

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

317

Vragen van de leden **Cramer** (ChristenUnie) en Samsom (PvdA) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *de spoorverbinding Breda-Utrecht*. (Ingezonden 2 april 2009)

1

Kent u het bericht «BamRail: Spoor is haalbaar» en het rapport «Breda-Utrecht, De vergeten corridor Een jaar verder; B-zeggen» dat vandaag is gepresenteerd door BAM en Goudappel Coffeng?

2

Bent u bereid in uw beoordeling van de spoorverbinding niet uit te gaan van een greenfield oplossing, maar van een geïntegreerde spoorlijn?

3

Bent u bereid de huidige projectdirectie voor de A27 uit te breiden met deskundigen op het gebied van spoor zodat een brede multimodale Elverding aanpak ook in de organisatiestructuur wordt gefaciliteerd en vertraging in de aanleg van de A27 wordt voorkomen?

4

Deelt u de mening dat bij verdere optimalisatie door een geïntegreerd ontwerp met de spoorlijn in de middenberm het synergievoordeel

van 700 miljoen euro verder wordt verhoogd?

5

Onderschrijft u de conclusie van de benchmark dat de spoorlijn ook bij een vervoerwaarde van 54.000 reizigers per dag een zinvolle verbinding is in vergelijking met de Hanzelijn en HSL-Zuid?

6

Deelt u de mening dat met de voorgestelde bouwmethode de A27 met minder overlast, met lagere kosten voor tijdelijke routes en sneller kan worden verbreed?

7

Onderschrijft u de uitkomsten van de quick-scan MKBA?

8

Deelt u de mening van de in het rapport genoemde bureaus dat de spoorlijn geen significante vertraging voor de A27 hoeft te betekenen, maar dat het daarvoor wel nodig is concreet beleid te maken over de spoorlijn, zodat in de tracé/MER procedure rekening kan worden gehouden met een mogelijke komst van de spoorlijn?

9

Deelt u de mening van DHV dat de spoorcorridor een gunstig effect heeft op de robuustheid van het spoornetwerk?

10

Bent u bereid nu ook B te zeggen?

11

Wilt u de beantwoording van deze vragen betrekken bij uw reactie op de notitie van de ChristenUnie van 15 december 2008?

¹ BN De Stem, 26 maart 2009
<http://www.bndestem.nl/algemeen/binnenland/4722322/BamRail-spoor-is-haalbaar.ece>

Antwoord

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 30 september 2009)

Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2008–2009, nr. 2463

1

Ja.

2

Voor de verbreding van de A27 loopt er nu een trechteringstraject, met als doel om begin 2010 te komen tot één voorkeursalternatief.

Een geïntegreerde spoorlijn vergt een forse voorinvestering en zorgt voor een latere start van de realisatie van de wegverbreding van de A27. In mijn begroting tot 2020 beschik ik niet over de middelen om zo'n voorinvestering te kunnen doen. Ook wil ik niet nu al vertraging inbouwen en de start van de realisatie van de

verbreding van de A27 in gevaar brengen.
Tijdens het trechteringsproces voor de verbreding van de A27 wordt momenteel gekeken naar het niet onmogelijk maken van een spoorlijn in de toekomst.

3
Zoals ook uit het antwoord uit vraag 8 blijkt, ben ik van mening dat door een dergelijke aanpak er wel een vertraging ontstaat in de planstudie van de A27 en daarmee een latere start van de realisatie en dat wil ik voorkomen.

Derhalve is een uitbreiding van de projectdirectie nu niet opportuun.

4
Zie antwoord op vraag 6 van de heer Cramer in Kamerstuk 29984, nr. 202

5
Bij de beoordeling of een nieuwe spoorlijn een zinvolle verbinding is wordt niet alleen het aspect van het aantal reizigers in ogenschouw genomen.
Bijvoorbeeld zijn de Hanzelijn en de spoorlijn Breda–Utrecht niet zomaar te vergelijken. Een belangrijk argument voor de Hanzelijn was dat deze verbinding treinverkeer weghaalt van de drukke Gooi- en Veluwelijn. Voor de verbinding Breda–Utrecht geldt zo'n argument in mindere mate.
Ook is de gevraagde investering voor Breda–Utrecht veel hoger (bijna € 4 mrd in plaats van € 1 mrd).

6
De voorgestelde bouwmethode in het rapport, waarbij door een slimme bouwfaserings in de middenberm ruimte ontstaat, is één van de mogelijke bouwmethoden van een wegverbreding, biedt ongetwijfeld voordelen en maakt onderdeel uit van de huidige planstudie.
De uiteindelijke voorkeursvariant van de wegverbreding zal ook met een slimme bouwfaserings uitgevoerd worden. Het verdere verloop van de planstudie van de verbreding van de A27 zal uitwijzen welke bouwmethode zal worden gekozen.
Een snellere verbreding bestrijd ik, ik ben van mening dat een gelijktijdige aanleg uiteindelijk niet tot een snellere opleverdatum van de wegverbreding zal leiden, maar als gevolg van een langere planstudie tot een latere start van de uitvoering en waarschijnlijk tot een latere oplevering.

7
De quick scan MKBA van de initiatiefnemers laat een positief saldo zien. Ik heb deze quick scan laten toetsen door het KiM. Het KiM schat in, dat de maatschappelijke rentabiliteit van de nieuwe spoorlijn aanzienlijk lager uitvalt dan de private initiatiefnemers hebben berekend. Het KiM komt tot een verhouding tussen baten en kosten van het project die ligt van 0,2 tot 0,4.

8
Nee, wat de vertraging betreft deel ik deze mening niet.
De spoorlijn Breda – Utrecht is op dit moment nog slechts een globaal idee. Er zal voor een geïntegreerde spoorlijn eerst een ontwerp moeten worden gemaakt. In zo'n studie zal o.a. gekeken moeten worden naar de hoogteligging en boogstralen (langsprofiel) of te wel de ruimtelijke inpassing van een spoorlijn. Dit langsprofiel van de spoorlijn is bij een geïntegreerd ontwerp maatgevend ten opzichte van het langsprofiel van een weg. Een spoorlijn kan bijvoorbeeld in een minder scherpe bocht worden aangelegd dan een weg. Hierdoor is het niet uit te sluiten dat ook het ontwerp van de weg moet worden aangepast.
Voor zo'n groot project als Breda–Utrecht is daar meer tijd voor nodig dan beschikbaar is in de huidige planning voor de planstudie van de A27.
De planstudie van de A27 is gericht op een selectie van één of enkele varianten begin 2010. Het besluit over het voorkeursalternatief zal dan daarna gaan plaatsvinden.

9
Het huidige spoornetwerk telt drie Noord-Zuid verbindingen. DHV stelt dat de aanleg van een vierde nieuwe spoorlijn een gunstig effect kan hebben op de robuustheid van het spoornetwerk. Dit lijkt mij een logische conclusie.

10
In mijn procesvoorstel aan het begin van deze brief heb ik aangegeven hoe het vervolg in mijn ogen het beste vorm kan worden gegeven.
Dus afhankelijk van de uitkomsten van de door mij uit te laten voeren MKBA als onderdeel van de NMCA en het rapport van de commissie Nijpels, besluiten tot een vervolgproces.

11
Dit heb ik met deze brief gedaan (zie ook Kamerstuk 29 984, nr. 202).