

Vergaderjaar 2012–2013

33 400 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2013

Nr. 51

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 29 maart 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister en de staatssecretaris voor Infrastructuur en Milieu over de brief van 13 februari 2013 inzake de toelichting op de invulling van de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds (Kamerstuk 33 400 A, nr. 48).

De minister en de staatssecretaris hebben deze vragen beantwoord bij brief van 28 maart 2013. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Paulus Jansen

Adjunct-griffier van de commissie,
Israel

1

Hoe verhouden de bezuinigingsvoorstellen met betrekking tot spoor zich tot de uitspraak in de bezuinigingsvoorstellen dat de ambitie van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (hierna: PHS) overeind blijft, maar de precieze uitwerking nader wordt ingevuld op basis van de Lange Termijn Spooragenda en de herijking van de spoorprogramma's en -projecten die in 2013 is voorzien? Brengt dit nog een risico met zich mee met betrekking tot de haalbaarheid van het bezuinigingspakket? Zo ja, welk risico?

Antwoord

Het Lange Termijn Spooragenda proces (LTSA proces) betekent dat gedurende 2013 een integrale, consistente en samenhangende programmering voor spoor wordt gemaakt. Dat betreft zowel de ambities als de daarbij behorende maatregelen en programmering. De ambitie van PHS en OV SAAL om op termijn te komen tot spoorboekloos reizen op de drukste corridors is overeind gehouden (cf de brief van 11 december 2012 van de Staatssecretaris Kamerstuk 32 404, nr. 61).

De keuzes om te bezuinigen heb ik – passend bij het LTSA-proces – gebaseerd op de actuele inzichten ten aanzien van de groei van het goederenvervoer en de groei van het personenvervoer op de OV SAAL corridor. Hiermee kan ik – zoals ook de LTSA aangeeft – in lijn met de vervoerontwikkeling komen tot een passende en tijdige uitbreiding van de infrastructuurcapaciteit.

De LTSA zal binnen de nieuwe financiële kaders worden uitgewerkt; zo nodig zullen er binnen dat kader prioriteiten moeten worden gesteld. Daarmee is het risico dat de bezuiniging niet worden gehaald niet aan de orde.

2

Hoe is de € 300 mln. bezuiniging met betrekking tot PHS precies opgebouwd? Kunt u dit uitsplitsen? Welk deel wordt bezuinigd op de infrastructuur en welk deel op mitigerende maatregelen?

Antwoord

IenM heeft de aangegeven bezuiniging van € 300 mln (incl. BTW), uitgaande van 1 extra goederenpad per richting per uur in plaats van 2 extra goederenpaden, gebaseerd op het schrappen van de volgende projecten:

- budget voor de korte boog bij Deventer, waarvan ten tijde van de bespreking in de Kamer (eind 2010) is besloten deze korte boog niet verder uit te werken en alleen naar alternatieven te kijken (€ 183 mln);
- uitbreiding van het emplacement en aanleg van een extra perron in Zutphen (€ 98 mln) en optimalisatiemaatregelen (bedieningstijden) aan de brug (€ 6 mln);
- fly-over Arnhem Velperbroek (€ 49 mln)

Dit is in totaal ca. € 340 mln.

De ingeboekte bezuiniging van € 300 mln betekent dat er nog ca. € 40 mln (en een nader te bepalen deel uit overige maatregelen van PHS) beschikbaar is als voor de variant kopmaken Deventer wordt gekozen. Op mitigerende maatregelen die nodig zijn op het gebied van geluid, externe veiligheid, trillingen en overwegen is niet bezuinigd. De definitieve maatregelen zullen bepaald worden op basis van de uitkomst van het lopende m.e.r.-onderzoek (MER 1e fase).

3

Bestaat de kans dat de bezuinigingen in het PHS ten koste gaan van geluidswerende maatregelen?

Antwoord

Nee, de omgevingsmaatregelen die nodig zijn voor het aantal goederentreinen in Oost Nederland worden bepaald in het lopende m.e.r.-onderzoek (MER 1e fase). Zoals aangegeven in antwoord op vraag 2 wordt op de middelen voor mitigerende – maatregelen – waaronder maatregelen om geluidshinder tegen te gaan en te voldoen aan de geluidswetgeving SWUNG – niet bezuinigd.

4

Wordt het overleg met de regio over alternatieve oplossingen voor Zwolle Spoort (inclusief Herfte), waarover ProRail in april met een rapport komt, meegenomen in dit bezuinigingsvoorstel? Zo ja, op welke wijze? Wanneer wordt er een besluit over een voorkeursoplossing en de financiering daarvan verwacht?

Antwoord

Nee, dit is in dit bezuinigingsvoorstel niet meegenomen. Het besluit over de voorkeursbeslissing en de financiering wordt voor de zomer verwacht.

5

Is er al zicht op wanneer PHS-maatregelen op de spoorlijn Utrecht – Eindhoven zullen worden uitgevoerd en daarmee samenhangend in welke tijdsperiode de opwaardering van de N65 zal plaatsvinden?

Antwoord

Voor het PHS project Doorstroomstation Utrecht ben ik voornemens voor de zomer een definitieve beschikking af te geven, gezien het grote belang van dit project voor capaciteit en kwaliteit op dit centrale spoorknooppunt voor 2 PHS corridors (Amsterdam-Utrecht-Eindhoven en Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen).

Zoals bekend is de MER PHS Meteren-Boxtel gaande. Dit voorjaar wordt de definitieve notitie Reikwijdte en Detailniveau vastgesteld. Daarna start de verdere uitwerking van varianten, waaronder een verdiepte ligging van het spoor, en worden milieu effecten onderzocht.

Dit voorjaar zal de Verkenning N65 Vught – Haaren starten waarin diverse alternatieven worden onderzocht voor verbetering van de N65 bij Vught. In samenhang met PHS worden ook alternatieven onderzocht met de N65 op maaiveld en een verdiepte ligging van het spoor onder de N65 door.

In het voorjaar van 2014 komen van de twee bovengenoemde studies alle resultaten beschikbaar zodat bestuurlijke samenhangende keuzes gemaakt kunnen worden voor PHS en de N65. Dan is er meer duidelijkheid te geven over de diverse plannings.

6

Wat is de voortgang van de planvorming voor een nieuw intercitystation nabij Eindhoven Airport?

Antwoord

In het BO MIRT van 15 november 2012 is door betrokken partijen van Rijk en regio ingestemd met de start van een MIRT-onderzoek Brainport Avenue 2020–2040. In dit onderzoek wordt een gebiedsvisie voor Brainport Avenue uitgewerkt, waarbij de consequenties voor de bereikbaarheid van de Brainportregio, waar Eindhoven Airport in ligt, in beeld worden gebracht. Hierbij wordt breed gekeken naar de eventuele bereikbaarheidsvraagstukken én oplossingen. Het programma beter benutten heeft ons geleerd dat ook met niet infrastructurele maatregelen soms goede oplossingen worden gevonden. Ook een mogelijk station bij Eindhoven airport wordt hierbij meegenomen.

7

Kunt u aangeven welke delen van het project Openbaar Vervoer Schiphol Amsterdam Almere Lelystad (OV SAAL) geen doorgang zullen vinden? Wat zijn de gevolgen hiervan?

Antwoord

Op 25 maart heb ik bestuurlijk overlegd met de regio. In dit bestuurlijk overleg is – binnen de kaders die met de bezuinigingen zijn gesteld op het punt van het budget voor OV SAAL en de komst van ERTMS – invulling gegeven aan het middellange termijnpakket voor OV SAAL. Over de uitkomsten van dit overleg zal ik u voorafgaande aan het AO van 8 april separaat informeren.

8

Staat de ongelijkvloerse kruising bij Arnhem-Oost ter discussie?

Antwoord

Ja, deze kruising is geschrapt, zie ook het antwoord op vraag 2. De vrije kruising bij Arnhem Velperbroek (de benaming van deze kruising) is gekoppeld aan de goederenrouting in Oost Nederland in geval van 2 extra paden per uur voor het goederenvervoer die in de voorkeursbeslissing van PHS is opgenomen. Bij 1 extra goederenpad per uur is deze vrije kruising niet meer nodig.

9

Welke gevolgen heeft het schrappen van één treinpad voor de routeringsvarianten van het goederenvervoer?

Antwoord

De keuze voor één extra treinpad in plaats van twee extra paden per uur is gebaseerd op de bijgestelde prognoses voor het goederenvervoer; deze prognoses liggen gemiddeld 20% lager dan de prognoses die aan de voorkeursbeslissing van PHS ten grondslag liggen. De betreffende studies zijn op 12 juli 2012 naar de Tweede Kamer gezonden (kamerstuk 32 404, nr. 57). De goederenrouting die in de voorkeursbeslissing PHS is opgenomen blijft echter in stand, zowel in Oost Nederland (routing via Elst-Zutphen-Oldenzaal) als de in Zuid Nederland (routing via Meteren-Boxtel in plaats van via de Brabantroute). Daarmee blijft er voldoende capaciteit om de groei van het goederenvervoer op te kunnen vangen en komen de ambities van PHS voor het rijden van meer reizigerstreinen op de drukste trajecten niet in gevaar.

10

Met betrekking tot PHS: welke mitigerende en compenserende maatregelen zijn nodig om de geplande goederenpaden door Oost-Nederland in te kunnen passen? Kan hier ook een schatting van de kosten voor worden gegeven?

Antwoord

De mitigerende en compenserende maatregelen die nodig zijn voor 1 extra pad voor het goederenvervoer in Oost Nederland worden bepaald in het lopende m.e.r.-onderzoek (MER 1e fase). Welke infrastructuurvariant uiteindelijk ook gekozen wordt, er zal aan alle wettelijke vereisten voor inpassing worden voldaan, daarvoor is binnen het totale PHS budget beschikbaar.

11

Welke gevolgen heeft het schrappen van één treinpad voor de ambities met betrekking tot personenvervoer binnen PHS?

Antwoord
Zie het antwoord op vraag 9.

12

Wat zijn de effecten van de toename van het aantal goederentreinen langs de Oost-Nederlandse kernen, bijgesteld naar de laatste prognoses?

Antwoord

De prognoses die in juli 2012 zijn vastgesteld worden gebruikt bij het m.e.r.-onderzoek (MER 1e fase). In het lopende m.e.r.-onderzoek (MER 1^e fase) worden de effecten van het aantal goederentreinen in kaart gebracht en wordt bepaald welke mitigerende maatregelen nodig zijn op het gebied van geluid, externe veiligheid, trillingen en overwegen.

13

Welke mitigerende en compenserende maatregelen zijn nodig om de geplande goederenpaden door Oost-Nederland te kunnen laten plaatsvinden, bijgesteld naar de laatste prognoses? Kan hierbij ook schatting worden gegeven van de kosten?

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 10 en 12.

14

Wat betekent het schrappen van één extra goederenpad in het kader van PHS Oost-Nederland voor de overlast en overgangen van deze spoorroutes?

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 10 en 12.

15

Kan aangegeven worden hoe de bezuiniging van € 300 mln. op het goederenvervoer per spoor in Oost Nederland wordt ingevuld?

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 2.

16

Kan, in het licht van de opmerking dat de keuze voor één goederenpad over de IJssellijn is ingegeven door de lagere goederenprognose, worden aangegeven wat de effecten van de herijkte goederenprognoses zijn op het aantal treinen via de verschillende spoorlijnen in Nederland en de routeringsvarianten? Betekent dit bijvoorbeeld dat er meer goederentreinen dan voorzien blijven rijden via de route Amersfoort-Zwolle? Is het waar dat dat ProRail hier ook onderzoek naar gedaan heeft? Zo ja, kan de Kamer de uitkomsten van dit onderzoek ontvangen?

Antwoord

De resultaten van de «goederenstudies» zijn 12 juli 2012 aan de Kamer gezonden (kamerstuk 32 404, nr 57), waaronder het rapport: «Lange termijn perspectief goederenvervoer per spoor (TNO, 2012)». In dat rapport zijn onder andere actuele prognoses gemaakt voor het goederenvervoer per spoor; die liggen gemiddeld circa 20% lager dan de eerder gehanteerde prognoses.

Op basis van dat TNO-rapport heeft ProRail vervolgens de lagere prognoses (in tonnen) vertaald naar treinaantallen op het hele spoorwegnet. Die informatie was onder andere nodig om te gebruiken in de twee lopende m.e.r.-onderzoeken van PHS (Oost-Nederland en Meteren –

Boxtel). De ProRail-rapportage die in opdracht van IenM is opgesteld, stuur ik u hierbij ter informatie toe¹.

Dit rapport geeft inzicht in de aantallen goederentreinen die op het spoorwegnet worden verwacht. Daarbij is onderscheid gemaakt in drie economische scenario's voor 2020 en 2030. Uit de studie van ProRail blijkt dat in het lage en het gemiddelde economische scenario 1 extra pad per uur in Oost Nederland toereikend is zonder gevolgen elders op het spoorwegnet. In het hoogste economische scenario is het denkbaar dat een beperkt aantal goederentreinen niet kan worden gefaciliteerd. Uit de genoemde goederenstudies is gebleken dat een deel van het spoorvervoer via de binnenvaart of kustvaart kan worden vervoerd.

17

- a. *Kan aangegeven worden of er binnenkort nieuwe reizigersprognoses verschijnen? Zo ja, wanneer worden deze verwacht? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord a

Ja, zoals aangegeven in de brief over de Lange termijn spoor agenda die op 13 februari aan de Tweede Kamer is gezonden (kamerstuk 29 984, nr. 384) zullen er actuele prognoses voor het reizigersvervoer worden gemaakt. Deze prognoses zullen worden gebruikt bij de totstandkoming van een nieuwe programmering voor spoorprojecten in het kader van de LTSA.

- b. *Kan aangegeven worden of nieuwe reizigersprognoses effecten kunnen hebben op het spoorboekloos reizen in de Randstad en daarmee ook voor de beschikbaarheid voor goederentreinen op de spoorlijnen waar nu spoorboekloos reizen gepland is? Kan tevens aangegeven worden of dit gevolgen heeft voor de routeringsvarianten voor het goederenvervoer? Zo ja, welke?*

Antwoord b

Allereerst wil ik de resultaten van de geactualiseerde prognoses hebben, zodat ik kan bezien of en zo ja waar wijzigingen zijn te verwachten in de reizigersvolumes en welke wijzigingen in de treindienst hiervoor nodig zijn; daarbij kunnen ook wijzigingen aan de orde zijn als gevolg van het logistieke treindienstconcept dat in het kader van de LTSA wordt uitgewerkt. Dit kan van invloed zijn op individuele maatregelen voor PHS. De goederenrouting is in de bezuinigingen ongemoeid gelaten. Indien zich een zeer forse wijziging in het aantal verwachte reizigers zou voordoen, dan zal ik bezien in het kader van de LTSA of dit leidt tot wijzigingen.

18

Hoe wordt de afwikkeling van het goederenvervoer richting Noord-Duitsland geregeld nu de spoorverbetering via de IJsselroute geschrapt is?

Antwoord

De goederenrouting die in de voorkeursbeslissing PHS is opgenomen blijft in stand, zowel in Oost Nederland als de goederenrouting in Zuid Nederland via Meteren-Boxtel (in plaats van via de Brabanneroute). Er wordt gezien de langere prognoses uitgegaan van 1 extra pad voor goederenvervoer in plaats van 2 extra paden. Daarmee blijft er voldoende capaciteit om de groei van het goederenvervoer op te kunnen vangen. De

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

maatregelen op de IJssellijn die nodig zijn worden bepaald op basis van de lopende MER 1e fase (zie ook het antwoord op vraag 10 en 12).

19

Waarom wordt de ongelijkvloerse kruising bij het goederenspoor Elst niet geschrapd nu de IJsselroute geschrapd wordt? Wat zijn hiervan de kosten?

Antwoord

Het is niet juist dat de IJsselroute als geheel geschrapd wordt. Bij de invulling van de bezuinigingen is gekozen om 1 extra goederenpad te faciliteren in plaats van 2 extra goederenpaden voor de PHS goederenrouting Oost-Nederland. De ongelijkvloerse (vrije) kruising Elst is als maatregel niet geschrapd; zie antwoord op vraag 2. De reden is dat bij Elst de goederentreinen de hoogfrequente PHS-corridor Arnhem-Nijmegen moeten kruisen waarvoor een vrije kruising nodig is. De definitieve keuze wordt bepaald op basis van de herijking van projecten en programma's voor alle spoorprojecten.

In de voorkeursbeslissing PHS is voor de vrije kruising een bedrag van € 36 mln, inclusief BTW, prijspeil 2009 opgenomen.

20

Klopt het dat als de regio bijlegt voor het project N23 Alkmaar – Zwolle tweede kraal, dit project door kan gaan? Zo ja, welk bedrag moet hiervoor door de regio worden bijgelegd?

Antwoord

De tweede Kraal voor de N23 bestaat uit twee provinciale projecten:

- een nieuwe oeververbinding bij de Roggebotsluis, getrokken door de provincie Flevoland en de provincie Overijssel en
- de verbinding Hoorn – Enkhuizen, getrokken door de provincie Noord-Holland.

In december 2010 is door de Tweede Kamer een amendement van de heer De Rouwe aangenomen dat € 21,6 mln aan rijksmiddelen toewijst aan de tweede kraal van de N23. Hiervan is € 10 mln bestemd voor de medefinanciering van een nieuwe oeververbinding bij de Roggebotsluis (Flevoland – Overijssel, € 10 miljoen) en € 11,6 mln voor de medefinanciering van de verbinding Hoorn – Enkhuizen. De beslissing om de bijdrage aan de Tweede Kraal N23 in te trekken betekent dat op deze twee projecten een dekkingstekort ontstaat. Als de provinciale opdrachtgevers van één of beide projecten besluiten om dit dekkingstekort te financieren dan kunnen deze projecten doorgaan.

21

In hoeverre zijn eventuele TENT-T (Trans-Europees Vervoersnetwerk) gelden uit Europa meegewogen in de keuzes uit het voorstel voor de bezuinigingen?

Antwoord

De mogelijkheid om TEN-T subsidie aan te vragen speelt slechts voor een beperkt aantal projecten. Zo moeten projecten in ieder geval op het vastgestelde TEN-T netwerk liggen. De Europese gelden voor projecten die aan de criteria voldoen, kunnen op 2 momenten worden aangevraagd, ten eerste in de studiefase en ten tweede voor de daadwerkelijke uitvoering. De gelden voor de uitvoering kunnen pas worden aangevraagd op het moment dat een project nagenoeg uitvoeringsgereed is (het project bevindt zich in de realisatiefase). Projecten in de realisatiefase zijn juridisch hard en zijn om die reden in het kader van de bezuinigingen niet geschrapd. De focus bij het invullen van de bezuinigingsopgave lag op planstudies en verkenningen die opgenomen zijn in de bijlagen bij mijn brief van 13 februari. Aangezien de studiekosten (de andere subsidietitel)

slechts een beperkt deel vormen van de totale investering, is het ontvangen van TEN-T gelden bij de afweging over planstudies en verkenningen niet als expliciet selectie criterium gehanteerd.

22

In hoeverre zijn publiek private samenwerkingen (PPS) meegenomen in het proces om te komen tot het bezuinigingsvoorstel? Indien PPS is meegenomen, kan dan inzichtelijk worden gemaakt op welke wijze dat is gedaan? Indien PPS niet is meegenomen, waarom dan niet? Heeft de Financial Close voor het DBFM project N33 Assen – Zuidbroek geleid tot inzichten die in het bezuinigingsvoorstel zijn meegenomen? Hoe kijkt de minister aan tegen deelname van bijvoorbeeld pensioenfondsen in wegenprojecten? Ziet de minister mogelijkheden om door middel van creatieve PPS-constructies wegenprojecten te versnellen dan wel voor lagere kosten aan te leggen?

Antwoord

Publiek Private Samenwerkingen zijn niet meegenomen in de bezuinigingsopgave. Bij het Regeerakkoord Rutte I is er namelijk reeds een taakstelling oplopend tot € 50 mln per jaar hierop gebaseerd. Het vooraf inboeken van efficiencywinsten uit PPS op mijn begroting hoger dan dit bedrag acht ik niet verantwoord. Ook de informatie over de N33 Assen – Zuidbroek heeft niet geleid tot nieuwe inzichten. Ik kijk positief tegen de deelname van pensioenfondsen aan in wegenprojecten zolang zij de financiering tegen meer gunstige voorwaarden kunnen leveren dan andere financiers. Versnelling van projecten via PPS constructies acht ik mogelijk zolang de partij die wenst te versnellen hier de meerkosten van draagt en dit geen effect op het EMU-saldo heeft.

23

Is er bij de bezuinigingsopgave ook gekeken naar prijsbeleid, bijvoorbeeld tolheffing?

Antwoord

Nee, in het regeerakkoord is voor deze kabinetsperiode afgesproken verder niet op prijsbeleid op in te zetten. Wel is sprake van tolheffing om drie projecten te bekostigen: de Blankenburgverbinding, A13/A16/A20 Rotterdam en A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen. Ingeval van tolheffing, wordt hiervoor een reservering in de begroting gemaakt.

24

Wanneer is het beleidskader tol, dat nodig is voor wegenprojecten met een tolopgave (doortrekking A15, Nieuwe Westelijke Oeververbinding en de verbinding A13/A16), gereed? Kan tevens worden aangegeven op welke wijze wordt gezorgd dat de planvorming voor deze drie wegenprojecten met een tolopgave niet wordt vertraagd?

Antwoord

Het beleidskader tol is gereed, daarover heb ik u geïnformeerd door middel van mijn brief van 9 december 2012 (Kamerstukken 33 000 A, nr. 43). De drie genoemde projecten hebben als gevolg van de val van het kabinet en vervolgens de invulling van de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds enige vertraging opgelopen. Er konden immers geen onomkeerbare stappen worden genomen. Inmiddels worden voorbereidingen getroffen voor de planuitwerking. Hierbij worden de afspraken over tol als uitgangspunt meegenomen.

25

Welke regio's hebben concrete voorstellen gedaan om projecten waarvan wordt voorgesteld om ze te temporiseren, toch ongetemporeerd uit te voeren middels voorfinanciering?

Antwoord

Noord-Nederland heeft aangeboden het project A7 Zuidelijke Ringweg Groningen voor te financieren, dit in ruil voor de toedeling van de Rijksaanbestedingsmeevaller bij de N33 Assen-Zuidbroek aan de N33 Zuidbroek-Appingedam.

Ik heb dit voorstel afgewezen, omdat de omvang van de aanbestedingsmeevaller nog niet bekend is en mee- en tegenvallers op landelijk niveau opnieuw worden afgewogen. Bovendien wordt met de N33 Zuidbroek-Appingedam een nieuw project geïntroduceerd en is er daar géén sprake van een NMCA-knelpunt. Of Noord-Nederland dan nog de A7 wil voorfinancieren heeft zij nog in beraad.

Oost Nederland heeft nogmaals benadrukt bereid te zijn om van de A1 (Apeldoorn-Knp. Azelo) een deel voor te financieren: Twello-Deventer en Deventer-Oost-Rijssen. Door de temporisering als gevolg van de bezuiniging ontstaan extra voorfinancieringskosten. De regio is nu ook bereid deze extra voorfinancieringslasten te dragen. Zie verder vraag 27.

27

Is er in het kader van de A1 Apeldoorn – Azelo in de gesprekken met de regio gesproken over eventuele voorfinanciering? Zo ja, wat waren de conclusies van dat gesprek en wat zijn de gevolgen als de regio wil voorfinancieren, maar daardoor het project wel naar voren moet worden gehaald in de planning?

Antwoord

Ja, het aanbod van de regio is $\frac{1}{4}$ cofinanciering van het totale project (ca € 100 mln van € 400 mln) voor 2020 en de voorfinancieringskosten die worden gemaakt (voor € 40 mln). In aanvulling op het bod heeft de regio de garantie gevraagd dat het Rijk het overige deel (€ 300 mln) tussen Apeldoorn en Azelo daarna zal uitvoeren.

De conclusies waren dat bij eventuele voorfinanciering een deel van het totale project voor 2020 kan worden gerealiseerd, en het andere deel daarna. Of het project in aanmerking komt voor realisatie én een gunstig DBFM-contract hangt onder meer af van de MKBA. De MKBA die eerder door de provincies is gemaakt viel erg laag uit (0,2 – 0,4). Omdat in die MKBA niet van de juiste uitgangspunten is uitgegaan heb ik afgesproken dat deze opnieuw door mij in samenwerking met de provincies wordt gemaakt. In september kunnen wij dan vervolgens besluiten nemen.

28

Kan aangegeven worden welk aanbod door de regio is gedaan met betrekking tot de A1? Kan hierbij tevens worden aangegeven wat dit bod betekent voor de rijksbegroting?

Antwoord

Zie mijn antwoord op vraag 27.

29

Kan aangegeven worden in hoeverre het belang van de A1 als achterlandverbinding (TEN-T corridor) is meegewogen bij de beslissing om de aanpak van de A1 naar achteren te schuiven?

Antwoord

Het belang van de A1 als achterlandverbinding is meegewogen door de scoring op het criterium SVIR-doel: vergroting concurrentiekracht. Het project is dan ook niet geschrapt, maar getemporiseerd met 3 jaar.

30

Is het waar dat het percentage vrachtauto's op de A1 over de hele lengte tussen Apeldoorn en Azelo meer dan 20% bedraagt en op sommige delen zelfs tot 25% en is het waar dat het aandeel van zware vrachtauto's meer dan 2/3 is? Zo ja, op welke wijze wordt met deze omstandigheid rekening gehouden?

Antwoord

Het percentage vrachtwagens op de A1 in de huidige situatie is gemiddeld over het hele etmaal ca 20%. Tijdens de spitsuren is het percentage lager vanwege de toename van het aantal personenwagens, buiten de spitsuren is het percentage hoger. Het aandeel vrachtwagens is in NMCA-weg-analyse als apart onderdeel meegenomen. Het specifieke aandeel zware vrachtwagens niet. Het aandeel van zware vrachtwagens is inderdaad meer dan 2/3. Bij het ontwerp van de scope wordt rekening gehouden met het relatief hoge aandeel vrachtverkeer.

31

Kan, ten aanzien van de aankondiging in de kabinetsreactie op de laatste CPB-ramingen (Kamerstuk 33 566, nr. 1) dat er middelen beschikbaar komen voor de aanleg van 700 parkeerplaatsen voor vrachtvervoer langs de A1 en de A67, worden aangegeven hoeveel parkeerplaatsen aan elke weg worden toegewezen, welk bedrag hieraan wordt verbonden en wanneer en op welke wijze deze middelen beschikbaar komen?

Antwoord

Voor de oplossing van de meest acute knelpunten met betrekking tot verzorgingsplaatsen heb ik € 25 mln beschikbaar. In mijn brief van 25 november 2011 (Kamerstukken 33 000 A, nr. 20) heb ik het investeringspakket toegelicht. Het betreft onder andere het verminderen van het tekort van parkeerplekken door het vergroten van de parkeercapaciteit, langs de (inter)nationale corridors A1, A67, A4, A12, A7 en de A50. In een separate brief informeer ik u nader over het investeringspakket dat is aangekondigd in de brief van de minister van Financiën.

32

Is het mogelijk om de verschillende projecten van de N35 gelijktijdig aan te besteden zodat wellicht een aanbestedingsvoordeel kan worden gehaald? Zo ja, welke mogelijkheden zijn dit? Zo nee, waarom niet? Indien de mogelijkheid bestaat, is dit dan meegenomen in de totstandkoming van het bezuinigingsvoorstel?

Antwoord

Het project combiplan Nijverdal is al in uitvoering. De projecten Zwolle-Wijthmen en Nijverdal-Wierden kunnen in theorie gelijktijdig aanbesteed worden. Ik verwacht echter geen aanbestedingsvoordeel door schaalvergroting. De trajecten liggen daarvoor te ver uit elkaar. Gezien de huidige markt verwacht ik in dit geval eerder een aanbestedingsvoordeel bij aparte aanbestedingen.

33

Kan met het budget voor de N35 Nijverdal-Wierden de geplande opwaardering tot een stroomweg met 2x2 rijstroken, ongelijkvloerse aansluitingen en een maximumsnelheid van 100 km/h gerealiseerd

worden? Zo ja, wat zijn de start- en opleverdatum? Zo nee, wat wordt voor dit bedrag gerealiseerd?

Antwoord

Op basis van de startbeslissing uit 2011 ben ik de verkenning Nijverdal-Wierden ingegaan met bovenstaande ambitie. Echter, uit de kostenraming bleek dat het taakstellend projectbudget van € 80 mln ruimschoots werd overschreden (raming 2x2 100 km/uur met 3 ongelijkvloerse kruisingen ca € 150 mln). De stuurgroep, waar rijk en regio zitting in hebben, heeft er vervolgens in 2012 de voorkeur aan gegeven een versoberd alternatief uit te werken met één ongelijkvloerse aansluiting in plaats van drie (raming ca € 100 mln). Dit alternatief wordt momenteel uitgewerkt in de verkenning. Ik verwacht dit jaar (rond de zomer) een voorkeursbesluit te kunnen nemen. De realisatie staat voor 2015–2017 gepland..

34

Bestaat de mogelijkheid om (een deel van) de N35 over te dragen aan de provincie Overijssel en de provincie hierdoor de mogelijkheid te bieden de opwaardering van de N35 voor eigen rekening en risico te realiseren?

Antwoord

De N35 maakt onderdeel uit van het nationale hoofdwegenet. Beleidsuitgangspunt is om alle wegen die deel uitmaken van dit hoofdwegenet in eigendom, beheer en onderhoud van het Rijk te houden.

35

Kan, ten aanzien van de mededeling in de brief over de laatste CPB-ramingen (Kamerstuk 33 566, nr. 1) dat er middelen beschikbaar gesteld worden voor de N35 Zwolle-Wijthmen, worden aangegeven om hoeveel middelen dit gaat en wanneer en op welke wijze deze middelen beschikbaar komen?

Antwoord

In de brief van de minister van Financiën wordt de N35 wordt genoemd onder (a) van voetnoot 2. Dat betekent dat dit project eerder kan worden uitgevoerd dan in mijn brief van 13 februari over de invulling van de taakstelling én de nieuwe investeringen (Kamerstuk 33 400 A, nr. 48) is opgenomen. Voor dit project is € 46 miljoen euro beschikbaar; hiervan is € 16 mln rijksbijdrage (begroting 2013, prijspeil 2011) en € 30 mln regiobijdrage. In een separate brief informeer ik u nader over het investeringspakket dat is aangekondigd in de brief van de minister van Financiën.

36

Komt het verkeersveiligheidsprogramma voor de N35 Wijthmen-Nijverdal in aanmerking voor financiering uit het budget van «Meer veilig 3»? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet? Kan tevens worden aangegeven of regionale cofinanciering een afwegingscriterium is binnen het programma «Meer veilig 3»?

Antwoord

Zover de maatregelen voldoen aan de criteria van Meer Veilig 3 kan het verkeersveiligheidsprogramma Wijthmen-Nijverdal in aanmerking komen voor budget uit Meer Veilig 3. Uiteindelijke opname in Meer Veilig 3 is afhankelijk van de afweging tussen alle ingediende projecten op grond van de baten-kosten verhouding en een puntentelling op basis van geregistreerde ernstige ongevallen. Regionale cofinanciering is geen afwegingscriterium in Meer Veilig 3.

37

Wordt met het schrappen van de € 5 mln. voor het verkeersveiligheidsprogramma N35 Wijthmen-Nijverdal de EuroRAP-doelstelling losgelaten? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Nee, de EuroRAP-doelstelling wordt niet losgelaten. De verkeerveiligheidsmaatregelen op dit deel van de N35 zullen worden ingediend bij het programma Meer Veilig 3 als deze voldoen aan de daartoe opgestelde criteria. Afhankelijk van de score ten opzichte van andere ingediende maatregelen op andere wegen zal er budget worden toegekend. Na eventuele uitvoering van de maatregelen kan vervolgens worden beoordeeld of dit deel van de N35 voldoet aan de EuroRap-doelstelling.

38

Wat zou de financiële consequentie zijn wanneer de aanleg van de Rotterdamsebaan niet twee maar één jaar wordt uitgesteld?

Antwoord

De subsidie van lenM, die in delen en op grond van gerealiseerde mijlpalen zal worden uitgekeerd, is later in de tijd beschikbaar. Dit betekent dat de gemeente Den Haag c.q. het Stadsgewest Haaglanden een snellere realisatie van het project zal moeten voorfinancieren. Als ik het moet oplossen, dan gaat dat ten koste van andere projecten, die zullen dan in de tijd naar achteren moeten schuiven.

39

Hoeveel zou er bezuinigd kunnen worden door de plannen voor de Rotterdamsebaan te schrappen en de situatie te laten zoals deze nu is?

Antwoord

De gemeente heeft de kosten van de Rotterdamsebaan berekend op € 565 mln. exclusief BTW. De bijdrage van lenM aan het project is maximaal € 295 mln. inclusief BTW.

40

Heeft de regio zelf voorstellen gedaan om de maatregelen met betrekking tot de A67 (Leenderheide – Geldrop en no-regret) niet te schrappen? Zo ja, wat waren die voorstellen?

Antwoord

Nee de regio heeft hierover geen voorstel gedaan.

41

Is bij het voorstel om de no-regretmaatregelen op de A67/E3 te schrappen, meegewogen dat de A67 een belangrijke Europese vervoerscorridor tussen Antwerpen en het Ruhrgebied is?

Antwoord

Dat de A67 een belangrijke Europese vervoerscorridor is, komt tot uitdrukking in het hoge percentage vrachtverkeer van ca 30%. Dit geeft plaatselijk knelpunten op gebied van verkeersveiligheid. De voornaamste problemen zijn of worden reeds aangepakt. Zo zijn afgelopen jaren de uitvoeger Leenderheide en de invoeger Geldrop verlengd. En zijn tientallen pechhavens aangelegd en is het aantal parkeerplaatsen voor vrachtauto's uitgebreid. Op het programma staat nog de aanpassing van de invoeger Someren. De maatregelen uit het no-regret pakket vormen hiernaast slechts beperkte verbeteringen.

42

Welke maatregelen maken deel uit van het no-regret pakket voor de A67?

Antwoord

Het no-regret pakket bestaat uit:

- Verlengen van de uitvoeger zuid bij Zaarderheiken
- Verlengen van de uitvoeger zuid bij Velden
- Attentieverhoging van de bocht bij industrieterrein Venlo
- Aanbrengen van pechhavens (10 stuks)
- Aanbrengen ribbelmarkering
- Aanbrengen signaalgever
- Aanbrengen 2 seconden markering
- Opwaardering van 1 naar 2 rijstroken van de uitvoeger van hoofdrijbaan A73 naar de parallelbaan richting Eindhoven
- Realisering van tenminste 87 extra parkeervakken voor vrachtwagens.

43

Wat zijn de implicaties op de verkeersveiligheid en de externe veiligheid van het schrappen van de rijksbijdrage aan het no-regret pakket A67?

Antwoord

Het no-regret pakket omvat slechts een aantal maatregelen dat beperkt bijdraagt aan verkeersveiligheid.

44

Wat is de vervangingstermijn van de bestaande A6-brug over de Skarster Rien?

Antwoord

De bestaande brug over de Skarster Rien kan na het groot onderhoud van de afgelopen jaren nog 10 tot 25 jaar mee. Wellicht behoeft de brug na die periode nog niet te worden vervangen. Dat wordt te zijner tijd gezien.

45

Bestaan er mogelijkheden om efficiëntievoordelen te behalen door de vervanging van de brug bij Skarster Rien te versnellen en te combineren met de ombouw van knooppunt Joure?

Antwoord

Als vervanging van de brug gelijktijdig met de aanpak van het knooppunt Joure zou worden aangepakt, zijn er efficiëntievoordelen te halen. Deze wegen echter niet op tegen de vervangingskosten van de brug, want vervanging van de brug is de komende 10 tot 25 jaar niet aan de orde.

46

In hoeverre is de feitelijke congestieproblematiek meegewogen in het besluit om de rijksbijdrage aan de verbreding van de N50 tussen Kampen en Kampen-Zuid te schrappen?

Antwoord

De N50 Kampen – Kampen Zuid is bij de bezuinigingen op dezelfde wijze beoordeeld als de andere projecten. Voor een overzicht van de gehanteerde criteria verwijs ik naar mijn brief van 13 februari 2013 (TK 33 400A, nr 48).

47

Zijn er al bindende afspraken gemaakt (o.a. over investeringen in het onderliggende wegennet?) met de gemeente Kampen en/of provincie Overijssel over de verbreding van de N50 tussen Kampen en Kampen-Zuid?

Antwoord

Nee. Voor de verbreding van de N50 tussen Kampen en Kampen Zuid zijn geen andere afspraken gemaakt dan de afspraken in het BO MIRT van het najaar 2011:

verbreding van de autoweg tot een 2x2 autoweg, 100 km/uur tussen de aansluitingen Kampen Zuid en Kampen. Het Rijk had hiervoor € 8 mln beschikbaar gesteld en de provincie Overijssel aanvullend maximaal € 4,4 mln.

48

Is het mogelijk om door de uitvoering van quick-win maatregelen op de A20, de noodzaak voor aanpak van de A13/A16/A20 voor een langere termijn weg te nemen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Nee. Dat is niet mogelijk. Er is sprake van een fors knelpunt in het RC-scenario in 2020 op de A13 en de A20. De omvang van de problematiek wordt door de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van 2011 bevestigd. Uit de Trajectnota/MER A13/A16 blijkt, dat met de aanleg van de A13/A16 de problemen worden aangepakt en tevens de robuustheid van het netwerk in de Zuidelijke Randstad wordt verbeterd. Het doorvoeren van enkele quick-wins op de A20 zal niet afdoende zijn.

49

Is het mogelijk de Portway 2012-variant in het besluitvormingsproces te betrekken?

Antwoord

Nee. De Stadsregio Rotterdam heeft deze variant van de Portway getoetst. De Stadsregio Rotterdam concludeert dat de Portway 2012-variant de doelstellingen van het project A13/A16 niet realiseert. Dit is door de Stadsregio in haar brief van 20 maart 2012 aan de betreffende bewonersorganisatie geschreven. De Portway Budget verbetert de betrouwbaarheid van de reistijd onvoldoende (vooral omdat het geen alternatieve route voor de bestaande route via de A13 en de A20 betreft, zoals de A13/16). De leefbaarheid langs de A20 zal verder afnemen (in het rapport van de initiatiefnemers van de Portway staat, dat schermen van 6 meter hoog nodig zijn). Het onderliggend wegennet wordt te zwaar belast. De A20 moet van 2x3 rijstroken naar 2x5 of 2x6 rijstroken (hetgeen een zeer kostbare ingreep in de fysiek beperkte ruimte betekent). De Portway Budget brengt een aantal majeure inpassingsvraagstukken met zich mee. Het voorgaande betekent tevens, dat de Portway 2012-variant niet binnen het beschikbare budget past.

50

Welk bedrag van de berekende tolinkomsten van de Blankenburgtunnel en de A13/A16 (voor ieder project afzonderlijk aan te geven) wordt ingezet voor inpassing c.q. voor de aanvulling van het infrastructuurfonds?

Antwoord

De aanleg van de Blankenburgverbinding, variant Krabbeplas West, inclusief Alkeettunnel is geraamd op circa € 1,1 miljard. De aanleg van de Blankenburgverbinding wordt deels bekostigd uit tolopbrengsten (€ 300 miljoen euro) voor alle verkeer. In de raming zijn de kosten voor de inpassing meegenomen. Aanvullend heb ik maximaal € 25 miljoen beschikbaar gesteld voor de realisatie van de inpassingsvisie.

De geraamde netto tolopbrengsten voor de A13/A16 bedraagt € 245 mln en is nodig voor de dekking van de geraamde kosten, inclusief de afgesproken inpassing. De tolopbrengsten van de A13/A16 zijn specifiek

bedoeld voor de bekostiging van het project A13/A16 en de tolopbrengsten van Blankenburgtunnel voor de bekostiging van de Blankenburgverbinding.

51

Hoeveel zou er bezuinigd kunnen worden door de aanleg van een nieuw stuk snelweg ten noorden van Rotterdam tussen de A13 en de A16 te schrappen?

Antwoord

Het budget voor de A13/A16 bedraagt € 700 mln (zonder tolopbrengsten), waarvan € 600 mln van lenM en € 100 mln. van de regio. Inclusief € 245 mln tol komt het beschikbare budget op € 945 mln.

52

Hoeveel zal de toename van de stikstof- en fijnstofconcentratie bedragen op het gedeelte waar de weg ten noorden van Rotterdam tussen de A13/A16 wordt aangelegd in het geval dat deze plannen doorgaan?

Antwoord

Tussen 2015 en 2020 daalt de concentratie NO₂ met 3,5 ug/m³ en blijft de concentratie PM10 gelijk (22,6 ug/m³), ondanks de toename van het aantal motorvoertuigen van 20.000 naar 100.000. Dit komt omdat auto's schoner worden.

53

Is er een integrale afweging gemaakt tussen de vele projecten (o.a. A4 Passage en Poorten & Inprikkers, Rotterdamsebaan, A4 Midden-Delfland, A13/A16/A20) in de Zuidvleugel die in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) zijn opgenomen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

De effecten van de verschillende projecten zijn in beeld gebracht in de Integrale Verkeersanalyse Zuidvleugel Randstad die op 30 augustus 2012 aan de Tweede Kamer is verzonden. (TK 2011–2012, 32 598, nr. 15, d.d. 30 augustus 2012).

54

Is het mogelijk om de daadwerkelijke besluitvorming over de projecten A4 Passage en Poorten & Inprikkers, Rotterdamsebaan, A4 Midden-Delfland, A13/A16/A20 met elkaar te verbinden?

Antwoord

De integrale effecten van de verschillende projecten zijn in beeld gebracht in de Integrale Verkeersanalyse Zuidvleugel Randstad die op 30 augustus 2012 aan de Tweede Kamer is verzonden (TK 2011–2012, 32 598, nr. 15, d.d. 30 augustus 2012). Een gecombineerde besluitvorming over de genoemde projecten is moeilijk te realiseren aangezien ieder project zijn eigen planning, doelen en omgeving kent.

55

Is het voldoende duidelijk wat de implicaties van de vele projecten in de Zuidvleugel zijn op het knooppunt Kethelplein?

Antwoord

Ja. In het kader van de Integrale Verkeersanalyse Zuidvleugel is ook gestudeerd op de maatregelen, die moeten worden getroffen om het verkeer in de omgeving van een aangelegde Blankenburgtunnel te laten doorstormen, waaronder het Kethelplein. De maatregelen maken

onderdeel uit van het voorkeursalternatief. Daarbij is uitgegaan van de A4 Delft-Schiedam en de A13/A16. Tevens is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd voor de gevolgen van de aanleg A4 Passage Den Haag (MIRT-Verkenning Haaglanden).

56

Hoeveel wordt er bezuinigd door de temporisering van de aanleg van de tram naar de Uithof in Utrecht?

Antwoord

Door deze temporisering wordt niet bespaard; het totale bedrag voor de tram naar de Uithof die het Rijk heeft gereserveerd is ongewijzigd en betreft € 110 mln incl. btw.

57

Wat zijn de implicaties voor de temporisering van de aanleg van de tram naar de Uithof voor de bereikbaarheid in de regio Utrecht en wat zijn de implicaties van de temporisering van de aanleg van de tram naar de Uithof op de uitvoering van de Ring Utrecht?

Antwoord

Ik zie geen aanleiding te veronderstellen dat een vertraging van 1 jaar van de tram naar de Uithof leidt tot implicaties voor de Ring Utrecht en de bereikbaarheid van de regio; er vindt goed overleg plaats met de gemeente Utrecht over de afstemming tussen de 2 projecten.

58

In hoeverre wijken de ramingen van de kosten voor de A27-Ring Utrecht (2x7) af van die in de quick scan 2009? Waardoor zijn deze afwijkingen veroorzaakt?

Antwoord

In 2009 is geconstateerd dat de kostenraming van de voorkeursrichting boven het taakstellend budget lag. Sindsdien is het tracé veel gedetailleerder uitgewerkt en zijn tracé-optimalisaties doorgevoerd. Veel daarvan leiden tot lagere kosten (o.a. door minder aantasting van vastgoed en andere functies). Ook is de baten-lastendienst (Rijkswaterstaat) niet meer in de kostenraming verrekend door een andere bekostigingssystematiek van Rijkswaterstaat. In juni 2011 (kamerstuk 32 500A, nr 83) is extra budget beschikbaar gesteld voor de verbreding van de A12. De Noorderlijke Randweg Utrecht is een apart project geworden en in het project Ring Utrecht is een stukje tracé van Lunetten-Hoopolder opgenomen.

59

Voldoet de oplossingsrichting A27-Ring Utrecht (2x7) aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit, wanneer men dit bijstelt aan de prognoses uit 2012?

Antwoord

Ja.

60

Hoe groot is het aantal voertuigverliesuren in de oplossingsrichting A27-Ring Utrecht (2x7) en wat zijn de kosten daarvan? Hoeveel zou dit zijn wanneer men rekening houdt met actuele prognoses?

Antwoord

Zie vraag 61

Hoe groot is het aantal voertuigverliesuren in de oplossingsrichting Kracht van Utrecht en wat zijn de kosten daarvan? Hoeveel zou dit zijn wanneer men rekening houdt met actuele prognoses?

Antwoord

Voor beide oplossingsrichtingen is voor het gehele studiegebied in 2009 doorgerekend wat de effecten op voertuigverliesuren zijn. De verschillende 2x7-varianten komen allen uit op een reductie van 10–14% van het totaal aantal voertuigverliesuren. In het onderzoeksrapport Tussenfase Planstudie Ring Utrecht uit 2009 is, op basis van een reductie van 12% voertuigverliesuren, berekend dat dit € 83,7 mln per jaar oplevert aan reistijd- en betrouwbaarheidsbaten.

Bij de «Kracht van Utrecht» wordt een reductie van 32% gerealiseerd, maar dit leidt niet tot een oplossing omdat de meeste winst elders in het studiegebied ligt en niet op de A27. Dit alternatief is daarnaast vele malen duurder (€ 10 mld) dan het beschikbare budget.

62

- a. *Kan de minister inzicht geven in de gevolgen voor doorstroming en milieukwaliteit (waaronder lokale luchtkwaliteit) van en rondom de Noordelijke Randweg Utrecht (hierna: NRU) door dit project uit te stellen naar 2026–2028, mede gelet op het extra te verwachten verkeer gedurende de uitvoering van het project A27 ring Utrecht?*

Antwoord a

De NRU is een project van de gemeente en de provincie Utrecht. Voor de effecten en gevolgen van de verschillende alternatieven en varianten verwijs ik u naar de site van de gemeente Utrecht: www.utrecht.nl/nru. Met de temporisering zullen de effecten van de opwaardering zich later voordoen dan gepland. Eén van de criteria waar de aannemer voor de A27 op zal worden beoordeeld, is de hinder voor het verkeer. De aannemer zal een plan moeten maken om de verkeershinder te minimaliseren, wetende dat de NRU niet is opgewaardeerd.

- b. *Hoeveel gaat de voorgestelde oplossingsrichting NRU volgens de laatste ramingen kosten? Wat zijn hierbij de kosten voor technische ballast enerzijds en inpassingsmaatregelen anderzijds?*

Antwoord b

Ik beschik niet over deze informatie. De NRU wordt uitgewerkt door de gemeente Utrecht. Ik heb voor de opwaardering van de NRU € 158 mln beschikbaar gesteld (pp 2011, inclusief BTW), de regio € 50 mln.

- c. *Klopt het dat eerder juist is afgesproken de NRU voorafgaand aan de A27 aan te pakken?*

Antwoord c

In december 2010 is afgesproken dat de NRU wordt opgewaardeerd, en dat het project uiterlijk in 2016 moet zijn gestart. Ik moet nu € 6,4 mld bezuinigen en ik heb vooraf aangegeven dat ik niet alle gemaakte afspraken kan nakomen. De NRU wordt niet geschrapt, maar wel getemporiseerd.

- d. *Betekent het later aanpakken van de NRU niet dubbel werk omdat er toch maatregelen zullen moeten worden genomen gedurende de werkzaamheden aan de A27? Werkt uitstel van NRU met andere woorden niet juist kostenverhogend?*

Antwoord d

Nee. De aannemer van de A27 zal onder meer geselecteerd worden op het criterium «hinder voor het verkeer». De aannemer zal een plan moeten maken om de verkeershinder te minimaliseren, wetende dat de NRU niet is opgewaardeerd.

- e. *Klopt het dat de NRU onderdeel is van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL)? Wat betekent het uitstellen van dit project voor het halen van de doelen van het NSL?*

Antwoord e

Ja, de NRU maakt onderdeel uit van het NSL. Het NSL heeft tot doel het voldoen aan de normen voor NO² per 1 jan 2015. De realisatie van de NRU zou overigens pas in 2016 starten, dus na 2015. Het is niet uit te sluiten dat het temporiseren van het project aanvullende maatregelen nodig maakt binnen het NSL. Dit zal moeten blijken uit NSL-monitoringstool waarin alle gewijzigde inzichten integraal worden doorgerekend.

- f. *Kunt u aangeven welke uitgestelde projecten nog meer van belang zijn voor het halen van de doelen uit het NSL?*

Antwoord f

Het bepalende moment waarop de doelen van het NSL moeten zijn gerealiseerd, is 1 januari 2015. De doelen van NSL-projecten die voor 1 januari 2015 gehaald zouden zijn, zullen ondanks eventuele temporisering, nog steeds worden gehaald, met uitzondering van de N35 Zwolle-Wijthmen. Projecteffecten van vertraagde projecten met realisatie 2015–2020 worden binnen het NSL doorgerekend voor het doorkijkjaar 2020.

- g. *Kunt u aangeven welke aanvullende maatregelen u neemt om de doelen van het NSL ondanks het uitstel van deze projecten op tijd te halen?*

Antwoord g

Uit de komende NSL monitoringsronde zal blijken wat het effect is van de meest recente luchtkwaliteitsontwikkelingen inclusief de uitgestelde realisatie van projecten op de diverse NSL zichtjaren.

63

- a. *Waarom is voor de Ring Utrecht het economisch rendement niet doorslaggevend? Waarom wordt daar niet uitgegaan van een maatschappelijke kostenbatenanalyse (hierna: MKBA) en een risicoanalyse?*

Antwoord a

Het economisch rendement is niet het enige criterium waar de besluiten over het Infrastructuurfonds op zijn gebaseerd. Voor een overzicht van de gehanteerde criteria verwijs ik naar mijn brief van 13 februari 2013 (TK 33 400A, nr 48). In 2009 is een Quick Scan van investeringskosten en reistijdbaten gemaakt, conform de bestuurlijke afspraken. Afgesproken is in de 2^e fase van de planstudie een MKBA (Maatschappelijke Kosten Baten Analyse) uit te voeren.

- b. *Wat is het gereserveerde bedrag voor de Ring Utrecht? Is in dit bedrag al rekening gehouden met eventuele extra investeringen vanwege de bouwrisico's?*

Antwoord b

Het taakstellende budget voor de Ring Utrecht is € 921 mln (prijspeil 2011) voor de A27 en € 145 mln (prijspeil 2011) voor de verbreding van de A12 en € 158 mln (prijspijs 2011, inclusief BTW) voor de NRU. Hiervoor zal het project uitgevoerd moeten worden. Dat geldt ook voor de bouwrisico's.

- c. *Wat is de begrote investering voor de A27-Ring Utrecht 2x7 buiten de bak? Is dit gebaseerd op de laatste ramingen en betreft dit alle kosten? Wat zijn hierbij de kosten voor technische ballast enerzijds en inpassingsmaatregelen anderzijds? Wat kost de variant met 2x6 binnen de bak? Is dit gebaseerd op de laatste ramingen en betreft dit alle kosten? Hoe groot is de onzekerheidsmarge van deze bedragen?*

Antwoord c

In 2009 zijn voor zowel de variant buiten als binnen de bak ramingen gemaakt. Deze kwamen uit op € 1,6 mld versus 1,07 mld. Hier waren inbegrepen de A27, de NRU, de A12 én interne kosten van Rijkswaterstaat. In het taakstellende budget zoals nu opgenomen (zie antwoord 63b) zijn de interne kosten van Rijkswaterstaat niet meer meegenomen omdat die door een andere begrotingssystematiek niet meer per project worden toegekend. Binnen bovengenoemde bedragen is rekening gehouden met ongeveer € 200 mln aan inpassingsmaatregelen. De kostenraming wordt verder uitgewerkt op het moment dat de voorkeursvariant definitief bekend is. Hierin zal een risicomarge van +/- 25% worden opgenomen.

- d. *Klopt het dat technische oplossingen voor het folie bij de A27 bakverbreding nog niet voorhanden zijn, maar dit onderdeel is van de aanbesteding? Waarom wordt de oplossing van dergelijke omvangrijke risico's pas gezocht tijdens de aanbestedingsfase? Is er een maximum gesteld aan het bedrag voor de bouwtechnische oplossing?*

Antwoord d

Dit klopt niet. Er zijn technische oplossingen voorhanden met bestaande technieken. Het beheersen van de risico's van het bouwen in de folie is voor mij een continu aandachtspunt. In alle fases van de tracé-uitwerking besteed ik daar aandacht aan.

64

Wat zijn de geschatte kosten (ook maatschappelijk) indien de folieconstructie bij een verbreding van de bak bij Amelisweerd beschadigd raakt?

Antwoord

Alle inspanningen zullen er op gericht zijn om beschadiging van het folie tijdens de bouw te voorkómen. Een kleine beschadiging kan worden opgevangen met de capaciteit van het huidige pompsysteem. Er wordt momenteel gestudeerd op de gevolgen van een worst case scenario en de beheersing daarvan. Bij dat laatste wordt gedacht aan het treffen van preventieve maatregelen, het opstellen van draaiboeken en het stellen van strikte randvoorwaarden in de kwaliteitsborging van het werkproces van de aannemer.

65

Wat kan er bespaard worden wanneer de A27 bij Amelisweerd twee maal zes rijstroken krijgt ten opzichte van twee maal zeven rijstroken en dus binnen de bak blijft?

Antwoord

Dat weet ik niet. Er wordt vaak een besparing van € 400 mln genoemd, maar dat bedrag ken ik niet. Er is gekozen voor 2x7 rijstroken, en de varianten met 2x6 rijstroken binnen de bak zijn financieel niet verder uitgewerkt.

66

Hoeveel zou er bezuinigd worden door de plannen voor de A27 bij Amelisweerd te schrappen en de huidige situatie te behouden?

Antwoord

Het zou dan gaan om een besparing van € 921 mln (prijsspeil 2011).

67

Hoeveel zal de toename van de stikstof- en fijnstofconcentratie bedragen op het gedeelte van de A27 bij Amelisweerd waar een verbreding plaatsvindt in het geval dat deze plannen doorgaan?

Antwoord

Dat wordt berekend bij het maken van het MER 2^e Fase (gepland voor 2014) en de stikstof- en fijnstofberekeningen worden dan voor het gehele studiegebied gemaakt en niet voor onderdelen daarvan. Overigens, voor alle in de MER 1^e Fase van de Ring Utrecht onderzochte alternatieven geldt dat de hoogste jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM10 in 2020 onder de norm blijven. Voor de varianten Splitsen en Selecteren (2x6 en 2x7 rijstroken) wordt dit bevestigd door de berekeningen die zijn uitgevoerd voor de 2^e Trechterstap.

68

Bestaat de mogelijkheid om met voorfinanciering door de provincie Groningen (bijvoorbeeld uit RegioSpecifiekPakket-middelen) de verbreding van de A7 bij Groningen ongetemporeerd door te voeren?

Antwoord

Voorfinanciering door de provincie Groningen zal de realisering van het project niet of nauwelijks versnellen. Vanwege de invoering van SWUNG en de langere tijd die nodig is voor de geluidsonderzoeken, is de Tracéwetprocedure vertraagd. Het verschuiven van de start van realisatie naar 2015 (in plaats van 2014) is daarom de huidige planning.

69

Is voor de A15 al duidelijk voor welke inpassingsvariant wordt gekozen?

Antwoord

In mijn brief van 22 juni 2012 (Kamerstukken 29 385, nr. 72) heb ik u geïnformeerd over mijn keuze van de variant die ik in het (ontwerp)tracébesluit laat uitwerken, namelijk: het doortrekkingsalternatief A15 Noord met een verlengde en (half)verdiepte ligging bij Groessen.

70

Hoeveel zou er bezuinigd kunnen worden door de aanleg van een nieuw stuk snelweg tussen de A12 en A15 bij Nijmegen te schrappen?

Antwoord

Rijk en regio hebben over de A12/A15 en de A12 Ede-Gijsoord integrale afspraken gemaakt. De totale rijksbijdrage aan beide projecten bedraagt € 251 mln, waarvan € 144 mln op de begroting is opgenomen onder het project A12/A15. Overigens, het benodigde budget voor de A12/A15 is hoger. Voor de A12/A15 is daarom ook rekening gehouden met de toeloping van € 282,5 mln en de regionale bijdrage van 372,5 mln.

71

Hoeveel zal de toename van de stikstof- en fijnstofconcentratie bedragen op het gedeelte waar de weg tussen de A12 en A15 bij Nijmegen wordt aangelegd in het geval dat deze plannen doorgaan?

Antwoord

Zoals opgenomen in de MER blijven de toe- en afnames van de concentratie van fijnstof (PM10) onder de 1,2 g/m³. In het m.e.r.-onderzoek is aangesloten bij de Wet milieubeheer, waarin verschillen kleiner dan 1,2 g/m³ als «niet in betekenende mate» worden bestempeld.

In de komende fase bij het OTB zal de stikstofdepositie gedetailleerd worden berekend. Indien sprake mocht zijn van niet uit te sluiten significante negatieve effecten op de natuur, zal ik tevens de mitigerende maatregelen aangeven om deze effecten tegen te gaan.

72

Is er inzake de N18 al inzicht in een mogelijke meevaller in de aanbesteding?

Antwoord

De aanbesteding moet nog plaatsvinden. Eerst moet nog het tracébesluit worden vastgesteld (planning voor de zomer dit jaar). Pas daarna kan de aanbesteding worden afgerond. Daarom is nu nog onbekend of er een aanbestedingsmeevaller is.

73

Kan een mogelijke meevaller in de aanbesteding van de N18 worden gebruikt voor verdiepte ligging bij Haaksbergen?

Antwoord

De aanbestedingsmeevaller is pas bekend op het moment dat de aanbesteding is afgerond. Een eventuele meevaller moet in elk geval de PPS-taakstelling (€ 10 mln) en de terugbetaling van de indexering aan de regio (€ 4,3 mln) worden bekostigd. Kortom: een eventuele meevaller is hard nodig voor andere overeengekomen afspraken en de opgelegde taakstelling. Een eventueel restant vloeit terug naar het Infrastructuurfonds conform de daarvoor geldende spelregels om daarmee tegenvallers bij andere projecten op te vangen. Overigens, tijdens het AO van 28 juni 2012 heb ik aangegeven dat een verdiepte ligging niet nodig is, en als Haaksbergen dat wil, de regio zelf de extra kosten hiervan moet financieren.

74

Bestaat er inzicht in het oplossend vermogen van de nieuwe oost-west verbinding tussen Eindhoven en Helmond (onderdeel verkeersruit Eindhoven-Helmond) en kan de rijksbijdrage van € 259 mln. niet effectiever worden ingezet om de bereikbaarheid van de brainport te verbeteren?

Antwoord

De financiële betrokkenheid van het rijk is gebaseerd op het onttrekken van de verkeersbewegingen uit het middengebied en de ontwikkeling van de Brainport Eindhoven. Om dit regionale en inmiddels ook nationale belang van de Brainport tot uiting te laten komen heeft de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat € 259 mln ter beschikking gesteld voor een regionale bereikbaarheidvraagstuk aan de oostzijde van de Brainport. Er zijn dus meerdere oplossingen mogelijk.

75

Wat zijn de implicaties van de temporisering van de rijksbijdrage aan de verbreding van de A58 voor de haalbaarheid van de voorfinanciering door de provincie Noord-Brabant en een consortium van marktpartijen?

Antwoord

In het voorjaar van 2012 is gekeken naar de haalbaarheid van het initiatief van de Stichting A58 om met innovatieve maatregelen op en om de weg een versnelling van de verbreding van de A58 op de trajecten Eindhoven-Tilburg en St Annabosch-Galder te realiseren (de zogenaamde DBFM-plus constructie). Hierbij zouden de kosten voor de versnelling door de provincie Noord-Brabant uit de opbrengsten van innovatieve maatregelen worden gedekt. Uit deze globale analyse van de innovatieve maatregelen bleek een versnelling tussen de 2 en 5 jaar mogelijk. In de verkenning A58 zou dit nader worden onderzocht en worden onderbouwd zodat na de verkenning er een bestuurlijk go/no-go zou komen voor de DBFM-plus constructie. Dit was voor de provincie Noord-Brabant een reden om in te stemmen met de voorfinanciering.

De temporisering van de rijksbijdrage aan de verbreding van de A58 van 2 jaar zet meer druk op de haalbaarheid van de DBFM-plus constructie en hiermee op de haalbaarheid van de versnelling. Het rendement van de innovatieve maatregelen en hiermee dus de verdien capaciteit moet nu hoger zijn om meer jaren te kunnen voorfinancieren. In hoeverre de DBFM-plus constructie werkelijk haalbaar is zal echter verder moeten blijken uit de verkenning A58.

76

Kunt u overzichtelijk aangeven hoe het budget voor wegen, OV/Spoor, vaarwegen en Regionaal/Lokaal zich de afgelopen jaren heeft ontwikkeld met daarbij onderscheid naar aanleg en beheer & onderhoud?

Antwoord

U treft deze informatie inclusief een toelichting daarbij in ontwikkeling van de omvang van begroting van afgelopen jaren voor de verschillende modaliteiten uitgesplitst naar aanleg en beheer en onderhoud in bijlage 1.

77

Waarom gebruikt u de gangbare verdeelsleutel voor de bezuinigingen op de infrastructuur, terwijl de problemen op met name de weg ondertussen behoorlijk afgenomen zijn?

Antwoord

Alhoewel problemen op de weg zijn afgenomen betekent dit niet dat alle knelpunten zijn opgelost. In de brief van december 2010 (Tweede Kamernummer 32 500 XII nr.55) heb ik aangegeven dat nog tientallen miljarden nodig zijn. Op middellange termijn zal de aantrekkende economie en de geringe daling van de reële brandstofprijzen weer zorgen voor een toename van het verkeer en de files. Vandaar dat, naast Beter Benutten, ook het investeren in wegen de komende jaren van belang blijft. Vandaar dat voor de gebruikelijke sleutel is gekozen.

78

Kunt u aangeven wat tot nu toe de gevolgen zijn van de bezuinigingen op regionale en lokale infrastructuur? Waar leggen de regio's hoofdzakelijk de bezuinigingen neer?

Antwoord

Het voorstel gaat in hoofdzaak om bezuinigingen op rijksinfrastructuur; de lopende projecten zijn buiten de bezuinigingen gelaten, maar deels wel getemporiseerd. De wijzigingen in de programmering van onderdelen van het hoofdwegennet betekent dan ook de effecten op het onderliggende wegennet later aan de orde zijn.

De wijziging in de planning voor regionale openbaar vervoer en wegprojecten is aangegeven in de bijlage van spoor en wegen bij de brief van

13 februari. Het is aan de betrokken decentrale overheden om te bezien of door de temporisering van de Rijksbijdrage daadwerkelijk een vertraging ontstaat bij de oplevering van het betreffende project. De geactualiseerde planning zal zoveel als mogelijk in het MIRT 2014 worden opgenomen.

79

Kunt u aangeven op welke manier u projecten gaat vertragen? Op welke onderdelen gaat u afwijken van de kaders van Sneller en Beter?

Antwoord

Ik ga projecten vertragen door uitstel van de start van de uitvoering. In de bijlagen bij mijn brief aan uw Kamer kunt u per project terugzien wat dit concreet betekent. Tevens heb ik in mijn brief aan uw Kamer aangegeven dat ik (tijdelijk) af zal wijken van de kaders van Sneller en Beter. Het gaat dan hoofdzakelijk om de doorlooptijd van projecten. De besluitvorming over een project vertraag ik niet, alleen schuif ik van geval tot geval de start van de realisatie naar een later moment. Daarmee kan ook de openstelling naar achteren verschuiven. In het MIRT projectenboek 2014 zal voor zover mogelijk voor alle projecten een geactualiseerde planning worden opgenomen.

80

Kunt u aangeven op welke manier de investeringen en andere maatregelen van het Rijk, de regio en het bedrijfsleven beter op elkaar aan gaan sluiten zodat elke euro optimaal kan renderen?

Antwoord

Dit heb ik in mijn brief aangegeven. De gebiedsagenda's van rijk en regio die dit jaar geactualiseerd worden, geven richting aan (nieuwe) investeringen. Door gebiedsgericht en integraal te werk te gaan kunnen we de synergie tussen het mobiliteitsstelsel en ruimtelijke ontwikkeling in een gebied vergroten en dáár investeren waar de maatschappelijke meerwaarde het grootst is. Door investeringen en andere maatregelen van Rijk, regio en bedrijfsleven beter op elkaar te laten aansluiten kan elke euro optimaal renderen.

Om dit nu al in de praktijk invulling te geven heeft het kabinet onder meer het programma Beter Benutten in het leven geroepen. In dit programma werken Rijk, regio en bedrijfsleven samen. Door regionale programmateams waarin Rijk, regio en bedrijfsleven nauw samenwerken op het gebied van beter benutten, wordt van een groot aantal maatregelen bekeken of er concrete afspraken gemaakt kunnen worden met werkgevers die er baat bij hebben.

81

Waarom kiest u voor de invulling van de nieuwe investeringen in wegen voor de gebieden met de grootste knelpunten en niet – net zoals bij het beoordelen van de bezuinigingen – voor de maatregelen die het grootste effect op robuustheid en veiligheid hebben?

Antwoord

Ik heb juist aangegeven in mijn brief aan uw Kamer dat ik werk aan een robuust en veilig hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen. Gegeven mijn beperkte budget zal ik echter zeer selectief moeten zijn en heb daarom aangegeven dat ik prioriteit leg bij infrastructurele knelpunten die zich al in een laag groeiscenario voordoen.

82

Hoe kan het dat verschillende wegprojecten in de bijlage staan omschreven als een verbetering aan de veiligheid, maar in de beoordeling

gezien worden als geen bijdrage aan een robuuster en veiliger netwerk (N57/59 Verkeersveiligheid, A6/A7 Knooppunt Joure, N18 Varsseveld-Enschede, N50 Kampen-Kampen Zuid, A67 no-regretpakket)?

Antwoord

Voor het criterium «Robuuster en veiliger netwerk» heb ik voor het wegendeel gekeken of er sprake is van een nieuwe doorsnijding. Wanneer dit niet het geval is scoort een project «Nee». Een veiliger netwerk heeft bij dit eerste criterium betrekking op de spoorsector (ERTMS en programma overwegen) zie ook mijn brief van 13 februari 2013 (Kamerstuk 33 400 A, nr. 48). Voor het wegendeel is een verbetering van de verkeersveiligheid meegenomen bij criterium «SVIR doel: waarborgen leefbare en veilige leefomgeving». Dit criterium is geoperationaliseerd door te beoordelen of het waarborgen van een leefbare en veilige leefomgeving tot het hoofddoel (++) of nevendoeel van het project behoort (+).

83

Welke aanpassingen zijn gedaan in het bezuinigingspakket naar aanleiding van de bijeenkomsten met de regio's?

Antwoord

De regio's konden voorstellen voor wijzigingen doen mits die voorstellen bleven passen binnen het regeerakkoord én het financiële kader. De voorstellen die zijn gedaan leidden tot een hoger benodigd budget en konden daarom niet worden gehonoreerd.

In mijn brief heb ik wel aangegeven welke nadere afspraken ik heb gemaakt naar aanleiding van de bijeenkomsten met de regio's. Zo is bijvoorbeeld bevestigd dat zo spoedig mogelijk wordt gestart met het tracébesluit van de A2 verbreding Vonderen-Kerensheide en dat ten aanzien van Knooppunt Hoevelaken uiterlijk in het eerste kwartaal van 2014 wordt gestart met de aanbesteding.

84

Hoe verhoudt zich het voorliggende bezuinigingspakket met het investeringspakket infrastructuur, zoals voorgesteld op 1 maart 2013 (Kamerstuk 33 566, nr. 1)

Antwoord

In een separate brief informeer ik u nader over het investeringspakket dat is aangekondigd in de brief van de minister van Financiën (zie lenM/BSK-2013/53845).

85

Is per project berekend hoeveel economisch rendement elke geïnvesteerde euro oplevert?

Antwoord

Zie antwoord op vraag 90.

86

Welke gevolgen heeft het temporiseren van projecten voor de kosten die worden besteed aan de projectorganisaties?

Antwoord

Het temporiseren van (onderdelen van) projecten kan consequenties hebben voor de kosten die worden besteed aan de projectorganisaties. Dit moet nog nader worden uitgezocht (zie antwoord op vraag 79)

87

Zijn de bezuinigingsmaatregelen doorgerekend op milieueffecten? Zo ja, wat was hiervan de uitkomst? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Nee. De milieueffecten bereken ik per project in de planstudie- en verkenningfase. Op basis daarvan tref ik waar nodig maatregelen en wordt de keuze voor een variant gemaakt.

88

Is bij de doorrekening van de bezuinigingsmaatregelen rekening gehouden met aangepaste prognoses, bijvoorbeeld rekening houdend met economische en brandstofprijsontwikkeling en veranderend reisgedrag van jongeren?

Antwoord

Daar is rekening mee gehouden door te kijken naar de uitkomsten van de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse die is uitgevoerd op basis van verschillende toekomstscenario's. De veronderstelde verandering in het reisgedrag van jongeren zal lopende dit jaar nader door het KiM worden onderzocht.

89

- a. *Waarom is alleen gekeken naar afstel van projecten of temporisering en niet naar versobering van plannen mede in het licht van de afnemende mobiliteitsgroei en de stijgende olieprijsen?*
- b. *Kunt u een overzicht geven per project in de tabellen, of en zo ja welke mogelijkheden er zijn voor versobering door bijvoorbeeld bij wegbreiding niet met twee maar met één rijstrook uit te breiden inclusief een indicatie van de kostenbesparing per project?*

Zie antwoord op vraag 88 en vraag 77 ten aanzien van mobiliteitsgroei en stijgende olieprijsen. Voor versobering is niet gekozen omdat in het verleden al een forse versoberingsopgave is doorgevoerd bij Rutte I ((loopt op tot structureel € 50 mln per jaar t/m 2028)). Verder versoberen vind ik op dit moment onverantwoord.

90

- a. *Kunt u aangeven hoe de score onder «economisch rendement» is bepaald?*

Antwoord a

Het economisch rendement is in eerste instantie beoordeeld aan de hand van de definitief beschikbare (M)KBA. Voor projecten waarvoor nog geen definitieve (M)KBA beschikbaar is, is op basis van ervaring (bij vergelijkbare projecten) en oudere (M)KBA's een inschatting gemaakt van het economisch rendement op basis van de omvang van het bereikbaarheidsknelpunt.

De scores zijn als volgt toegekend:

Score	MKBA
+++	MKBA > 1 bij hoge en lage groei
++	MKBA > 1 bij hoge en net onder 1 bij lage groei én het gemiddelde van die 2 is eveneens groter dan 1
+	MKBA > 1 bij hoge en ruim onder 1 bij lage groei én het gemiddelde van die 2 is eveneens 1 of net iets onder de 1.
0	MKBA < 1 bij hoge en lage groei

- b. *Kunt u, voor zover bekend, per project de MKBA-score geven? Kunt u daarbij ook de score geven als er wel al een concept MKBA-berekening is maar nog geen definitieve?*

Antwoord b

In de bijlage 2 is een overzicht weergegeven van de definitieve (M)KBA-scores.

- c. *Klopt het dat er projecten in de lijst zijn opgenomen met een score + of hoger bij economisch rendement, terwijl ze een negatieve MKBA-score hebben?*

Antwoord c

Dit is afhankelijk van het scenario. Indien een MKBA alleen bij hoge groei groter is dan 1 en bij lagere groei kleiner is dan 1 én het gemiddelde van die 2 scores is 1 of net iets onder de 1, dan scoort het project één plus. Een project dat bij zowel het lage als het hoge groeiscenario een MBKA kleiner dan 1 heeft scoort een 0.

91

Hoeveel zou er bezuinigd worden door de maximumsnelheid bij drukke ringwegen te verlagen naar 80 km/h, waardoor een flink aantal verbredingen rond ringwegen niet nodig zou zijn?

Antwoord

Snelheidsverlaging leidt er niet toe dat files worden opgelost. Investeren in verbredingen op ringwegen blijft nodig.

92

Hoe ziet de ontwikkeling van het reizigerskilometrage van autobestuurders op landelijk niveau er uit ten opzichte van de WLO-scenario's (Welvaart- en Leefomgeving) vanaf het jaar 2005 tot heden?

Antwoord

Het aantal voertuigkilometers op het hoofdwegennet is gestegen van 60,4 miljard in 2005 tot 65,0 miljard in 2011. Dit is een stijging van gemiddeld 1,2 procent per jaar. Over de periode 2000–2011 is de stijging groter: gemiddeld 1,4 procent per jaar (van 55,6 miljard in 2000 tot 65,0 miljard in 2011). In het WLO-scenario Regional Communities (uitgaande van lage economische groei) is sprake van een verwachte stijging van gemiddeld 0,8 procent per jaar tot 2030. In het WLO-scenario Global Economy (uitgaande van hoge economische groei) is sprake van een stijging van gemiddeld 1,7 procent per jaar tot 2030.

93

Hoe ziet de ontwikkeling van het reizigerskilometrage van autobestuurders van autobestuurders in Zuid-Holland er uit ten opzichte van de WLO-scenario's vanaf het jaar 2005 tot heden?

Antwoord

In de WLO-scenario's zijn geen cijfers per provincie opgenomen. De feitelijke ontwikkeling van het aantal voertuigkilometers op het hoofdwegennet in Zuid-Holland is vanaf 2005 met gemiddeld 1,0 procent per jaar gestegen.

94

Wat zijn de directe werkgelegenheidseffecten (zowel op korte als lange termijn) voor ieder van de volgende afzonderlijke projecten: Blankenburg-tunnel, A13/A16, Rotterdamsebaan, A27 bij Amelisweerd en Rijnland-route?

Antwoord

Uit het rapport «Effecten van bezuinigingen in de infrastructuur» van het Economisch Instituut voor de Bouw van 3 mei 2012 kan worden afgeleid dat 100 miljoen euro investeren in infrastructuur 600 manjaren oplevert. Hieruit blijkt het werkgelegenheidseffect bij infrastructuurprojecten.

In een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) worden de economische effecten als een project is uitgevoerd, inzichtelijk gemaakt. Het aantal voertuigverliesuren is hierbij van belang. Uit de gemaakte mkba's voor de Blankenburgverbinding, A13/A16 en Rijnlandroute blijkt een positief werkgelegenheidseffect in de regio. Dit komt mede door de daling in aantal voertuigverliesuren. Voor de A27 en Rotterdamsebaan is nog geen MKBA opgesteld.

95

Wat zijn de kwantitatieve effecten op kosten en baten van uitstel van investeringen met vijf jaar van de Blankenburgtunnel, A13/A16, A27 Amelisweerd en Rijnlandroute (per project aan te geven)?

Antwoord

Uitstel met 5 jaar betekent in zijn algemeenheid, dat de kosten in de komende 5 jaren zullen oplopen als gevolg van de prijsontwikkeling en de baten 5 jaar later zullen optreden. Een meer specifiek antwoord op deze vraag kan ik niet geven. Daarvoor zou het nodig zijn om nieuwe MKBA's op te stellen voor deze projecten, uitgaande van 5 jaar uitstel.

96

Wat zijn de geraamde kosten van de inpassingsmaatregelen bij de projecten Blankenburgtunnel, A13/A16, Rotterdamsebaan, A27 bij Amelisweerd en Rijnlandroute (per project aan te geven)?

Antwoord

De geraamde inpassingskosten voor de gekozen variant Krabbeplass-westplaats bij de Blankenburgtunnel zijn € 255 mln.

Een ruwe schatting van de inpassingskosten voor de verdiepte ligging, de tunnel op maaiveld ter hoogte van het Lage Bergse Bos en te treffen milieumaatregelen (zoals bijvoorbeeld dubbellaags ZOAB en geluidsschermen) bij de A13/A16 ligt tegen de € 300 mln.

Voor de A27 bij Amelisweerd zal een nieuwe kostenraming voor de Ring Utrecht worden gemaakt als de voorkeursvariant bekend is. Een schatting van de kosten van de inpassingsmaatregelen komt uit op € 200 mln.

Voor de Rotterdamsebaan en de Rijnlandroute zijn andere overheden verantwoordelijk. Bij deze projecten ben ik subsidieverlener en op dit moment heb ik geen inzicht in de omvang van de inpassingskosten.

97

Kunt u aangeven welk deel van de eerdere bezuinigingen op beheer en onderhoud al is uitgevoerd en wat de gevolgen hiervan zijn voor de weggebruikers?

Antwoord

Dit jaar wordt begonnen met de implementatie van de bezuinigingsmaatregelen. Een makkelijk door te voeren maatregel, zoals het versoberd bermbeheer, wordt per direct doorgevoerd. De gebruiker zal langs de weg minder strakke bermen aantreffen. Andere maatregelen, zoals versobering van de verlichting, wordt vanaf dit voorjaar uitgerold. Weer andere versoberingen en efficiencymaatregelen kunnen pas worden doorgevoerd zodra eerdere contractafspraken aflopen en nieuwe afspraken met

aannemers van kracht worden. Op dit moment kunnen nog geen concrete effecten worden gemeld. In bijlage 5 van de Rijksbegroting op het Infrastructuurfonds 2013 staat per maatregel een inschatting van het effect dat kan optreden.

98

Kunt u hardmaken dat er inderdaad niet op beheer en onderhoud wordt bezuinigd, ook niet via de lokale en regionale bezuinigingen?

Antwoord

Bij deze bezuinigingsronde is beheer en onderhoud ongemoeid gelaten. Decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor het beheer van hun infrastructuur en maken daarin hun eigen keuzes.

99

Wat zijn de gevolgen van de bezuinigingen voor het gebruik van maatregelen op het gebruik van Dynamisch Verkeersmanagement? Hoe ziet u in het licht van het Programma Beter Benutten en robuustheid?

Antwoord

In bijlage 5 van de Rijksbegroting op het Infrastructuurfonds staat dat het areaal van Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) kritisch wordt gezien en op plekken wordt verminderd. Dit moet leiden tot een besparing van € 165 mln tot en met 2020. In de effectbeschrijving staat dat deze versobering op de betreffende trajecten kan leiden tot 2%. In de invulling van de besparingen zal locatie- en trajectspecifiek worden gekeken waar negatieve effecten zoveel mogelijk kunnen worden vermeden gelet op intensiteiten, vormgeving van wegvakken etcetera. Het betreft hier dus lokaal maatwerk: de mate waarin DRIPS en matrixborden bijdragen aan de beleidsdoelen verschillen per locatie.

De versoberingen worden gezien in samenhang met Beter Benutten. Ook Beter Benutten is lokaal maatwerk en het DVM-areaal wordt enkel uitgebreid waar dit duidelijke meerwaarde heeft. Tegelijk wordt vanuit Beter Benutten met de betrokken regio's € 35 mln geïnvesteerd om weggebruikers In-Car tijdig en op maat te informeren over verplaatsings-tijdstip, route en vervoerswijze.

Zowel de besparing op DVM als de intensivering via Beter Benutten passen binnen mijn lange termijn strategie «Beter geïnformeerd op Weg» waar ik uw Kamer op 7 februari jl. (Kamerstuk 31 305 nr. 202) over heb geïnformeerd.

100

Hoeveel zou er bezuinigd kunnen worden door de plannen voor de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel te schrappen en dus niks aan te leggen?

Antwoord

Voor de aanleg van de Blankenburgverbinding, variant Krabbeplass West, inclusief Alkeettunnel, is circa 1100 mln euro geraamd. De aanleg wordt deels bekostigd uit tolopbrengsten (300 mln euro) voor alle verkeer. De uitkomsten van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse van de Blankenburgverbinding laten zien dat de aanleg van de Blankenburgverbinding voor de economie van Nederland een winstgevende investering is.

101

Hoeveel zal de toename van de stikstof- en fijnstofconcentratie bedragen op het gedeelte waar de Blankenburgtunnel of Oranjetunnel wordt aangelegd in het geval dat deze plannen doorgaan?

Antwoord

Op basis van de monitoringstool 2012 kan een grove inschatting voor 2020 worden geven voor de Blankenburgverbinding. Voor NO₂ is de verwachte toename 6 tot 8 ug/m³ en voor PM10 is de toename in de orde grootte van 1 ug/m³. Voor de Oranjetunnel zullen de effecten iets kleiner zijn.

102

Wat zijn de kosten en baten van de Blankenburgtunnel bij een scenario van lage economische groei uitgaande van de voorgestelde tolheffing?

Antwoord

Alle varianten van het Blankenburgtracé zijn bij invoering van tolheffing maatschappelijk gezien rendabel in het GE scenario en licht negatief in het RC scenario. Hierover heb ik u geïnformeerd op 12 maart 2012 (Kamerstukken II, 2011–2012 32 598, nr. 8). De varianten van het Oranjetracé zijn met tol in zowel het GE als het RC scenario negatief.

103

Wat is de reden dat de «welvaartseffecten reiskosten» van de Blankenburgtunnel in de rapporten van maart 2012 is bijgesteld naar € +116 mln. ten opzichte van de € -3 mln. die genoemd werd in de rapporten van november 2011?

Antwoord

De rapporten in november 2011 waren, zoals eerder aan Uw Kamer gemeld (Kamerstukken II, 2011–2012, 32 598, nr. 7), concept rapporten. In maart 2012 zijn de definitieve rapporten opgeleverd. In de tussenliggende periode zijn de concept cijfers getoetst en dus bijgesteld.

104

Is bij de verbreding van de A27 bij Amelisweerd rekening gehouden met de extra investering vanwege de bouwrisico's?

Antwoord

Voor de technische risico's wordt in de kostenraming een (extra) risicoverserving opgenomen.

105

Hoeveel zou er bezuinigd kunnen worden door de Rijnlandroute te schrappen en de situatie zo te houden zoals deze nu is?

Antwoord

De provincie heeft de kosten van de Rijnlandroute berekend op € 931 mln (prijsspeil 2010, exclusief BTW. De bijdrage van IenM aan het project is maximaal 535 mln (prijsspeil 2011, inclusief BTW).

106

Waarom is het voor het uitstel van de verbetering Twentekanaal gekozen in het licht van de ontwikkeling van de Maasvlakte en bevordering van het vervoer over water?

Antwoord

Er is voor de Twentekanal met name sprake van een autonome procedurele vertraging die tevens is benut ten behoeve van kasmatige inpassing van de taakstelling. Deze vertraging wordt veroorzaakt door de noodzaak tot versoberde keuzes, afstemming met regionale partners en onderzoek (o.a. kwel/bodemkwaliteit) dat meer tijd in beslag nam. Het belang van dit project wordt onderkend en staat niet ter discussie.

107

Wat zijn de gevolgen van het temporiseren van de reconstructie van het knooppunt Hoevelaken voor het huidige WegAanpassingsBesluit A28-verbreding?

Antwoord

Het temporiseren van de reconstructie van het knooppunt Hoevelaken heeft geen gevolgen voor het WegAanpassingsBesluit A28. Dit laatste project is al in realisatie.

108

Kan als gevolg van deze temporisering de verbindingsweg A28-A1 richting Apeldoorn nu enkelbaans uitgevoerd worden?

Antwoord

Nee. Het ontwerp van de A28/A1 blijft onveranderd. Het project is al aanbesteed en in realisatie.

Gemiddeld budget per jaar x 1000 periode t/m 2020

art. 12		Hoofdwegen		art. 13	Spoorwegen	
Begroting	<i>aanleg</i>	<i>beno</i>	<i>overig</i>	<i>aanleg</i>	<i>beno</i>	<i>overig</i>
2013	1.875	439	405	1.115	1.220	18
2012	2.089	473	413	1.093	1.374	0
2011	2.153	887	52	1.026	1.392	0
2010	2.065	918	53	865	1.589	0
2009	2.051	916	52	859	1.588	0
2008	1.866	921	62	593	1.535	0
2007	2.296	919	51	630	1.403	91

art. 14		Reg/Lok	art. 15		Hoofdvaarwegen	
Begroting	<i>Grote Reg/Lok</i>		<i>overig</i>	<i>aanleg</i>	<i>beno</i>	<i>overig</i>
2013	115		119	232	240	239
2012	138		140	251	258	243
2011	162		190	312	379	88
2010	143		171	285	412	88
2009	182		169	273	416	86
2008	188		2	248	413	85
2007	202		2	232	405	84

In de tabel zijn de gemiddelde begrotingvolumes opgenomen en uitgesplitst naar Aanleg en Beheer en Onderhoud vanaf het desbetreffende begrotingsjaar in de periode t/m 2020.

Het jaartal in de kolom Begroting verwijst naar de volumes in het desbetreffende begrotingsjaar t/m 2020 (bijvoorbeeld: 2009 verwijst naar de Begroting 2009 en dus naar het toenmalige investeringsvolume gemiddeld per jaar 2009–2020)

Bij de bedragen voor aanleg van infrastructuur zijn hierbij alle budgetten meegeteld voor verkenningen, planuitwerking, realisatie en exploitatie van DBFM-contracten. Bij de bedragen voor realisatie en DBFM-contracten is deze ruimte juridisch verplicht en is er dus nagenoeg geen besluitvormingsvrijheid. Overigens is bij de verdeelsleutel zoals door ons gehanteerd bij de taakstelling en beschikbare vrije ruimte uitgegaan van het aanlegbudget zonder DBFM-contracten en zonder de projecten die in realisatie zijn omdat op die post geen beslisvrijheid is.

Een kanttekening bij deze cijfers is dat een vergelijking over de volumes op jaarbasis lastig blijkt te zijn. De reden ligt erin dat er een aantal omvangrijke (veelal technische) mutaties in de referentieperiode hebben plaatsgevonden. Zo is bij begroting 2011 besloten om de Rijkswaterstaat niet langer te bekostigen via een opslag op de programmagelden. Andere voorbeelden zijn grote projecten in die in bepaalde periodes zijn gerealiseerd, een fors aantal taakstellingen, de toekenning van aanvullende posten en het stopzetten van de voeding van het Infrastructuurfonds uit Fonds Economische Structuurversterking.

Project	KBA score*
<i>Vaarwegen</i>	
Lekkanaal/3 ^e kolk Beatrixsluis	0,5- 3,7
Kanaal Gent-Terneuzen	Totale internationale project: 0,1 – 1,0. Op basis van de Nederlandse bijdrage aan en baten van dit project: 0,5–2,0
Verruiming Twentekanalen fase 2 en capaciteit sluis Eefde	1,6 – 2,2
Volkeraksluizen	0,6 – 2,0
Zeetogang IJmond	De KBA voor de versnelde opwaardering van de sluis: 1,4- 1,5
Lichtenen buitenhaven IJmuiden	0,8 – 1,1
Vaarweg Eemshaven-Noordzee	1,5
Vaarweg IJsselmeer-Meppel	0,6 – 4,0
<i>Wegen</i>	
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere	1,3
N18 Varsseveld – Enschede	< 1,0
A13/A16/A20 Rotterdam	1,75 – 2,6
A27/A1 Utrecht Noord – knpt Eemnes – aansluiting Bunschoten	3,9
A28/A1 Knooppunt Hoevelaken	1,2
A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem -Nijmegen	2,25 – 2,4
A10 Amsterdam Zuidas (ZuidasDok)	0,99
Parallelbaan A12/A20 (Parallelstructuur Gouweknoop)	5,2
A4 Haaglanden (Passage en Poorten & Inprikkers)	0,3 – 1,5
Holland Rijnlandroute	1,9
Blankenburgverbinding (NWO)	0,9 – 2,2
A58 Sint Annabosch – Galder	0,7 – 5,1
N35 Zwolle – Wijnthmen	4,6
N23 Alkmaar – Zwolle (Westfrisiaweg)	< 1,0
N35 Nijverdal – Wierden	0,49 – 1,15
Eindhoven – Helmond voltooiing verkeersruit	0,7 – 2,0
<i>Spoor/OV</i>	
PHS voorkeursbeslissing	1,27–1,52 (met OV SAAL C/E» 1,59 tot 1,90)
Rijngouweliijn West	1
Tram Uithof	1,4
Ombouw Amstelveenlijn	0,9–1,4

* De bandbreedte wordt verklaard door het hanteren van verschillende groeiscenario's en/of verschillende uitwerkingsvarianten.