat in voorjaar 2013 gereed zal zijn. Dit alternatief vormt de basis voor de opstelling van het voorgenomen ontwerp-tracébesluit.

87

Vraag:

Wat is de reden dat de kosten van het project N18 Varsseveld – Enschede ondanks een versobering zijn verhoogd met € 5 mln.?

Antwoord:

Vooraf aan de vaststelling van het ontwerp tracébesluit bleek dat op basis van de meest actuele raming er een tekort op dit project was van € 9 mln. Na overleg met de regio is in het BO MIRT najaar 2011 besloten dit tekort op te lossen door voor € 4 mln te versoberen en door het toevoegen van maximaal € 5 mln door het rijk.

88

Vraag:

Blijft het vrijgefallen budget van de Hanzelijn beschikbaar voor het spoorbudget? Bent u bereid dit geld in te zetten voor de tekorten op het project OV-SAAL, die ondermeer worden veroorzaakt doordat binnen OV-SAAL geen rekening was gehouden met de extra geluidmaatregelen als gevolg van de extra treinen van de Hanzelijn?

Antwoord:

Ja. In de begroting infrastructuurfonds 2013 is vermeld dat de vrijval op het project Hanzelijn gebruikt is om de overige problematiek binnen het spoorprogramma deels op te lossen waaronder de projecten Rijswijk-Schiedam en Sporen in Arnhem. Voor het project OV SAAL zijn alle benodigde geluidsmaatregelen berekend en opgenomen in het inmiddels onherroepelijk zijnde tracébesluit voor de Flevolijn. De geluidsmaatregelen zijn nodig om meerdere redenen: de indienststelling van de Hanzelijn eind dit jaar, autonome groei van het reizigersverkeer de afgelopen jaren, goederenvervoer over de Flevolijn én de intensivering van de dienstregeling door OV SAAL. De maatregelen worden gefinancierd uit het beschikbare budget voor OV SAAL en uit een bijdrage van € 20 mln uit het inmiddels afgesloten project Goenoord om de kosten van maatregelen voor het goederenvervoer over de Flevolijn te compenseren.

De maatregelen op de Flevolijn worden binnen het beschikbare budget gerealiseerd.

89

Vraag:

Welke bovenwettelijke inpassing bij de capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel gaat niet door (€ 1,3 mln.)?

Antwoord:

Bij de totstandkoming van het regeerakkoord eind 2010 zijn generieke taakstellingen opgelegd voor onder andere bovenwettelijke inpassingen bij infrastructuurprojecten. Deze taakstellingen zijn in de begroting/MIRT 2012 toegerekend aan projecten die in de bedoelde jaren mogelijk besparingen konden opleveren en waar redelijkerwijs sprake kon zijn van inpassingsmaatregelen. Bij de planuitwerking capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel is daartoe een budgetkorting van € 1,3 mln ingepast. Bij de verdere uitwerking zal worden gezien hoe de scope van het project op basis van het lagere budget zal worden aangepast.

90

Vraag:

Kunt u aangeven wat de I/C waarden zullen zijn op de N33 in 2020 als de N33 niet verbreed zal worden?

Antwoord:

Maximale Intensiteit/Capaciteit verhouding op de N33 in het jaar 2020

Wegvak	Assen-Zuidbroek	Zuidbroek-Eemshaven
Zonder verbreding N33 tussen Assen en Zuidbroek	0,96	0,44
Met verbreding N33 tussen Assen en Zuidbroek	0,52	0,47

*) Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer