

Vergaderjaar 2014–2015

34 000 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2015

Nr. 14

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 19 november 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 16 september 2014 inzake het MIRT projectenboek 2015 (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) (Kamerstuk 34 000 A, nr. 4).

De Minister en de Staatssecretaris hebben deze vragen beantwoord bij brief van 17 november 2014. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De griffier van de commissie,
Sneep

Vraag 1

Is het mogelijk om bij het volgende MIRT-projectenboek weer paginanummers in te voegen?

Antwoord 1

Ja, dat is mogelijk. Wij zullen zorgen dat bij de pdf-versie van het MIRT Projectenoverzicht 2015 standaard paginanummers worden opgenomen. Deze zijn logischerwijs niet aanwezig in de web- en app-versie vanwege de selectiemogelijkheden en de fotopagina's van het onderdeel Gerealiseerde Projecten van de afgelopen 5 jaar; dit onderdeel wordt ook niet opgenomen in de pdf versie.

Vraag 2

Welke ruimte is tot nog 2028 beschikbaar voor nieuwe projecten aan het spoor, aan de weg en aan het water?

Antwoord 2

De investeringsruimte voor Wegen op artikel 12.07 bedraagt tot en met 2028 € 639 mln. zoals aangegeven in de begroting. Deze ruimte is beschikbaar voor risico's en de bekostiging van maatregelen uit de in het najaar van 2013 aangekondigde MIRT-onderzoeken (Kamerstuk 33 750 A, nr. 25). Daarnaast is voor Wegen op het artikel 14 Regionaal/Lokaal nog € 108 mln. beschikbaar. De investeringsruimte voor Vaarwegen op artikel 15.07 bedraagt € 128 mln. zoals aangegeven in de begroting. Deze ruimte is gereserveerd voor risico's in het lopende MIRT-programma. De investeringsruimte voor Spoor op artikel 13.08 bedraagt € 992 mln. en de investeringsruimte op artikel 14.01.04 voor Regionaal/Lokaal (deel OVS) bedraagt € 262 mln. zoals aangegeven in de begroting. De investeringsruimte is onder meer beschikbaar voor risico's en zal worden betrokken bij de herijking in het kader van de LTSa. Door inpassing van de prijsbijstelling (tranche 2013 en 2014) is een minregel ontstaan, waardoor er voor de jaren 2015 t/m 2017 per saldo geen investeringsruimte beschikbaar is.

Vraag 3

Welke budgettaire gevolgen heeft het rapport van de Algemene Rekenkamer «Instandhouding hoofdwegennet» (Kamerstuk 34 000-A, nr. 8) voor de besteedbare ruimte in het MIRT tot 2028?

Welke maatregelen neemt u naar aanleiding van rapport van de Algemene Rekenkamer waarin zij constateert dat het u te weinig geld heeft uitgetrokken voor het in goede staat houden van auto(snel)wegen tot en met 2020?

Antwoord 3

Naar aanleiding van het Algemene Rekenkamer rapport tref ik geen budgettaire maatregelen. Zoals ik in de bestuurlijke reactie heb aangegeven wil ik niet alle onderkende risico's op voorhand volledig financieel afdekken. Dat gebeurt pas wanneer risico's «voldoende hard» zijn. Tevens geldt dat de gereserveerde middelen voor areaalgroei voor de periode 2017–2020 uiterlijk bij de begrotingsvoorbereiding 2017 aan de juiste jaren worden toegewezen.

Vraag 4

Hoeveel tijdverlies leveren bezwaar- en beroepsprocedures door milieuorganisaties gemiddeld op? Hoeveel geld kost dit?

Antwoord 4

Bezwaar- en beroepsprocedures die door milieuorganisaties bij infrastructuurprojecten worden ingesteld leveren in het algemeen geen extra

tijdverlies (en daardoor kosten) op ten opzichte van de termijnen die in het algemeen zijn gemoeid met bezwaar- en beroepsprocedures. Dit komt omdat het maar zelden voorkomt dat enkel een milieuorganisatie van het recht van bezwaar- en beroep gebruik maakt, zonder dat ook andere belanghebbenden dit doen.

Bij infrastructuurprojecten die onder de Tracéwet vallen is geen bezwaar en hoger beroep mogelijk. Er is dan sprake van rechtstreeks beroep bij de Raad van State. De duur van de afhandeling hangt in de praktijk af van de complexiteit van de zaak. Daarover kan moeilijk een algemene uitspraak worden gedaan. In procedures (bijvoorbeeld verkeersbesluiten) waar wel bezwaar mogelijk is, is de behandeling gebonden aan de daarvoor in de Algemene wet bestuursrecht geldende termijnen, te weten zes weken om bezwaar te maken en maximaal 12 weken om een beslissing op bezwaar te nemen. Daarna volgt beroep bij de rechtbank. De duur hiervan is afhankelijk van de complexiteit van de zaak. Voor een eventueel daarop volgend hoger beroep rekent de Raad van State 14 maanden.

Vraag 5
ontbreekt

Antwoord 5
Niet van toepassing

Vraag 6
Wat is het verschil tussen beschikbare budgetten en taakstellende budgetten?

Antwoord 6
In het MIRT spelregelkader is opgenomen dat bij de voorkeursbeslissing van een project een eenduidige en concrete scope wordt vastgesteld met de daarbij behorende beschikbare financiën (op basis van een kostenraming). Vanaf het moment van de voorkeursbeslissing wordt het beschikbare budget van een project daarmee tevens een «taakstellend» budget. Dit willen zeggen dat er (bestuurlijk) afspraken worden gemaakt om de gewenste scope van een project binnen dit budget te realiseren en dat projectrisico's hierbinnen opgevangen worden. Dit budget wordt tevens als taakstellend budget in begroting/MIRT opgenomen.

Vraag 7
Waarom wordt de A67 tussen Geldrop en Leenderheide niet als een fileknelpunt gezien in de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA), terwijl het hier wel een reëel knelpunt betreft waar dagelijks files staan?

Antwoord 7
In de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse wordt bekeken of er volgens de normen zoals vastgesteld in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte een knelpunt is, of zal ontstaan. De gemiddelde reistijd mag volgens deze norm op snelwegen tussen steden maximaal anderhalf keer zo lang zijn als de reistijd buiten de spits. Op het traject A67 Leenderheide-Geldrop ligt de reistijd nu en in de toekomst onder deze norm. Overigens staat het traject Leenderheide-Geldrop ook niet in de file top 50 zoals zichtbaar is in het MIRT Projectenoverzicht 2015.

Vraag 8a
Wat zijn de implicaties van de nieuwe Europese infrastructuurfondsen voor de projecten in het MIRT-projectenboek?

Antwoord 8a

De gelden die in de Faciliteit Europese Verbindingen (CEF) voor transport-infrastructuur zijn gereserveerd in de periode 2014–2020 (in totaal € 26 mrd.) kunnen worden benut om de totstandkoming van MIRT-projecten met aantoonbare Europese meerwaarde te vergemakkelijken. Het gaat vooral om goed uitgewerkte projecten, die liggen op het kernnetwerk zoals vastgelegd in de verordening Transeuropees Vervoernetwerk (TEN-T). Hiervoor kan een beroep worden gedaan op subsidies, en in het geval van PPS-projecten ook op financiële instrumenten, zoals garantstellingen of leningen van de EIB. Voor het CEF is geen sprake van nationale enveloppen, zodat niet vooraf bekend is welk aandeel van de CEF middelen naar welke lidstaat vloeit. Elke aanvraag wordt apart beoordeeld door de Commissie op kwaliteit. In de regel zijn er jaarlijks oproepen voor voorstellen.

Vraag 8b

Onder welke voorwaarden kunnen het noorden en het zuiden een beroep doen op het Europese budget voor Trans-Europese Vervoersnetwerken (TEN-T)?

Antwoord 8b

Niet alleen nationale overheden maar ook private partijen en medeoverheden kunnen aanvragen indienen, mits deze voldoen aan de voorwaarden in de CEF-verordening en de specifieke oproep, mits er een dekking is voor het deel dat niet door de subsidie wordt gedekt, en mits de nationale overheid van oordeel is dat het project in overeenstemming is met het nationale beleid. Alle aanvragen die bij de Europese Commissie door Nederlandse partijen worden ingediend behoeven het fiat van het Ministerie van IenM.

Vraag 9

Zijn er regio's die sinds het Bestuurlijk Overleg (BO) MIRT van 2013 concrete voorstellen hebben gedaan om projecten versneld uit te voeren door voorfinanciering?

Antwoord 9

Nee, sinds de Bestuurlijke Overleggen MIRT van najaar 2013 zijn door de regio's geen concrete voorstellen gedaan om infrastructuurprojecten versneld uit te voeren door voorfinanciering.

Vraag 10

Wat is uw visie op het gebruik van de International Registry of Antiepileptic Drugs and Pregnancy (EuRAP)-richtlijnen voor verkeersveiligheid met betrekking tot de provinciale wegen?

Antwoord 10

De EuroRAP-beoordeling (European Road Assessment Programma) biedt wegbeheerders bruikbare informatie over de kwaliteit van de infrastructuur. Ik werk zelf hard met Rijkswaterstaat om uiterlijk 2020 het gehele rijkswegennet op het niveau van minimaal 3 sterren te hebben; nu voldoet ruim 99%. De ANWB heeft ook provinciale wegen beoordeeld op basis van de EuroRAP-methode en de provincies over de resultaten geïnformeerd. Provincies gebruiken deze resultaten, samen met eigen informatie en hulp van SWOV, om de veiligheid op het provinciale wegennet verder te verbeteren. Ik heb de provincies de praktische kennis en ervaring van Rijkswaterstaat bij het upgraden van het wegennet ter ondersteuning aangeboden.

Vraag 11

Wanneer vindt de herijking van de Welvaart en Leefomgeving (WLO-) scenario's plaats? Klopt het dat deze herijking voor dit najaar stond gepland, maar dat deze is uitgesteld?

Antwoord 11

De planbureaus zijn momenteel met deze herijking bezig. Een mogelijke afronding dit najaar bleek niet haalbaar. Afronding in de tweede helft van 2015 lijkt realistisch.

Vraag 12

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de (regionale) uitwerking van de extra inpassingmaatregelen conform de motie-Kuiken/Elias (Kamerstuk 33 400-A, nr. 15) voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO)?

Antwoord 12

Parallel aan de planuitwerking werken de regionale overheden aan een kwaliteitsprogramma, waarin een pakket aan maatregelen voor extra (bovenwettelijke) inpassingmaatregelen wordt uitgewerkt. De planning van het kwaliteitsprogramma is de verantwoordelijkheid van de regionale overheden. De verwachting is dat het kwaliteitsprogramma in 2015 wordt vastgesteld.

Vraag 13

Zijn de belemmeringen die het luchthaveninpassingsbesluit van Schiphol opwierp voor de ontwikkeling (bebouwingshoogte) van de Zuidas inmiddels weggenomen?

Antwoord 13

Momenteel vindt er nog afsluitend overleg plaats met de regio over de realisatie van de voorwaarden waaronder de plannen voor de (hoog)bouw op de Zuidas uitgevoerd kunnen worden. Het resultaat hiervan wordt vanwege vliegveiligheidsaspecten opgenomen in het wijzigingsbesluit Luchthavenindelingsbesluit, dat naar verwachting begin 2015 in werking zal treden.

Vraag 14

Bent u van plan om in te gaan op het aanbod van de gemeente Amsterdam om de versnelde aanleg van een nieuwe zeesluis bij IJmuiden mogelijk te maken door voorfinanciering?

Antwoord 14

- Ja, sinds de start van de verkenning in 2007 wordt met de regionale partners gemeente Amsterdam en Provincie Noord-Holland samengewerkt om de Noordersluis versneld te vervangen, waarbij sprake is dat in plaats van de vervanging van de huidige Noordersluis in 2030 een nieuwe grotere zeesluis beschikbaar zal zijn in 2019.
- Dit gebeurt op een bijzondere wijze van voorfinanciering:
 1. Met de regio is afgesproken dat ik het budget beschikbaar stel dat ik toch kwijt zou zijn geweest voor het vervangen van de Noordersluis in 2030 en dat de regio de kosten voor de extra dimensionering (100m langer, 20m breder en 3m dieper dan de Noordersluis) voor haar rekening neemt en de rentekosten voor het Rijk die gemoeid zijn met het eerder inzetten van het rijksbudget voor een ca. 10 jaar eerdere realisatie.
 2. Het betreft daarbij de kosten van het overhevelen van mijn budget uit de periode 2025 – 2028 naar de periode 2016 – 2018.

Vraag 15

Bent u bekend met de wens die er in de regio leeft om het knooppunt van de A30, A1 en N301 aan te passen en de doorstroming op deze wegen te

verbeteren? Is deze wens besproken in het BO MIRT met de provincie Gelderland?

Antwoord 15

Ja, die wens ken ik. In het kader van Beter Benutten is vorig jaar een project gereed gekomen waarmee de doorstroming op de aansluiting al is verbeterd. De regio Food Valley heeft mij haar visiedocument dit voorjaar toegezonden. De aanlegkosten zijn globaal geraamd op € 10 mln. De regio heeft aangegeven hier € 1 mln. voor beschikbaar te stellen. Op de aansluiting A1/A30 staan weliswaar soms files, maar niet dusdanig dat dit volgens de criteria uit de SVIR in het lage groeiscenario kan worden aangemerkt als knelpunt. Deze wens is niet besproken in het BO MIRT met de provincie Gelderland.

Vraag 16

Bent u bekend met de wens van de provincie Groningen om de verdubbeling van Rijksweg N33 tussen Appingedam en de Eemshaven te financieren? Kunt u ingaan op de mogelijkheden van verdubbeling van de N33?

Antwoord 16

Ja. In het Bestuurlijk Overleg MIRT van 27 oktober j.l. heb ik hierover overleg gevoerd met de provincie. De provincie pleit voor verdubbeling van de N33 en wil dit in principe ook betalen. Echter de kostenraming bedraagt € 109 mln., incl. BTW en Beheer en Onderhoud, en de provincie heeft een budget van € 78 mln. Afgesproken is om nog voor het eind van 2014 opnieuw bestuurlijk overleg met de provincie te voeren over het financiële gat.

Vraag 17

ontbreekt

Antwoord 17

Niet van toepassing

Vraag 18

Deelt u de analyse dat sinds 2011 het Infrastructuurfonds en het Deltafonds qua budget dalen naar een substantieel lager niveau dan in de jaren daarvoor, gelet op het feit dat tussen 2011 en 2020 het gemiddelde budget € 7,4 mrd. per jaar betrof en tussen 2021 en 2028 het gemiddelde budget € 6,9 mrd. per jaar betreft, wat per saldo uitkomt op gemiddeld circa € 500 mln. minder budget per jaar?

Antwoord 18

Dit beeld is voor mij herkenbaar. Het door u genoemde verschil wordt veroorzaakt doordat de aanvullende financiering uit het Fonds Economische Structuurversterking in de periode tot en met 2020 voor specifiek benoemde projecten afliep. Voor het Bestuursakkoord Water is er daarnaast jaarlijks € 150 mln. vanuit 2021–2028 verschoven naar de periode voor 2020.

Vraag 19

Kunnen met deze budgetten de ambities zoals neergelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) nog gehaald worden en de verwachte mobiliteitsgroei in de NMCA nog gehaald worden nog worden opgevangen?

Antwoord 19

In het najaar van 2013 heb ik u gemeld hoe ik de beperkte investeringsruimte op het Infrastructuurfonds slim wil inzetten (Kamerstuk 33 750 A,

nr. 25). Met beperkte investeringsruimte tot 2028 gaat de prioriteit naar de knelpunten die bij lage economische groei zullen optreden. Hiervoor heb ik op dat moment ook vijf brede MIRT-onderzoeken aangekondigd. De doelen en ambities uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) zijn met de beschikbare financiële ruimte niet haalbaar. Voor de gehele ruimtelijke opgave uit de SVIR zijn richting 2040 tientallen miljarden nodig (Kamerstuk 33 400 A, nr. 48).

In algemene zin is het zo dat aan de doelen uit de SVIR voor het spoor via de uitvoering van de LTSA 2 invulling wordt gegeven. De budgettaire kaders tot en met 2028 zijn hiervoor richtinggevend voor de ambities en doelen van de LTSA-2. Van belang is dat – gezien de beperkte budgetten – de juiste set van doelmatige projecten en programma's wordt gerealiseerd. Daartoe dient een herijking van projecten en programma's. De herijking zal tijdens de BO MIRT overleggen eind 2015 worden afgerond. Besloten is om projecten die juridisch verplicht zijn, die opgenomen zijn in het Regeerakkoord en de LTSA-2 en MIRT- projecten die tevens bestuurlijk zijn vastgelegd, uit te voeren. Het totale pakket aan projecten en programma's voor spoor tot 2028 vormt een belangrijke invulling van de doelen uit de SVIR en de LTSA-2.

Vraag 20

Welk bedrag zou nodig zijn voor het realiseren van de ambities bij een verlenging van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds tussen 2028 en 2040 als rekening wordt gehouden met de doorlopende financiële verplichtingen die na 2028 doorlopen, zoals Publiek-Private Samenwerking (PPS) -contracten en de kosten van onderhoud?

Antwoord 20

In de beleidsagenda heb ik aangekondigd dat in het jaar 2015 de mogelijkheden ga verkennen voor het verlengen van de looptijd van het fonds. Dit zal ik samen doen met mijn collega van Financiën doen. Op deze vraag kom ik te zijner tijd dus terug.

Vraag 21

Kan een verlenging van de budgetperiode van het MIRT er voor zorgen dat nu al deels invulling kan worden gegeven en geanticipeerd kan worden op de infrastructurele opgaven die gaan komen? Kunnen concrete projecten die nu zijn uitgesteld tot na 2028, maar eigenlijk al eerder nodig zijn, daardoor naar voren worden gehaald?

Antwoord 21

Zie ook het antwoord op vraag 20. Die mogelijkheden acht ik beperkt. Nu reeds programmeren voor de periode na 2028 komt te vroeg. Versnelling is alleen onder voorwaarden mogelijk. Hiervoor verwijs ik naar het antwoord op vraag 22.

Vraag 22

Kan verlengen van de budgetperiode het ook mogelijk maken dat voorfinanciering van projecten via bijvoorbeeld de Nederlandse Investeringsinstelling (NII) en bijvoorbeeld regionale partners, zoals provincies, reëler wordt, bijvoorbeeld via PPS?

Antwoord 22

Het Kabinet staat voorfinanciering voor van projecten reeds toe mits nut en noodzaak is aangetoond en er binnen één van de fondsbegrotingen een financiële reservering is gemaakt. Eventuele meerkosten die uit de versnelling voortvloeien dienen betaald te worden door de partij die wenst voor te financieren. Met een verlengde budgetperiode verwacht ik niet dat de opties hiertoe reëler worden.

Vraag 23

Hoe kan stabiliteit in het Infrastructuurfonds en het Deltafonds verzekerd worden zodat de langjarige economische-structuurversterkende investeringen verzekerd zijn, of, met andere woorden, hoe kunnen nieuwe bezuinigingen voorkomen worden?

Antwoord 23

Dat kan niet verzekerd of voorkomen worden. De fondsen geven de continuïteit van een bepaald niveau van infrastructuurinvesteringen, maar de fondsen en projecten blijven altijd onderhevig aan keuzes van huidige en toekomstige kabinetten. Het parlement behoudt verder vanwege het budgetrecht ook altijd het recht om begrotingsvoorstellen van het kabinet goed te keuren of af te keuren.

Vraag 24

Kunt u aangeven wat de investeringsruimte als bedoeld in artikel 18 van de begroting van het Infrastructuurfonds en in artikel 5 van het Deltafonds tot 2028 is en wat de ruimte zou zijn bij verlenging tot 2040?

Antwoord 24

Voor het Infrastructuurfonds geldt dat ik de investeringsruimte op artikel 18 heb toebedeeld aan de productartikelen van de diverse modaliteiten op het Infrastructuurfonds. Ik heb u hierover per brief geïnformeerd (Kamerstuk 33 400 A, nr. 43). Op deze artikelen voor Wegen, Spoor, Regionaal-Lokaal en Vaarwegen is deze ruimte apart inzichtelijk gemaakt. Op artikel 5 wordt de voor het Deltafonds beschikbare investeringsruimte tot en met 2028 verantwoord. In het Regeerakkoord is vastgelegd dat 80 procent van de resterende investeringsruimte in het Deltafonds vrijgegeven wordt. Dit is de zogenaamde programmaruimte, die beschikbaar is voor investeringen in deze kabinetsperiode. Op dit moment resteert een programmaruimte van circa € 0,66 mrd. Daarnaast is een beleidsruimte van circa € 275 mln. beschikbaar, waarover besluitvorming wordt overgelaten aan een volgend kabinet.

Voor een betekenisvolle start van de opgaven voor waterveiligheid en zoetwater is een voorlopige reservering van circa € 200 mln. gemaakt voor rijksbijdragen aan meerkosten van rivierverruiming en een reservering van circa € 150 mln. voor rijksbijdragen aan zoetwatermaatregelen. Voor het antwoord op de tweede helft van de vraag over een eventuele fondsverlenging verwijs is naar het antwoord op vraag 20.

Vraag 25

Kunt u aangeven of en hoe de belangrijke achterlandverbindingen de komende jaren filevrij blijven?

Antwoord 25

De belangrijkste achterlandverbindingen zijn de A1, de A12, de A2 en de A16. Daarnaast zijn de A4, A15, A27 en A58 ook van groot van belang voor het transport naar het achterland.

Op deze trajecten lopen verschillende projecten die zorgen voor een verbetering van de doorstroming op deze verbindingen. Enkele voorbeelden hiervan zijn: de A1 Apeldoorn-Azelo, de A4 tussen Dinteloord en Bergen op Zoom, de A12 Ede-Grijsoord, De A13/16 en de A27 Houten-Hooipolder. Het totaal aantal maatregelen is zichtbaar in het MIRT projectenoverzicht 2015.

Vraag 26

Kunt u aangeven welk deel van het budget van € 418 mln. al besteed is en welk deel al juridisch verplicht is?

Antwoord 26

Het gehele budget van € 418 mln. is juridisch verplicht. Van dit budget is € 410 mln. besteed, de resterende € 8 mln. wordt via artikel 13 van hoofdstuk XII van de begroting van I&M besteed in de periode van 2015 tot 2018.

Vraag 27

Welke barrières worden met dit programma weggenomen?

Antwoord 27

In stedelijk gebied is in een aantal gevallen sprake van bouwwerken en/of infrastructuur die zodanig hinderlijk zijn gesitueerd dat onderdelen van de stad van elkaar zijn gescheiden en niet op efficiënte wijze met elkaar verbonden kunnen worden. Meest aansprekende voorbeeld hiervan is het spoorviaduct in Delft.

Vraag 28

Is het project bedoeld om centra te ontwikkelen of om groene gebieden eromheen te ontwikkelen?

Antwoord 28

Blijkens de toelichting op de Beleidsregeling Subsidies BIRK, gepubliceerd in de Staatscourant van 28 januari 2003, en liep tot 2010, is voor twee onderwerpen gekozen: intensivering van stedelijke centra en versterking van de open en groene gebieden rond de steden.

Vraag 29

Welke afspraken zijn er gemaakt over cofinanciering richting dit programma met andere overheden?

Antwoord 29

Blijkens de toelichting op de Beleidsregeling Subsidies BIRK, gepubliceerd in de Staatscourant van 28 januari 2003, is subsidie uit BIRK bedoeld als «trigger money.» Op grond hiervan is per project met andere overheden overlegd hoeveel cofinanciering van hun zijde mogelijk was.

Vraag 30

Wanneer is het Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK) voor u een succes en met welke meetbare doelen wordt dit berekend?

Antwoord 30

Voor mij is het BIRK een succes als uit een tegen 2020 te houden eindevaluatie blijkt dat de met deze beleidsregeling gestelde doelen, het intensiveren van stedelijke centra en het versterken van de open en groene gebieden rond de steden, is gerealiseerd en het BIRK hierbij als trigger money heeft gewerkt.

De conclusie van de B&A groep die in 2009 een tussenevaluatie van het BIRK heeft uitgevoerd vind ik in dit verband bemoedigend. Deze conclusie luidt als volgt: «De onderzoeksvraag naar de doelmatigheid van de BIRK subsidie kan overwegend positief beantwoord worden: de casuïstiek geeft aan dat de BIRK subsidie – toegekend in een vroeg stadium van de planvorming – werkt als trigger money voor andere investeerders, de rijkssubsidie werkt als keurmerk, en projecten waarvoor de aangevraagde subsidie niet was toegekend, kennen gemiddeld meer problemen inzake financiering, tempo en/of ruimtelijke kwaliteit dan de projecten waaraan wel subsidie is toegekend. De financiering is duidelijk het instrument uit de BIRK regeling dat de meeste effecten teweeg brengt.»

Vraag 31

Kunt u aangeven wat precies wordt verstaan onder «essentieel» voor de ruimtelijke kwaliteit en hoe dit wordt bepaald? Kunt u aangeven aan welke criteria iets moet voldoen om «essentieel» voor de ruimtelijke kwaliteit te zijn?

Antwoord 31

Zoals blijkt uit de toelichting op de Beleidsregeling Subsidies BIRK, gepubliceerd in de Staatscourant van 28 januari 2003, heeft een speciaal voor het BIRK in het leven geroepen adviescommissie tot taak gehad op basis van haar «expert judgement» te oordelen over de projectvoorstellen en de essentiële ruimtelijke kwaliteitselementen (kwaliteitsdragers). Na accordering door de adviescommissie en de Minister is uiteindelijk in de beschikking vermeld aan welke kwaliteitsdrager(s) de subsidie gekoppeld is.

Vraag 32

Hoe wordt er, gezien het feit dat het BIRK-programma tot 2010 liep, momenteel zorg gedragen voor onderdelen die essentieel zijn voor de ruimtelijke kwaliteit bij Rijksprojecten die primair om infrastructuur of transport draaien?

Antwoord 32

Momenteel is er geen specifiek programmabudget beschikbaar met de kenmerken van BIRK. De essentiële onderdelen van ruimtelijke kwaliteit bij Rijksprojecten die primair om infrastructuur of transport draaien, dienen uit de reguliere projectbudgetten infrastructuur/transport of uit bijdragen van andere overheden bekostigd te worden.

Vraag 33

Kunt u aangeven welk deel van het budget van € 3.768 mln. al besteed is en welk deel al juridisch verplicht is?

Antwoord 33

Van nHWBP, ook wel HWBP3 genoemd, is tot nu toe € 34,8 mln. gerealiseerd. Juridisch is 193 mln. vastgelegd.

Het budget van € 3.768 mln. komt tot stand door inbreng van het Rijk en vanuit de waterschappen en is opgenomen in de meerjarenbegroting tot en met 2028. Dit is vastgelegd in het Bestuursakkoord Water en de op 1 januari 2014 in werking getreden Wet van 15 mei 2013 tot wijziging van de Waterwet (doelmatigheid en bekostiging hoogwaterbescherming). Om daar uitvoering aan te geven heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu de Regeling subsidies hoogwaterbescherming 2014 vastgesteld. De inwerkingtredingsdatum van de subsidieregeling is 1 april 2014.

Vraag 34

Kunt u aangeven welk deel van het budget van € 125 mln. al besteed is en welk deel al juridisch verplicht is?

Antwoord 34

Van het project NURG is tot nu toe € 69,7 mln. gerealiseerd. Het project zit in de realisatie en is daarmee juridisch volledig verplicht.

Vraag 35

Kunt u aangeven welk deel van het budget van € 244 mln., – welk deel van de reservering van € 989 mln. – en welk deel van het budget van € 148,8 mln. al besteed is en welk deel al juridisch verplicht is?

Antwoord 35

Voor Vervanging en Renovatie is een totaal budget van € 989 mln. beschikbaar (dit is inclusief de genoemde € 244 mln. en € 148,8 mln.). Tot

nu toe is van de € 989 mln. € 65,6 mln. gerealiseerd. € 22 mln. is verplicht als reservering voor de BIR (Baseline Informatiebeveiliging Rijksdienst). Ruim € 700 mln. is gereserveerd vanaf 2021. Door Rijkswaterstaat wordt een inventarisatie gemaakt op basis van de ouderdom, de te verwachten restlevensduur van de infrastructurele objecten en op basis van inspecties. Op grond daarvan wordt gekeken welke objecten vervangen of gerenoveerd moeten worden. Deze middelen voor Vervanging en Renovatie zijn daarmee nog niet juridisch verplicht, maar evenmin vrij besteedbaar.

Vraag 36

Kunt u aangeven welk deel van het budget van € 2.382 mln. al besteed is en welk deel al juridisch verplicht is?

Antwoord 36

Van Ruimte v.d. Rivier is tot nu toe 2014 € 1.406,4 mln. gerealiseerd. Project is volop in realisatie en volledig juridisch verplicht.

Vraag 37

Kunt u aangeven welk deel van het budget van € 3.226 mln. al besteed is en welk deel al juridisch verplicht is?

Antwoord 37

Van HWBP2 is tot nu toe € 1.174,7 mln. gerealiseerd. Juridisch is € 1.810 mln. verplicht.

Vraag 38

Kunt u aangeven welk deel van het budget van € 496 mln. en welk deel van de € 573 mln. al besteed is en welk deel al juridisch verplicht is?

Antwoord 38

Voor de 1^e tranche van het KRW programma is € 469 mln. beschikbaar. Daarvan is € 462 mln. juridisch verplicht. Van dit bedrag is tot nu toe € 429 mln. gerealiseerd.

Voor de 2e en 3e tranche is € 573 mln. gereserveerd, hiervan is € 7 mln. juridisch verplicht, maar nog niet gerealiseerd. Op dit moment bevindt de KRW 2e tranche zich nog in de verkenningsfase. De realisatie van de KRW-doelstellingen betreffen echter een Europese verplichting die uiterlijk 2027 gerealiseerd moet zijn.

Vraag 39

Kunt u aangeven welk deel van het budget van € 1.1 mrd. al besteed is en welk deel al juridisch verplicht is?

Antwoord 39

Het budget van ruim € 1,1 mrd. heeft betrekking op het lopende programma van Beter Benutten. Daarin worden ruim driehonderd maatregelen conform de bestuurlijke afspraken in 2014 opgeleverd. Het budget dat uit een Rijksdeel en regiodeel bestaat, is juridisch verplicht op basis van de door de betrokken partijen getekende bereikbaarheidsverklaringen en plannen van aanpak. Met de regio's zijn afspraken gemaakt over de gebiedspakketten Beter Benutten en per regio zijn passende financiële afspraken gemaakt op basis van cofinanciering door Rijk en regio's (lagere overheden en bedrijfsleven). De Rijksbijdrage wordt in jaartranches aan de regio's via de BDU ter beschikking gesteld op basis van de voortgang van de maatregelen.

Vraag 40

Welke maatregelen worden er bedoeld met «Het resterende budget ad € 35 mln. is bestemd voor de meest kosteneffectieve maatregelen

conform de hiervoor beschreven systematiek.»? Is inmiddels duidelijk of het hele budget hiervoor nodig is?

Antwoord 40

In het kader van de tweede tranche Meer Veilig 3 zijn volgens de in het MIRT-boek beschreven werkwijze de meest kosteneffectieve maatregelen geïnventariseerd, waarmee verscheidene verkeersveiligheidsknelpunten op het hoofdwegennet aangepakt worden. Op basis van deze inventarisatie en de hiermee gemoeide kosten zal het restbudget volledig worden benut.

Vraag 41

Welke vrije ruimte is er nog in het Meerjarenprogramma Geluidssanering?

Antwoord 41

Er is geen sprake van vrije ruimte; volgens de huidige inzichten zal het volledige budget (€ 884 mln., waarvan € 258 mln. voor rijkswegen en € 626 mln. voor hoofdspoorwegen) ingezet worden voor de geluidssanering hoofdwegennet en spoorwegennet.

Momenteel wordt het resterende deel van de saneringsopgave verder uitgewerkt, uitgaande van de beschikbare middelen en het budgetgestuurde karakter van de saneringsoperatie.

Vraag 42

Kunt u een overzicht geven van alle projecten die gefinancierd zijn uit het Meerjarenprogramma Geluidssanering?

Antwoord 42

Uit het MJPG-budget worden alle kosten van geluidssaneringen langs de rijksinfrastructuur gedekt.

De volgende projecten zijn/worden reeds uitgevoerd: de Pre-Nomo-saneringen, Versnelling raildempers, Geluidschermen Gilze-Rijen en de resterende projecten die het Bureau Sanering Verkeerslawaaï uitvoert aan de rijksinfrastructuur sinds de inwerkingtreding van SWUNG.

De komende jaren zullen telkens weer projecten in realisatie worden genomen.

Vraag 43

Welke vrije ruimte is er nog in het Meerjarenprogramma Ontsnippering?

Antwoord 43

Ik verwijs u voor het antwoord op de vraag naar mijn brief van 7 oktober j.l. (Kamerstuk 29 652, nr. 4).

Vraag 44

Tot hoeveel extra biodiversiteit heeft het Meerjarenprogramma Ontsnippering geleid?

Antwoord 44

Ik verwijs u voor het antwoord op de vraag naar mijn brief van 7 oktober j.l. (Kamerstuk 29 652, nr. 4).

Vraag 45

Op basis waarvan is het budget van € 71 mln. vastgesteld als de te financieren initiatieven nog niet helder zijn?

Antwoord 45

Dit betreft het budget behorende bij het project grensoverschrijdend spoorvervoer. Dit project komt voort uit de initiatiefnota Grenzeloos Genoegen uit 2008 (Kamerstuk 31 553, nr. 2) en de ambitie zoals verwoord in het regeerakkoord 2012 om belemmeringen in het grensoverschrijdend

treinverkeer zoveel mogelijk weg te nemen. Het gereserveerde taakstellende budget komt onder andere voort uit amendementen en beoogt regionale initiatieven tot de verbetering van grensoverschrijdend spoor voor personen te stimuleren. Het budget is bedoeld als cofinanciering.

Vraag 46

Welke criteria liggen aan de keuze voor initiatieven ten grondslag?

Antwoord 46

Om in aanmerking te komen voor cofinanciering moeten deze (regionale) initiatieven allereerst verbindingen of maatregelen ter stimulering van grensoverschrijdend treinverkeer voor personen betreffen. Een tweede doel is het verbeteren van de aansluiting op knooppunten in het internationale hogere snelheidsnetwerk. Van groot belang is ook dat steun, medewerking en investeringen bij de Duitse of Belgische partners is gevonden, waarbij het uitgangspunt is dat de kosten en opbrengsten op de grens worden gedeeld. Dit vinden van buitenlandse draagvlak is in beginsel een taak voor de regionale overheid, waarbij lenM gaarne bereid is ondersteuning te verlenen. Uiteindelijk is de hoogte van de financiële bijdrage afhankelijk van door de regio te presenteren adequate beslisinformatie, bestaande uit m.n. een probleemanalyse, de onderzochte varianten en vervoerkundige effecten per variant, de te nemen maatregelen met bijbehorende kosten, een kosten/batenanalyse (MKBA) en een beoordeling van de varianten ten aanzien van het afwegingskader (reistijdwinst, toekomstvastheid, flexibiliteit, betrouwbaarheid, veiligheid, capaciteit en kosteneffectiviteit).

Vraag 47

Wat is de planning en wat zijn de knelpunten met betrekking tot het project Eindhoven- Düsseldorf, dat onderdeel is van het programma Grensoverschrijdend Spoorvervoer? Bent u bekend met de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) voor dit project?

Antwoord 47

Het met Europese gelden opgestarte RoCK-initiatief Eindhoven-Düsseldorf behelst het verbeteren van de reistijd tussen deze twee belangrijke kennisregio's met als eindbeeld een directe IC (RoCK staat voor Regions of Connected Knowledge). lenM steunt waar nodig en mogelijk dit initiatief dat in fasen verloopt met als eerste stap een betere aansluiting van dienstregelingen. Zowel de regio als lenM staat in regelmatig contact met relevante Duitse partijen, zoals de deelstaat Noordrijn Westfalen en de Duitse Verkeersverbond Verkehr Rhein Ruhr. Ook bij de Bondsregering is dit initiatief door regio en rijk onder de aandacht gebracht. Geconcludeerd is dat een spoorverdubbeling tussen het Duitse Kaldenkirchen en Dülken van wezenlijk belang is voor het verder verbeteren van de kwaliteit en de reistijd van de treinverbindingen tussen Eindhoven, Venlo en Düsseldorf. De regio heeft hiervoor inderdaad een MKBA uitgevoerd die positief is uitgevallen. De spoorverdubbeling is door de Duitse deelstaat Noordrijn Westfalen ingediend voor financiering in het Duitse Bundesverkehrswegeplan. De komende jaren zal het Duitse verkeersministerie nader onderzoek doen of en onder welke voorwaarden dit project in aanmerking komt voor financiering uit het BVWP. Een nieuwe MKBA maakt daarvan onderdeel uit. lenM zal samen met de Nederlandse regio een realistische samenwerkingsagenda opstellen voor gezamenlijke lobby voor deze spoorverdubbeling.

Vraag 48

Welke vrije ruimte is er nog in het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen?

Antwoord 48

Van het totale projectbudget ad € 202,2 mln. ten behoeve van de uitvoering van het programma Landelijk Verbeterprogramma Overwegen is tot op heden € 7,1 mln. juridisch verplicht. Voor de te zijner tijd te beschikken (deel)projecten is derhalve nog € 195,1 mln. beschikbaar.

Vraag 49

Hoe komt het dat de onzekerheidsmarge bij het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer nog op 60% blijft?

Antwoord 49

In het MIRT-blad PHS is aangegeven dat de projecten van PHS ten behoeve van de voorkeursbeslissing geraamd zijn met een onzekerheidsmarge van 40% (en niet met 60%) van de raming van het betreffende projecten in PHS. Bij de verdere uitwerking die binnen PHS gaande is, wordt de onzekerheidsmarge verlaagd door de verdere concretisering van de projecten en daarbij passend meer concrete ramingen. Het totale budget voor PHS is overigens taakstellend.

Vraag 50

Welk budget is er beschikbaar voor het onderhoud van aangelegde fietsstallingen?

Antwoord 50

Zoals aangegeven in mijn brief van 12 mei 2014 (Fietsparkeren bij stations, Kamerstuk 29 984, nr. 485) ondersteunt lenM decentrale overheden financieel in de capaciteitsuitbreiding van fietsenstallingen tot 2020 (onder bepaalde voorwaarden) door de bouw van extra fietsparkeerplaatsen te cofinancieren. Voor het lenM-deel draagt ProRail ook bij in de onderhouds- en vervangingskosten, vanuit de subsidie van lenM voor beheer, onderhoud en vervanging (IF artikel 13.02). Voor onderhoud gaat het om € 5 mln. (excl. BTW) per jaar. Voor vervangingsinvesteringen is in de periode 2021–2028 € 31 mln. (excl. BTW) gereserveerd. De overige kosten voor exploitatie zijn voor rekening van exploitanten en decentrale overheden.

Vraag 51

Welk deel van het budget van € 325 mln. is al uitgegeven en welk deel is al juridisch verplicht?

Antwoord 51

In totaal is t/m 2014 € 131 mln. uitgegeven. Van het totale projectbudget ad € 325 mln. ten behoeve van de uitvoering van het programma Fietsparkeren is tot op heden € 194 mln. juridisch verplicht. Voor de te zijner tijd te beschikken (deel)projecten is derhalve nog € 131 mln. beschikbaar.

Vraag 52

Welke projecten zijn er tot nu toe gefinancierd uit het budget voor Intensivering Spoor in Steden, fase 1 en fase 2?

Antwoord 52

Zoals aangegeven in het MIRT-blad is de 1^e fase afgerond door het honoreren van 61 subsidieaanvragen. De lijst met projecten heeft u eerder ontvangen per brief (Kamerstuk 30 800-A, nr. 47, datum 24 november 2006). Gemeenten hebben tot 1 januari 2017 de tijd om met de uiteindelijke realisatie te starten. De 2^e fase is afgerond door het honoreren van 37 subsidieaanvragen. De lijst met projecten heeft u eerder ontvangen per brief van 4 december 2009, Kamerstuk 32 123 A, nr. 71. De bijbehorende gelden zijn volledig uitgekeerd via het Gemeentefonds.

Vraag 53

Is er nog besteedbare ruimte binnen dit programma?

Antwoord 53

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 52 is het budget volledig juridisch verplicht en is er derhalve geen vrij besteedbare ruimte.

Vraag 54

Welke besteedbare ruimte is er nog in dit budget?

Antwoord 54

Nog zonder het in mindering brengen van de aanleg van het nieuwe station Bleizo, waarover in juni 2014 besluitvorming heeft plaatsgevonden, bedraagt de vrij besteedbare ruimte binnen het MIRT budget Kleine Stations nog 41,7 mln.

Vraag 55

Welke criteria zijn er voor cofinanciering van kleine stations uit dit budget? Op basis waarvan wordt er gekozen om bepaalde projecten wel of niet te financieren?

Antwoord 55

Voor nieuwe stations is het kader Nieuwe Stations van kracht (4 december 2009, Kamerstuk 31 801 nr. 7).

- a. Dit betekent dat voor het besluit tot aanleg van een station sprake moet zijn van een bedieningsgarantie van de vervoerder. Hiervoor is noodzakelijk dat het station technisch inpasbaar is op het railnet en dat het station inpasbaar is in de dienstregeling. Eventueel te maken exploitatiekosten van de vervoerder moeten worden gedekt door de initiatiefnemer.
- b. Ten tweede is een vereiste dat er sprake is van een volledige financiële dekking (zowel investerings- als exploitatiekosten), tengevolge van een nieuw station. Hierbij gaat het om een sluitende business case voor de realisatie van het station en de stationsomgeving. Er moet sprake zijn van een goede regionale onderbouwing van de ontsluiting van het station alsmede de ruimtelijke ontwikkeling van de stationsomgeving.

Stationsinitiatieven die aan bovenstaand kader voldoen kunnen in aanmerking komen voor een maximale financiering van € 6,4 mln. (incl. BTW) uit het budget nieuwe stations, indien dit past binnen het MIRT-budget en indien een nieuw station een bijdrage levert aan de LTSA-doelen. Hierbij spelen de recente ontwikkelingen rondom de herijking en de toegezegde prioritering van ambities een rol. Afgesproken is dat de regio's in gezamenlijkheid kijken naar de ambities om vervolgens te beoordelen welke projecten in het kader van de herijking worden meegenomen.

Vraag 56

Welke vrije ruimte is er nog in het programma Kleine Functiewijzigingen?

Antwoord 56

Van het totale projectbudget ad € 540,2 mln. ten behoeve van de uitvoering van het programma Kleine functiewijzigingen is tot op heden € 276,4 mln. juridisch verplicht. Er is nog € 263,8 mln. beschikbaar.

Vraag 57

Welke functiewijzigingen zijn er tot nu toe gefinancierd?

Antwoord 57

Er zijn tot nu toe vanaf 2013 (incl. overloop uit 2012) 139 projecten gefinancierd uit budget kleine functiewijzigingen. Deze projecten zijn als volgt te rubriceren:

- capaciteitswijzigingen: 59 projecten;
- opstelcapaciteit: 22 projecten;
- perron- en emplacementvoorzieningen: 30 projecten;
- milieu en veiligheid: 14 projecten
- financiële bijdragen aan projecten: 14 projecten

Vraag 58

Welke functiewijzigingen kunnen wel en welke kunnen niet uit het budget voor kleine functiewijzigingen gefinancierd worden?

Antwoord 58

Functiewijzigingen kunnen uit het programma Kleine Functiewijzigingen gefinancierd worden als die wijzigingen bestemd zijn voor:

- a. het oplossen van actuele en toekomstige capaciteits- en kwaliteitsknelpunten in het vervoersysteem en;
- b. ingediende en toekomstige vervoerderwensen/ klantvragen, die tevens door ProRail en IenM als knelpunt erkend dienen te worden.

Sinds 2013 kan vanuit het programma Kleine Functiewijzigingen geen aanvullende financiering meer worden verstrekt aan andere lopende programma's en/of projecten. Dit is de implementatie van het advies van de commissie Kuiken ten aanzien van transparantie bij financiering.

Vraag 59

Welke meetbare doelen zijn er behaald met de financiering van projecten uit het Project Reistijdverbetering?

Antwoord 59

In april 2008 heeft de Tweede Kamer ingestemd met de voor dit project voorgestelde maatregelen bij Deventer, Beilen en Sittard-Heerlen. Deze maatregelen dragen bij aan het conflictvrij plannen van reizigers- en goederenverkeer, waardoor wachttijden afnemen. Van het oorspronkelijk budget van dit project in 2007 is overigens door uw Kamer de afgelopen jaren € 73,6 miljoen overgeheveld naar andere projecten, waarvan de voornaamste grensoverschrijdend spoor en de ERTMS pilot Amsterdam-Utrecht zijn. Zoals aangegeven in het MIRT-projectoverzicht is het resterende project, Extra perron te Deventer, medio 2014 geopend. Dit faciliteert in de toekomst hogere frequentie vanuit de Randstad naar Deventer, meer betrouwbaarheid en daarmee tot reistijdverbetering voor de reiziger.

Vraag 60

Welk deel van het taakstellend budget Project Reistijdverbetering is nog vrij besteedbaar?

Antwoord 60

Het projectbudget is volledig juridisch verplicht en er is derhalve geen vrij besteedbare ruimte.

Vraag 61

Hoeveel van het taakstellend budget van € 308 mln. voor punctualiteitsknelpunten is er nog en hoeveel daarvan is er nog vrij besteedbaar?

Antwoord 61

Van het totale projectbudget ad € 307,9 mln. ten behoeve van de uitvoering van het programma punctualiteit- en capaciteitsknelpunten is tot op heden € 253,3 mln. juridisch verplicht. Voor de te zijner tijd te beschikken (deel)projecten is derhalve nog € 54,6 mln. beschikbaar.

Zoals aangegeven in het informatiedocument Amsterdam centraal (brief van 17 juni 2014, Kamerstuk 32 404 nr. 74) is de vrije kruising Transformatorweg niet meer aan de orde gezien de keuze om bij Amsterdam centraal een vrije kruising aan de Dijksgracht te maken. Daarmee zullen de MIRT-middelen voor Transformatorweg, die deel uitmaakten van de post punctualiteitsmaatregelen, worden ingezet voor de integrale aanpak binnen PHS van Amsterdam.

Vraag 62

Hoeveel van het totaalbudget voor Toegankelijkheid Spoor van € 666 mln. vanaf 2013 is er nog en hoeveel is er nog vrij besteedbaar?

Antwoord 62

Van het totale projectbudget ad € 666 mln. ten behoeve van de uitvoering van het programma Toegankelijkheid is tot op heden € 363,5 mln. juridisch verplicht. Voor de te zijner tijd te beschikken (deel-)projecten is derhalve nog € 302,5 mln. beschikbaar om de doelstelling van een 100% toegankelijk spoorstelsel per 2030 te bereiken.

Vraag 63

ontbreekt

Antwoord 63

Niet van toepassing

Vraag 64

Wat is het huidige politieke draagvlak in België voor de heractivering van de IJzeren Rijn en is hierover sinds vorig jaar bestuurlijk dan wel ambtelijk contact geweest met de Belgische federale overheid? Hoe kijken de nieuwe Belgische federale regering en Belgische gewestelijke regeringen aan tegen heractivering van de IJzeren Rijn?

Kunt u aangeven waar dit project stopt en welk risico er is op Nederlandse cofinanciering?

Antwoord 64

Het initiatief voor de eventuele reactivering van de IJzeren Rijn ligt bij de Belgische federale regering. De visie van de nieuwe Belgische federale regering wordt afgewacht. De nieuwe Vlaamse regering hecht in zijn Beleidsnota Mobiliteit belang aan «de IJzeren Rijn en/of andere capaciteitsverhogende ingrepen op de goederenspoorcorridor richting Ruhrgebied». Sinds medio 2012 zijn er wel incidenteel contacten geweest maar is er geen structureel bestuurlijk of ambtelijk overleg geweest met België hierover.

De reactivering vergt een substantiële investeringsbijdrage van de Belgische federale regering voor de werken op Nederlands en op Belgisch grondgebied (ruim € 600 mln.). In het meerjaren investeringsplan 2013 – 2025 van de NMBS (Belgische spoorwegen), dat door de Belgische federale regering is vastgesteld, is (behoudens een beperkte investering voor het heropenen van reizigersstation Hamont) geen geld gereserveerd voor de reactivering van de IJzeren Rijn. Wanneer België mocht overgaan tot reactivering is Nederland op grond van internationaal bindende juridische verplichtingen gehouden daaraan een financiële bijdrage te verlenen.

Vraag 65

Welke deel van het budget voor het Plan van Aanpak Goederen Emplacementen (PAGE) risicoreductie is nog vrij besteedbaar en welke zaken zijn tot nu toe uit het budget gefinancierd?

Antwoord 65

Van het huidige totale projectbudget ad € 18 mln. ten behoeve van de uitvoering van het programma Page is tot op heden € 9,2 mln. juridisch verplicht. Dat geld is/wordt besteed aan extra voorzieningen op goederen-emplacementen in het hele spoornetwerk om de externe veiligheid aldaar te vergroten; verkleining risico's en/of meer brandweervoorzieningen. Voor de nog in onderzoek/voorbereiding zijnde (deel)projecten is derhalve nog € 8,8 mln. beschikbaar.

Vraag 66

Welke deel van het budget voor het Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen (UPGE) is nog vrij besteedbaar en welke zaken zijn tot nu toe uit het budget gefinancierd?

Antwoord 66

Van het huidige totale projectbudget ad € 106 mln. (Benl en Aanleg) ten behoeve van de uitvoering van het Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen is tot op heden € 103 mln. juridisch verplicht. Voor de te zijner tijd te beschikken (deel)projecten is derhalve nog € 3 mln. beschikbaar voor te zijner tijd in uitvoering te nemen (deel)projecten. Tot nu toe zijn uit dit budget de volgende zaken gefinancierd:

- De installatie van zogeheten spoorstaafconditioneringssystemen (SSCS'en) voor ca 60 emplacementen (ongeveer 1.000 installaties). Hierdoor gaan treinen soepeler door een bocht en piepen de wielen niet.
- Het wegnemen van de voegen tussen de sporen op ongeveer 60 emplacementen zodat minder geluid optreedt.
- Het plaatsen van enkele geluidschermen.

Vraag 67

Waar is het budget voor UPGE op gebaseerd?

Antwoord 67

Een spoorwegemplacement wordt conform hoofdstuk 8 van de Wet milieubeheer gezien als «industrie». Voor activiteiten op een emplacement is een vergunning nodig.

In 2003 is vanwege de dreigende onvergundbaarheid van emplacementen vanwege geluid besloten dat het toenmalige Ministerie van VenW € 106 mln. zou steken in het wegnemen van de meeste bronnen van piekgeluid (voegen tussen rails, piepende wissels). Dit programma is het UPGE (Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen). Het toenmalige Ministerie van VROM zorgde voor een aangepast beoordelingskader voor het beoordelen van het geluid middels de Circulaire Piekgeluid. UPGE is bijna afgerond, er moeten alleen nog enkele geluidschermen gebouwd worden. De bronmaatregelen zijn allen uitgevoerd.

In het UPGE budget is € 106 mln. opgenomen voor het wegnemen van de meeste bronnen van piekgeluid. UPGE is bijna gereed.

Vraag 68

Welk deel van het budget voor de Impuls Dynamisch Verkeersmanagement is nog vrij besteedbaar en welke zaken zijn tot nu toe uit het budget gefinancierd?

Antwoord 68

Voor IDVV is tot nu toe € 58 mln. gerealiseerd. Van het programma is € 82 mln. juridisch verplicht.

Bij brief van 10 januari 2014 (Kamerstuk 33 750 A, nr. 61) heb ik u geïnformeerd over de maatregelen binnen het programma IDVV. Enkele

actuele ontwikkelingen binnen de drie sporen van het programma schets ik hieronder.

Spoor 1 De basis op orde

De bouw van de vervanging van de 130 Informatie- en Volgsystemen voor de Scheepvaart (IVS90) door Verkeersmanagement Ondersteuning voor de Scheepvaart (VOS) is in september 2012 gestart. Rijkswaterstaat stelt het systeem ook beschikbaar aan andere IVS90-gebruikers, zoals provincies, waterschappen en havenbedrijven (ca. 50 lokaties). In 2015 worden nieuwe functionaliteiten aan VOS toegevoegd. Met het project Verkeersmanagement Centrale van Morgen (VCM) wordt een proef voorbereid bij de Beatrixsluis in Nieuwegein. Hierbij worden o.a. reisplanners aan boord van binnenvaartschepen direct gekoppeld aan systemen van Rijkswaterstaat. Er doen ca. 100 schepen mee aan deze proef.

Spoor 2 Optimalisering van informatie-uitwisseling

De bouw van het nieuwe Binnenvaart Informatie en Communicatie-systeem (BICS-2) is afgerond. De uitrol van BICS-2 naar de binnenvaart-sector is opgestart en zal naar verwachting medio 2015 zijn afgerond. De Praktijkproef Papierarm Varen is afgerond en de operationele invoering is door marktpartijen opgepakt. Het programma «Lean en Green Barge» is verder doorgerold. De verbetering van mobiel internet (3G en WiFi hotspots) op de vaarwegen bevindt zich in de afrondende fase. WiFi hotspots zijn inmiddels op 12 locaties voltooid, gezien wordt hoeveel extra locaties nog kunnen worden bediend.

Spoor 3: kennisontwikkeling

In 2014 zijn de eindproducten van de vier inhoudelijke onderzoek clusters van het kennisspoor binnen IDVV opgeleverd. Daarnaast heeft een aantal strategische scenario sessies plaatsgevonden (Serious Gaming) gericht op betere samenwerking tussen partijen in de logistieke (container-)keten.

Vraag 69

Welk deel van het budget voor het Programma Vervanging en Renovatie hoofdwegen is nog vrij besteedbaar?

Antwoord 69

In het MIRT-projectenoverzicht heb ik opgenomen welke projecten zijn voorzien tot en met 2020. Voor de periode na 2020 tot en met 2028 is op begrotingsartikel 18.12 nog € 3,1 mrd. beschikbaar voor Vervanging en Renovatie van het hoofdwegen- en hoofdvaarwegennet. Deze middelen zijn nog niet toegewezen aan de afzonderlijke netwerken. Om toedeling mogelijk te maken wordt door Rijkswaterstaat onder meer een inventarisatie gemaakt op basis van de ouderdom, de te verwachten restlevensduur van de infrastructurele objecten en op basis van inspecties. De verwachting is dat alle gereserveerde middelen nodig zijn voor de vervanging en renovatie opgave voor de periode 2020–2028.

Vraag 70

Welk deel van het budget voor Quick Wins Binnenhavens is nog vrij besteedbaar en welke zaken zijn tot nu toe uit het budget gefinancierd?

Antwoord 70

Van het totale budget van € 112 mln. is € 90 mln. toegezegd aan 68 projecten in de eerste twee tranches, zoals verbeteringen in de binnenhavens van Drachten, Zwolle, Hengelo, Zwijndrecht en Utrecht. Een deel van de quick winprojecten is als gevolg van de crisis niet of goedkoper uitgevoerd dan gepland. Daarom is er in 2012 en 2013 in een 3^e tranche quick wins nogmaals ruim € 15 mln. toegezegd aan 5 extra binnenvaartprojecten.

In het kader van die 3^e tranche worden binnenhavenprojecten in Venray, Oss, Tiel, Bergen op Zoom en Waalwijk gerealiseerd.

Op basis van de huidige stand van zaken is nog ca. € 14 mln. beschikbaar. Deze middelen blijven beschikbaar voor het dekken van risico's en tekorten binnen het lopende vaarwegenprogramma.

Vraag 71

Op basis van welke criteria wordt bepaald welke projecten gerealiseerd zullen worden, mede gelet op het feit dat in het MIRT-projectenboek 2015 bij de MIRT-onderzoeken geen financieel overzicht wordt geboden? Worden daar ook financiële criteria bij meegewogen? Hoe wordt die verdeling per gebied gemaakt? Is er een bepaalde verdeelsleutel aan de hand waarvan bepaald kan worden welke projecten gerealiseerd gaan worden?

Antwoord 71

De uitkomst van een MIRT Onderzoek leidt, in tegenstelling tot een MIRT Verkenning, niet automatisch tot een besluit over een mogelijke rijksinvestering. Het is daarom logisch dat er bij MIRT-onderzoeken geen financieel overzicht wordt geboden.

In de vijf brede MIRT-onderzoeken, die ik in november 2013 heb aangekondigd (Kamerstuk 33 750 A, nr. 25), wordt de nieuwe aanpak van bereikbaarheid toegepast. Hierin geldt dat voor bereikbaarheidsopgaven eerst wordt gekeken welke innovatieve maatregelen effectief en met voldoende economisch rendement kunnen worden geformuleerd. Investeren in infrastructuur komt alleen in aanmerking als andere maatregelen onvoldoende effectief zijn en er zicht is op financiering. De criteria waaraan te nemen maatregelen moeten voldoen moeten nog worden vastgesteld. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met de regio en daarmee wordt aangesloten bij de vernieuwing van het MIRT.

Vraag 72

Welk deel van het budget voor de Afsluitdijk is nog vrij besteedbaar en welk deel is al juridisch vastgelegd?

Antwoord 72

Voor de Afsluitdijk zijn in de begroting 3 budgetten opgenomen, de planuitwerking (€ 8 mln.), de realisatie (€ 828 mln.) en de ambities (€ 18 mln.).

Het budget voor de planuitwerking is juridisch verplicht. Dat is nog niet het geval bij het budget voor de realisatie. Het realisatiebudget is nodig voor de uitvoering (versterking en de inbouw van pompen t.b.v. de waterafvoer) en met dat doel gereserveerd in de begroting. De voorbereidingen voor de realisatie zijn in volle gang.

Over de inzet van de ambitiemiddelen vindt overleg plaats met de regio. Inmiddels is er € 2,7 mln. van het oorspronkelijke budget van € 20 mln. van de ambities uitgegeven (door toevoeging van een bijstelling voor de inflatie is het overgebleven budget nu circa € 18 mln.). De regio heeft het voornemen om voor het merendeel van de resterende middelen in het begin van 2015 een aanvraag in te dienen.

Vraag 73

Hoeveel is er bij dit project besteed aan inpassingmaatregelen voor natuur en welk deel daarvan was bovenwettelijk?

Antwoord 73

Bij maatregelen voor natuur kan een onderscheid worden gemaakt in inpassingsmaatregelen en natuurcompensatie. Inpassingsmaatregelen dienen meerdere doelen dan alleen de natuurdoelen en betreffen alle maatregelen die nodig zijn om het behalen van de wettelijk voorgeschreven normen (lucht, geluid, natuur, etc.) alsmede de landschappelijke inpassing van een infrastructureel project mogelijk te maken. Voor

natuurcompensatie gelden de verplichtingen vanuit N2000, Nb-wet, EHS en de boswet. Hierbij hanteer ik het uitgangspunt dat primair alleen maatregelen genomen worden die nodig zijn volgens de wettelijke vereisten. Uitzonderingen zijn hierbij mogelijk als bijvoorbeeld met regionale partijen afspraken zijn gemaakt dat zij de extra inpassingsmaatregelen betalen (bijvoorbeeld bij de A13/16) of dat er op verzoek van de Tweede Kamer extra geld voor inpassing beschikbaar is gesteld (bijvoorbeeld bij de Blankenburgverbinding).

Voor verkenningen en planstudieprojecten geldt in zijn algemeenheid dat uitgaven voor inpassing pas worden gedaan, en dus de omvang bekend is, nadat de planuitwerking is afgerond. Dit is na vaststelling van het Tracébesluit of ander projectbesluit. Een belangrijk deel van de natuurmaatregelen vindt plaats buiten het ontwerp/tracé (bijvoorbeeld de aankoop en ontwikkeling van nieuwe natuurterreinen om vernietigde natuur te compenseren). In zijn algemeenheid is dit het grootste deel van de kosten die voor inpassing van natuur wordt gemaakt. De natuurcompensatieopgaven zijn per project opgenomen in het Tracébesluit of projectbesluit. De uitgaven voor natuurcompensatie worden door RWS en ProRail echter niet centraal geregistreerd. Daarnaast worden projecten integraal aanbesteed aan de markt. Voor de zelfstandige natuurmaatregelen kan ik daarom helaas voor de genoemde projecten die in realisatie zijn nu geen exacte bedragen geven. Vanwege een eerdere vraag van de Kamer in het notaoverleg MIRT van 2009 is dit voor de periode 2007 – 2011 echter specifiek wel een keer uitgezocht. In deze periode bedroegen de kosten voor natuurcompensatie ca. € 62 mln., waarvan € 33 mln. voor wegen-, € 25 mln. voor spoor- en € 4 mln. voor waterprojecten. De uitgaven voor natuurcompensatie betreffen gemiddeld ca. 0,9% (wegen), 0,3% (spoorwegen) en 3,2% (waterprojecten) van het totaalbedrag van het project. Ik verwacht dat de recente gemiddelde kosten voor natuurmaatregelen vergelijkbaar zijn met de eerder genoemde cijfers uit de inventarisatie tussen 2007 – 2011.

Vraag 74

Welk deel van het budget voor de A1 bij Bunschoten is nog vrij besteedbaar en welk deel is al juridisch vastgelegd?

Antwoord 74

Dit project is inmiddels gegund. Het budget ligt daarmee juridisch vast.

Vraag 75

Hoeveel is er bij dit project besteed aan inpassingmaatregelen voor natuur en welk deel daarvan was bovenwettelijk?

Antwoord 75

Zie antwoord 73.

Vraag 76

Hoeveel is er bij het project A7/A8 bij Purmerend besteed aan inpassingmaatregelen voor natuur en welk deel daarvan was bovenwettelijk?

Antwoord 76

Zie antwoord 73.

Vraag 77

Hoe verhoudt het project A10 Knooppunten zich tot de plannen met betrekking tot het Dokmodel Zuidas?

Antwoord 77

Het project A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel en het autosnelwegdeel van het project Zuidas (i.c. de tunnel in de A10-zuid) hangen direct met elkaar samen en sluiten op elkaar aan. Zij worden daarom gecombineerd uitgevoerd, overeenkomstig de daarover gemaakte afspraken in de bestuursovereenkomst uit 2012.

Vraag 78

Hoeveel is er bij het project A27/A1 Utrecht knooppunt Eemnes besteed aan inpassingmaatregelen voor natuur en welk deel daarvan was bovenwettelijk?

Antwoord 78

Zie antwoord 73.

Vraag 79

Hoeveel is er bij het project A27/A12 Ring Utrecht besteed aan inpassingmaatregelen voor natuur en welk deel daarvan was bovenwettelijk?

Antwoord 79

Zie antwoord 73.

Vraag 80

Hoeveel is er bij het project A28/A1 knooppunt Hoevelaken besteed aan inpassingmaatregelen voor natuur en welk deel daarvan was bovenwettelijk?

Antwoord 80

Zie antwoord 73.

Vraag 81

Hoeveel is er bij het project Noordelijke Randweg Utrecht besteed aan inpassingmaatregelen voor natuur en welk deel daarvan was bovenwettelijk?

Antwoord 81

Zie antwoord 73.

Vraag 82

In hoeverre zijn pogingen om de Noordelijke Randweg Utrecht eerder dan vooralsnog gepland gerealiseerd te krijgen geslaagd?

Antwoord 82

Ik ben hierover nog in overleg met de regio. Ik zal u nog voor het notaoverleg hierover nader berichten.

Vraag 83

Hoeveel is er bij het project A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere besteed aan inpassingmaatregelen voor natuur en welk deel daarvan was bovenwettelijk?

Antwoord 83

Zie antwoord 73.

Vraag 84

Op welke wijze zorgt het verleggen van een weg voor een bijdrage aan het oplossen van files, zoals door u gesteld?

Antwoord 84

Het verleggen van de A9 rond Badhoevedorp draagt op zich niet bij aan het oplossen van de files. Om de doorstroming te verbeteren wordt de

omgelegde weg tegelijkertijd echter ook verbreed (naar 2x3 rijstroken). Dit draagt wel bij aan het oplossen van de files. De aanpak van de doorstroming van de A9 wordt in dit project integraal opgepakt met het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en de leefomgeving in Badhoevedorp. De betrokken regionale partijen leveren een bijdrage van ongeveer de helft van het projectbudget, ten behoeve van deze omlegging.

Vraag 85

Bij de opgave bij het Project Zuidas wordt ook aangegeven dat «een investering in ruimtelijke kwaliteit is nodig om de Zuidas uit te laten groeien tot een internationale toplocatie.» Kunt u concreet maken hoe u beoogt zorg te dragen voor de ruimtelijke kwaliteit van de Zuidas? Kunt u aangeven of hier financiële middelen aan worden gekoppeld? Zo ja, hoeveel? Kunt u per project aangeven of het zorgdragen voor de ruimtelijke kwaliteit binnen een project tot extra kosten leidt?

Antwoord 85

Om het gebied Zuidasdok te ontwikkelen tot een internationale toplocatie hebben de gemeente Amsterdam, de stadsregio Amsterdam, de provincie Noord-Holland en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu besloten om te investeren in de integrale gebiedsontwikkeling van deze locatie. Daartoe wordt de A10-zuid in een tunnel gelegd en wordt de Openbaar Vervoer Terminal uitgebreid en verbeterd. Deze integrale gebiedsontwikkeling kost in totaal € 1,8 mrd. (incl. de aanpassingen aan de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel). Door Amsterdam is daarvoor in 2012 € 201 mln. beschikbaar gesteld, de stadsregio Amsterdam draagt € 130 mln. bij, en de provincie Noord-Holland € 75 mln. In de rijksbijdrage is een bedrag inbegrepen van € 135 mln. uit voormalige budgetten voor NSP en voor investeringen ruimtelijke kwaliteit (BIRK). Mede daardoor wordt zowel de ruimtelijke kwaliteit als de bereikbaarheid van het gebied fors verbeterd.

Vraag 86

Welk deel van het budget voor de Zuidas is nog vrij besteedbaar?

Antwoord 86

In 2012 is een Bestuursovereenkomst ondertekend door het rijk, de gemeente Amsterdam, de Stadsregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland over de financiële bijdragen van deze partijen en de scope van het project dat daarvoor wordt gerealiseerd. Het budget ligt dus politiek-bestuurlijk gezien geheel vast.

Vraag 87

Uit welk budget wordt de fietsenstalling op Amsterdam CS betaald en waar is het taakstellend budget op gebaseerd?

Antwoord 87

Voor het project Fietsenstallingen Amsterdam CS is een reservering van € 35 mln. opgenomen binnen het realisatieprogramma spoorwegen (artikel 13.03.01 van het Infrastructuurfonds) op basis van een kostenraming om 10.000 fietsplaatsen in en rond het station te kunnen realiseren.

Vraag 88

Uit welk budget wordt de spoorwegovergang bij Bilthoven betaald en waar is het taakstellend budget op gebaseerd?

Antwoord 88

De spoorwegovergang Bilthoven is van oorsprong gefinancierd uit het budget programma beheer, onderhoud en vervanging en vanaf 2013 ondergebracht bij het aanlegprogramma Spoor. Het taakstellend budget

ad € 35 mln. is gebaseerd op de betreffende subsidieaanvragen van ProRail en de op basis hiervan door lenM verstrekte subsidiebeschikkingen. Het projectbudget is volledig juridisch verplicht.

Vraag 89

Welk deel van het budget Regionet Fase 1 is nog vrij besteedbaar?

Antwoord 89

Van het huidige totale projectbudget ad € 184 mln. ten behoeve van de uitvoering van het programma Regionet is tot op heden € 174,7 mln. juridisch verplicht. Voor de te zijner tijd te beschikken (deel)projecten is derhalve nog € 9,3 mln beschikbaar.

Vraag 90

Welk deel van het budget voor Utrecht Centraal is uitgegeven aan of gereserveerd voor fietsparkeren?

Antwoord 90

Binnen het project OV Terminal Nieuw Sleutelproject Utrecht wordt uit het MIRT € 51,6 mln. (incl. BTW) besteed aan de realisatie van 22.000 fietsparkeerplaatsen. Daarnaast realiseert de gemeente Utrecht nog 11.000 fietsparkeerplaatsen in het stationsgebied.

Vraag 91

Wat is er over van het taakstellend budget van € 956 mln., wat moet er nog gebeuren? Vanaf 2005 was de oplevering voorzien, hoe staat het daar nu mee?

Antwoord 91

Van het taakstellende budget voor het project VleuGel; ad € 956 mln. is reeds € 906,1 mln. juridisch verplicht. In overleg met de Regio wordt bekeken welke aanvullende maatregelen nog nodig zijn. Vanaf 2005 zijn onderstaande deelprojecten binnen het project Vleuten-Geldermalsen opgeleverd:

- Tijdelijke halte Utrecht Terwijde (2003)
- Halte + keervoorziening Amersfoort Vathorst (2006)
- Aansluiting Utrecht zuidzijde 7e perron (2006)
- Halte Tiel Passewaaij (2007)
- Halte Utrecht Zuilen (2007)
- Keerspoor Breukelen (2008)
- Spoorverdubbeling Vleuten – A'dam-Rijnkanaal (2010)
- Spoorverdubbeling Houten- Houten Castellum (2010)
- Keervoorziening Woerden Molenvliet (2012)
- Halte Utrecht Leidsche Rijn (2013)

Vraag 92

Hoeveel is er bij het project Vleuten-Geldermalsen besteed aan inpassingmaatregelen voor natuur en welk deel daarvan was bovenwettelijk?

Antwoord 92

Zie antwoord 73.

Vraag 93

Wanneer wordt er een besluit genomen over de Ombouw Amstelveenlijn?

Antwoord 93

De stadsregio Amsterdam is verantwoordelijk voor het project Ombouw Amstelveenlijn. Over de bijdrage van € 76 mln. is reeds besloten in het kader van de Zuidas. De besluitvorming voor het project is aan de stadsregio, waarbij het uiteindelijke realisatiebesluit medio 2015 wordt

genomen. Op basis van dit besluit kan de definitieve subsidie worden aangevraagd en toegekend. Binnen het MIRT is € 76 mln. bestuurlijk vastgelegd voor dit project.

Vraag 94

Het minimale budget van het Rijk voor de Ombouw Amstelveenlijn is € 76 mln., wat is het maximale budget?

Antwoord 94

In het programma verkenningen en planuitwerking 2015 Regionale/lokale infrastructuur (artikel 14.01.02) is een reservering opgenomen van € 76 mln. Dit bedrag is beschikbaar voor een rijksbijdrage aan het project. Er zijn in de Begroting 2015 geen andere middelen voor dit project beschikbaar.

Vraag 95

Wordt de Uithoflijn aanbesteed?

Antwoord 95

De Uithoflijn is reeds in uitvoering: de onderbouw (fundering en kunstwerken) is al gerealiseerd. Realisatie van de bovenbouw (rails en bovenleiding) en de aanschaf van materieel zijn reeds aanbesteed en worden gegund in december 2014.

Vraag 96

Kunt u aangeven of het Rijk nog extra geld beschikbaar heeft voor tegenvallers bij de Noord-Zuidlijn?

Antwoord 96

Het rijk heeft geen extra geld beschikbaar voor de Noord-Zuidlijn.

Vraag 97

Heeft de aanbesteding inmiddels plaatsgevonden? Zo ja, wat zijn daarvan de uitkomsten?

Antwoord 97

Op 27 oktober j.l. is de marktbenadering voor het project Lekkanaal/3^e kolk Beatrixsluis gestart. Dat is de eerste stap in het aanbestedingsproces, waarbij marktpartijen worden uitgenodigd om zich te melden als gegadigde. Medio 2015 worden uit de gegadigden drie partijen gekozen om een nader plan uit te werken. Naar verwachting wordt medio 2016 de definitieve keuze gemaakt.

Vraag 98

Wat gebeurt er met het budget van € 36 mln. nu besloten is nog geen beslissing te nemen?

Antwoord 98

Het budget van € 36 mln. dat voor het project Vaarweg IJsselmeer-Meppel staat gereserveerd, blijft in de periode 2022–2023 beschikbaar tot een besluit is genomen over de uitvoering van het project. Daartoe zal in overeenstemming met de regio een voorkeursalternatief vastgesteld moeten worden. Het Rijk zal, rekening houdend met de MIRT-planning, de komende jaren in contact treden met de decentrale overheden om opnieuw te spreken over de keuze van het voorkeursalternatief en de eventuele inzet van regionale budgetten voor varianten die de beschikbare rijksmiddelen te boven gaan.

Vraag 99

Kunt u inzicht geven in hoeveel de MIRT-onderzoeken op zichzelf kosten? Hoeveel wordt er bijvoorbeeld begroot voor het MIRT-onderzoek «Stimuleren Verstedelijking Zuidelijke Randstad»? Waar in de begroting zijn deze kosten terug te vinden?

Antwoord 99

De uitgaven aan een MIRT-onderzoek zijn afhankelijk van de grootte en complexiteit van de opgave en het doel van het MIRT-onderzoek. De kosten lopen dan ook nogal uiteen en variëren van enkele tonnen tot enkele miljoenen euro's. De kosten zijn niet specifiek aan één onderdeel uit de begroting van Infrastructuur en Milieu toe te wijzen. MIRT-onderzoeken voor het hoofdwegennet worden bijvoorbeeld gerealiseerd binnen het Studiebudget Verkenningen (Infrastructuurfonds Art 12.03.02). De kosten voor MIRT onderzoeken naar gebiedsontwikkeling zijn terug te vinden op hoofdstuk 12, artikel 13. Voor het project Stimuleren verstedelijking Zuidelijke Randstad is een bedrag van € 0.3 mln. begroot.

Vraag 100

Gaat het lukken om de planuitwerkingfase voor de vernieuwing van de Calandbrug uiterlijk in december 2014 af te ronden?

Antwoord 100

Op 4 juli 2013 heb ik de Startbeslissing naar de Tweede Kamer gestuurd. Begin 2015 zal ik uw Kamer informeren over het te nemen Voorkeursbesluit.

Vraag 101

Hoeveel is of wordt er bij het project A24 Blankenburgverbinding besteed aan inpassingmaatregelen voor natuur en welk deel daarvan was bovenwettelijk?

Antwoord 101

Zie antwoord 73.

Vraag 102

Hoeveel is of wordt er bij het project A13-A16 besteed aan inpassingmaatregelen voor natuur en welk deel daarvan was bovenwettelijk?

Antwoord 102

Zie antwoord 73.

Vraag 103

Hoe beoordeelt u de kritiek van de Natuur- en Milieufederatie Zuid-Holland dat de cumulatieve effecten van snelweg A13-A16, landzijdige uitbreiding van Rotterdam The Hague Airport (RTHA) en uitbreiding van vluchten bij RTHA onvoldoende betrokken worden bij brede afweging over de verschillende plannen, terwijl deze effect hebben op de leefomgeving in eenzelfde gebied? Wat zijn de implicaties voor de A13-A16 van de recente uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (201308233/1/R6) inzake het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden-oost met betrekking tot het waarborgen van een goed leefklimaat in de buurt van vliegvelden?

Antwoord 103

Ik deel deze kritiek niet. In de verschillende procedures worden, binnen de kaders van de wet Milieubeheer, ook de cumulatieve effecten inzichtelijk gemaakt. Zo wordt bijvoorbeeld in het kader van het MER voor het Luchthavenbesluit gekeken naar de samenloop van geluid tussen het vliegverkeer en de A13/A16. Ik zal er vanzelfsprekend voor zorgen, dat het

Tracébesluit A13/16 en het betreffende Luchthavenbesluit voldoet aan wet en regelgeving.

Vraag 104

Hoeveel is of wordt er bij het project Rijnlandroute besteed aan inpassingmaatregelen voor natuur en welk deel daarvan was bovenwettelijk?

Antwoord 104

Zie antwoord 73.

Vraag 105

Hoeveel is of wordt er bij het project A4 Vlietland besteed aan inpassingmaatregelen voor natuur en welk deel daarvan was bovenwettelijk?

Antwoord 105

Zie antwoord 73.

Vraag 106

Hoeveel is of wordt er bij het project A4 burgraveen Leiden besteed aan inpassingmaatregelen voor natuur en welk deel daarvan was bovenwettelijk?

Antwoord 106

Zie antwoord 73.

Vraag 107

Hoeveel is of wordt er bij het project A4 Midden-Delfland besteed aan inpassingmaatregelen voor natuur en welk deel daarvan was bovenwettelijk?

Antwoord 107

Zie antwoord 73.

Vraag 108

Hoeveel is of wordt er bij het project A15 Maasvlakte-Vaanplein besteed aan inpassingmaatregelen voor natuur en welk deel daarvan was bovenwettelijk?

Antwoord 108

Zie antwoord 73.

Vraag 109

Welk deel van het taakstellend budget voor Den Haag centraal gaat naar fietsparkeren?

Antwoord 109

In het taakstellend budget voor Den Haag Centraal is door lenM geen apart budget opgenomen voor fietsparkeren.

Vraag 110

Hoeveel is of wordt er bij het project Rijswijk-Schiedam besteed aan inpassingmaatregelen voor natuur en welk deel daarvan was bovenwettelijk?

Antwoord 110

Zie antwoord 73.

Vraag 111

Welk deel van het budget voor de Randstadrail fase 1 is nog vrij besteedbaar?

Antwoord 111

Het budget voor Randstadrail is volledig juridisch verplicht en er is derhalve geen vrij besteedbare ruimte.

Vraag 112

Hoeveel is of wordt er bij het project Rotterdamsebaan besteed aan inpassingmaatregelen voor natuur en welk deel daarvan was bovenwettelijk?

Antwoord 112

Zie antwoord 73.

Vraag 113

Hoe groot was het taakstellend budget hiervoor? Hoeveel is het verlaagd?

Antwoord 113

In het MIRT 2014 was het project capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwedese opgenomen voor € 29 mln. Door aanpassing van de scope is dit verlaagd naar € 20 mln.

Vraag 114

Hoeveel is of wordt er bij het Project Mainportontwikkeling Rotterdam besteed aan inpassingmaatregelen voor natuur en welk deel daarvan is bovenwettelijk?

Antwoord 114

De PKB PMR van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam kent een dubbeldoelstelling. Dit betreft de ontwikkeling van economie en leefbaarheid in de drukbevolkte Rotterdamse regio. Uit de economische doelstelling vloeit de verplichte natuurcompensatie voort die samenhangt met de aanleg en het gebruik van Maasvlakte II. Uit de leefbaarheidsdoelstelling vloeit o.a. de ontwikkeling van 750 ha extra natuur- en recreatiegebied voort. In 2005 zijn Uitwerkingsovereenkomsten afgesloten, horend bij de opgave uit de PKB PMR, waarin voor de natuurcompensatie € 114 mln. (prijspeil 2012) is vastgelegd en voor de 750 ha extra natuur- en recreatiegebieden ten noorden en zuiden van Rotterdam € 174,6 mln. (prijspeil 2012). PMR kent een bijdragemodel waardoor aan dit laatste deelproject ook Provincie Zuid-Holland, Stadsregio en gemeente Rotterdam bijdragen.

Vraag 115

Klopt het dat de dienstverlening verantwoordelijk voor sleepdiensten en foerageren, oftewel maritieme dienstverlening, bij de huidige sluis herplaatst moeten worden omdat ze zich binnen het plangebied van de nieuwe zeesluis bevindt?

Antwoord 115

Het is juist dat de maritieme dienstverlening die nu gesitueerd is binnen het sluizencomplex op een nieuwe locatie binnen het project Nieuwe Sluis Terneuzen herplaatst moet worden om ruimte te maken voor de bouw en het gebruik van deze nieuwe sluis.

Vraag 116

Op welke manier wordt de veilige herplaatsing van maritieme dienstverlening meegenomen in de planuitwerking?

Antwoord 116

Voor de sleepdiensten wordt een nieuwe sleepboothaven opgenomen in de plannen, die afgeschermd wordt om een veilige ligplaats te garanderen.

Vraag 117

Op welke manier wordt de rol die maritieme dienstverleners spelen voor de Veiligheidsregio Zeeland meegenomen in de besluitvorming van de nieuwe zeesluis?

Antwoord 117

De maritieme dienstverlening levert diensten bij calamiteitenbestrijding. Het VL-NL projectteam werkt in samenspraak met de beheerder van het sluizencomplex en met de Veiligheidsregio Zeeland aan een maatgevend incident scenario (scenario voor calamiteiten welke 1x per jaar kunnen voorkomen in een West-Europees land) voor de veiligheid op en rond de sluizen in Terneuzen. Ook de maritieme dienstverleners worden betrokken bij het opstellen van dit maatgevende scenario.

Vraag 118

Wat is de exacte planning wat betreft de uitvoering van de milieueffectrapportage?

Antwoord 118

De totstandkoming van de milieueffectrapportage verloopt parallel met het opstellen van het ontwerpTracébesluit. Momenteel wordt er gewerkt aan het milieueffectrapport, welke ik naar verwachting in voorjaar 2015 vast hoop te kunnen stellen. Daarna zal de tervisielegging volgen.

Vraag 119

Welke projectvarianten worden nu nog meegenomen in het planproces, in het bijzonder in het Milieueffectrapport en wat is de locatie van de maritieme dienstverleners in deze projectvarianten?

Antwoord 119

In de milieueffectrapportage worden drie varianten meegenomen en in elk van deze varianten zijn de sluisgebonden diensten (waaronder de maritieme dienstverleners) ingepast.

Vraag 120

Is er al een gewenst ontwikkelperspectief voor Brainport Avenue 2020–2040 en is er al zicht op de (bandbreedte van) de totale projectkosten voor de realisatie van het gewenste ontwikkelperspectief?

Antwoord 120

Het gewenst ontwikkelperspectief voor Brainport Avenue 2020–2040 is opgenomen in de gebiedsvisie BrainportCity die voorligt in het BO MIRT Brabant op 13 november 2014. Besluitvorming over de visie en daarmee over het MIRT-onderzoek Brainport Avenue vindt in dat overleg plaats. Er is nog geen zicht op de (bandbreedte van) de totale projectkosten voor de realisatie van het gewenste ontwikkelperspectief. Het gaat om een visie voor de lange termijn. De verwachting is dat een eerste zeer globale inschatting mogelijk is in de volgende fase die wordt voorzien voor 2015.

Vraag 121

Gaat u een beroep doen op het binnenhalen van TEN-T gelden?

Antwoord 121

Ja. Mijn inzet is gericht op een zo groot mogelijk aantal kansrijke subsidie-aanvragen voor projecten met een Nederlands belang. Hierbij kan het gaan om projecten op onze achterlandverbindingen, grensoverschrijdende projecten of projecten alleen in Nederland. Aanvragers kunnen vervoerders zijn, infrastructuurbeheerders zoals havenbedrijven en ProRail, regionale overheden, de rijksoverheid en combinaties hiervan. Om mijn inzet te bereiken heb ik het bestaande netwerk van TEN-T

belanghebbenden versterkt, heb ik een centrale vraagbaak ingericht bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) en heb ik vorige maand een nationale TEN-T informatiedag georganiseerd voor potentiële aanvragers.

De Staatssecretaris heeft eerder toegezegd de Tweede Kamer te informeren over een TEN-T aanvraag voor ERTMS.

Vraag 122

Hoeveel is of wordt er bij het project A27 Houten-Hooipolder besteed aan inpassingmaatregelen voor natuur en welk deel daarvan was bovenwettelijk?

Antwoord 122

Zie antwoord 73.

Vraag 123

Hoeveel is of wordt er bij het project A4 Dinteloord besteed aan inpassingmaatregelen voor natuur en welk deel daarvan was bovenwettelijk?

Antwoord 123

Zie antwoord 73.

Vraag 124

Hoeveel is of wordt er bij het project Verkeersruit Eindhoven besteed aan inpassingmaatregelen voor natuur en welk deel daarvan was bovenwettelijk?

Antwoord 124

Zie antwoord 73.

Vragen 125 en 126

Wat zijn de gevolgen van de Ruit om Eindhoven op de capaciteit op de A50 bij Veghel?

Waarom wordt er bij Veghel niet gekozen voor een ongelijkvloerse aansluiting van de N279 op de A50?

Antwoorden 125 en 126

Dit betreft een regionaal project waarbij de keuzen primair bij de Provincie Noord-Brabant ligt. Dit betreft dus ook de keuze voor de aanpak van de N279. De provincie heeft nog niet haar definitieve keuze bepaald voor dit project. Ik kan dus geen uitspraken doen over de keuze voor maatregelen binnen het project Ruit om Eindhoven ter hoogte van Veghel en de gevolgen hiervan voor de A50.

Vraag 127

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

Antwoord 127

Door het verleggen van de N69 wordt een oplossing gevonden voor de langlopende leefbaarheidsproblemen langs de huidige N69. Vanwege de noodzaak van de oplossing van dit regionale probleem is toestemming gegeven om aan te takken op de A67 bij de nieuwe aansluiting Veldhoven-West. Samen met de regio zullen de mogelijk gevolgen van deze keuze op de A67 worden gemonitord.

Vraag 128

Hoeveel is of wordt er bij het project Zandmaas besteed aan inpassingmaatregelen voor natuur en welk deel daarvan was bovenwettelijk?

Antwoord 128
Zie antwoord 73.

Vraag 129
Hoeveel is of wordt er bij het project A2 't Vonderen besteed aan inpassingmaatregelen voor natuur en welk deel daarvan was bovenwettelijk?

Antwoord 129
Zie antwoord 73.

Vraag 130
In welk groeiscenario en in welk jaar is de verkeerskundige noodzakelijkheid aanwezig om de huidige spitsstroken op het tracé A2 't Vonderen en Kerensheide op te waarderen tot twee keer drie rijstroken? Waarom kiest u voor het opwaarderen van de spitsstroken tot rijstroken?

Antwoord 130
Vanuit doorstroming is de huidige A2 tussen 't Vonderen en Kerensheide nu en in 2030 geen nationaal knelpunt. Na uitvoering van het project komen er 2x3 volwaardige rijstroken en een permanente vluchtstrook, hetgeen bij incidenten en bepaalde weersomstandigheden de robuustheid, veiligheid en betrouwbaarheid van het netwerk vergroot. Met het project is uitvoering gegeven de motie van de Tweede Kamerleden De Jong, Koopmans en Aptroot van 30 juni 2011 (Kamerstuk 32 500 A, nr. 91).

Vraag 131
Welk deel van het budget is nog vrij besteedbaar?

Antwoord 131
De stand besteed tot nu toe € 440 mln. Het project is in de realisatie en daarmee volledig juridisch verplicht.

Vraag 132
Hoeveel is of wordt er bij het project A1 Apeldoorn Azelo besteed aan inpassingmaatregelen voor natuur en welk deel daarvan was bovenwettelijk?

Antwoord 132
Zie antwoord 73.

Vraag 133
Heeft u van de provincie Gelderland en de gemeenten Duiven en Zevenaar een gezamenlijke gedragen visie ontvangen over de regionale wensen ten aanzien van de inpassing van de doorgetrokken A15 bij Helhoek?

Antwoord 133
Nee, sinds het AO MIRT van 18 juni j.l. (Kamerstuk 33 750 A, nr. 94) heb ik geen nieuwe of gewijzigde gezamenlijk gedragen zienswijze van provincie en gemeenten ontvangen. Zoals toegezegd, zal ik u nog voor het notaoverleg nader informeren over de regionale wensen bij de ViA15.

Vraag 134
Hoeveel is of wordt er bij het project N18 besteed aan inpassingmaatregelen voor natuur en welk deel daarvan was bovenwettelijk?

Antwoord 134
Zie antwoord 73.

Vraag 135
Hoeveel is of wordt er bij het project N35 Nijverdal besteed aan inpassingmaatregelen voor natuur en welk deel daarvan was bovenwettelijk?

Antwoord 135
Zie antwoord 73.

Vraag 136
Hoeveel is of wordt er bij het project A6/A7 knooppunt besteed aan inpassingmaatregelen voor natuur en welk deel daarvan was bovenwettelijk?

Antwoord 136
Zie antwoord 73.

Vraag 137
Waarom is gekozen om de overdekte delen van de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen niet als tunnels te bestempelen? Welke gevaren kleven er aan de aanleg van 245 meter overdekte weg zonder vluchtstrook, met relatief smalle rijstroken en hellingen?

Antwoord 137
De vraag of sprake is van een tunnel (of niet) is vastgelegd in de wet (Besluit Aanvullende Regelgeving Veiligheid Wegtunnels). Bij de Zuidelijke Ringweg is gekozen voor een verdiepte ligging met deksels korter dan 250 meter, waardoor de tunnelwetgeving niet van toepassing is. Dit maakte het o.a. mogelijk dat op- en afritten in het ontwerp konden worden opgenomen, hetgeen bij een tunnel niet mogelijk zou zijn geweest. Er is geen sprake van relatief smalle rijstroken. De nieuwe ringweg wordt een veilige weg die voldoet aan alle vereisten van een 80 km/h «regionale stroomweg», ook voor wat betreft de breedte van de rijstroken. Per rijrichting komt er een pechhaven voor gestrande auto's, er zijn 8 vluchtroutes opgenomen en er komt een geavanceerd veiligheidssysteem, waarbij de weg 24 uur per dag in contact staat met de verkeerscentrale. Vluchtstroken worden in Nederland alleen bij autosnelwegen toegepast.

Vraag 138
Op welke wijze is geborgd dat de nieuwe A7 Zuidelijke Ringweg Groningen geen barrière wordt voor fietsers die van en naar Zuid-Groningen of Groningen fietsen?

Antwoord 138
Het ontwerp garandeert dat overal in noord-zuidrichting voldoende goede fietsverbindingen zijn. De meeste fietsverbindingen blijven intact en worden veiliger. Dat laatste geldt onder meer voor de fietsroutes bij het Stadspark/Laan Corpus den Hoorn en rondom het Vrijheidsplein. Ook komen er verschillende nieuwe fietsverbindingen. Bijvoorbeeld, ter hoogte van de verdiepte ligging verbetert de situatie door de aanleg van nieuwe noord-zuid fietsverbindingen op de deksels en ook langs de Europaweg komt een nieuwe noord-zuidverbinding.

Vraag 139
Wat is de huidige stand van zaken en de planning met betrekking tot de Zuidelijke Ringweg Groningen? Wanneer heeft er waar besluitvorming plaatsgevonden? Wanneer vindt de definitieve besluitvorming plaats?

Antwoord 139

Het tracébesluit is 29 september j.l. vastgesteld. Dit is formeel de laatste ministeriële stap in de tracéwetprocedure. In het kader van de mogelijkheid beroep tegen het besluit bij de Raad van State in te stellen ligt het besluit thans ter visie. Uiteindelijk zal de Raad van State uitspraak doen over de rechtmatigheid van het besluit. Als het besluit in stand blijft kan het project vervolgens worden gerealiseerd. Volgens de huidige planning start de realisatie in 2015 en vindt de openstelling plaats in 2019/2021.

Vraag 140

Hoeveel is of wordt er bij het project N31 Leeuwarden besteed aan inpassingmaatregelen voor natuur en welk deel daarvan was bovenwettelijk?

Antwoord 140

Zie antwoord 73.

Vraag 141

Is het taakstellend budget van € 102 mln. voldoende voor de aanpak van al deze bruggen en wie levert de cofinanciering? Waarom is nadere afstemming nodig voor de bruggen Kootstertille, Schuilenburg, en de Paddepoelsterbrug en de Gerrit Krolbrug?

Antwoord 141

Naar verwachting is het taakstellend budget van € 102 mln. toereikend voor de aanpak van de genoemde bruggen bij fase 2 voor vaarweg Lemmer-Delfzijl. Bij sommige projecten is sprake van cofinanciering door de provincies Groningen en Fryslân. Afspraken hieromtrent worden gemaakt tussen het Rijk en het samenwerkingsverband Noord-Nederland. De planning van de aanpak was gebaseerd op de resterende levensduur van de bruggen en combinatie van sommige projecten met regioprojecten. Recent is gebleken, dat de technische staat van brug Schuilenburg slecht is, en dat deze in de aanpak mogelijk naar voren moet worden gehaald. Ook is gebleken, dat de aanpak van de Gerrit Krol-autobrug vertraging oploopt; hierover vindt overleg plaats met de gemeente Groningen en de Provincie Groningen. Beide ontwikkelingen maken, dat nadere bestuurlijke afstemming nodig is en mogelijke herschikking binnen het programma voor fase 2 wordt onderzocht.

Vraag 142

Welk deel van de Brede Doeluitkering (BDU)-gelden mogen lagere overheden uitgeven aan andere zaken dan infrastructuur?

Antwoord 142

De Brede Doeluitkering (BDU) verkeer en vervoer is bestemd voor uitgaven op het terrein van verkeer en vervoer. De regionale overheden kunnen binnen dat kader vrij beslissen over de inzet van de gelden, zolang dat geschiedt aan uitgaven voor verkeer en vervoer. Infrastructuur vormt daar een onderdeel van. Daarnaast wordt de BDU besteed aan bijvoorbeeld verkeersveiligheid, fiets- en OV-voorzieningen, verkeersmanagement en exploitatie openbaar stads- en streekvervoer. In welke verhouding de uitgaven worden verdeeld over de verschillende onderdelen bepalen de overheden zelf. In de Wet BDU is opgenomen dat de verantwoording over de besteding van de BDU-gelden gebeurt conform de SiSa-systematiek, de SiSa-voorschriften voorzien niet in een uitsplitsing van de uitgaven over de verschillende onderdelen.