

Vergaderjaar 2011–2012

**33 000 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2012**

**Nr. 88**

### **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 5 juli 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Infrastructuur en Milieu naar aanleiding van het Algemeen Overleg van 28 juni 2012 inzake het MIRT. De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 4 juli 2012. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Snijder-Hazelhoff

Adjunct-griffier van de commissie,  
Israel

1

*Klopt het dat u de vóór 1 september 2012 toegezegde integrale verkeersstudie over de Nieuwe Westelijke Oeververbinding inclusief de brede Zuidvleugel, de Oranjetunnel en de A54, ook voorziet van informatie over de kosten en de verkeersintensiteiten van de A14, waarmee nadrukkelijk niet de N14 wordt bedoeld?*

Ja. Bij de verkenning voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) is integraal gekeken naar effecten. Het is mogelijk om in korte tijd een verkeerskundige overzichtsrapportage op te stellen inclusief de informatie die beschikbaar is over de A54 en de A14, en de effecten op de belangrijkste knooppunten. Het betreft dan beschikbare gegevens over de verkeersintensiteiten en kostenindicaties zoals deze uit eerdere onderzoeken zijn gebleken voor de verkenningen Rotterdam Vooruit, NWO en Haaglanden.

2

*Klopt het dat u conform uw toezegging nu ook in de vergelijking tussen de Oranjetunnel en de Blankenburgtunnel alle additionele kosten van de benodigde ombouw van de genoemde knooppunten Kethelplein, Ypenburg, Prins Clausplein en de verbreding van de A13 richting Den Haag meeneemt bij de door u geplande projecten Blankenburgtunnel en de A13/A16?*

Ja. Zoals ik in het antwoord op vraag 1 heb aangegeven is bij de Verkenningen Rotterdam Vooruit, NWO en Haaglanden gekeken naar de verkeerskundige effecten van infrastructuuruitbreidingen in een groot gebied binnen de Zuidvleugel. Hetzelfde geldt voor de studie naar A13/A16. Op grond hiervan zijn, zowel bij de scope die ik heb geformuleerd voor het besluit bij de NWO als bij de A13/A16, reeds alle daarmee samenhangende maatregelen en kosten meegenomen voor eventuele aanpassingen die nodig zijn voor andere onderdelen van het hoofdwegenet zoals die door u genoemd. Voor de knooppunten Ypenburg en Prins Clausplein is tevens van belang dat deze onderdeel uitmaken van het besluit over de A4 passage Den Haag + poorten en inprikkers. In dit besluit is rekening gehouden met beperkte effecten van de aanleg van de A13/A16 en de NWO op deze knooppunten, zoals uit onderzoek is gebleken.

3

*Bent u bereid de tijd die er nu is door het controversieel verklaren van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding te benutten om de boorvariant nog eens goed te bestuderen samen met de initiatiefnemers van deze variant en tunneldeskundigen?*

Nee. Ik ben van mening dat dit alternatief voldoende bestudeerd is en voldoende is meegenomen in de afweging tot een voorkeursalternatief. Daarnaast is het project NWO controversieel verklaard.

4

*Bent u voornemens om op korte termijn een integrale studie te doen naar de beste verkeersoplossingen voor de gehele Zuidvleugel, waarbij de projecten in MIRT Haaglanden, Rotterdam Vooruit en Rijnland integraal worden gewaardeerd op onderlinge verkeerseffecten maar waarbij ook eerder geopperde verbindingen, zoals de Nieuwe Westelijke Oeververbinding + A54 en de A14 worden betrokken, uitgaande van het huidige wegennet?*

In de verkenningen is integraal en gebiedsgericht onderzoek gedaan naar de verkeersoplossingen. In aanvulling op de resultaten uit de verken-

ningen en de overzichtsrapportage uit vraag 1 wordt reeds eenmaal per 2 jaar een netwerk analyse uitgevoerd met het Landelijk Model Systeem (LMS), de Nationale Markt en Capaciteits Analyse (NMCA). In 2013 wordt een nieuwe rapportage voorzien waarbij inzichtelijk wordt gemaakt hoe de referentiesituatie er uit ziet met de dan overeengekomen geplande maatregelen. Door de verschillende verkeersstudies met elkaar te vergelijken ontstaat een integraal beeld van de effecten van alle geplande maatregelen voor de gehele Zuidvleugel.

5

*Bevat het besluit over de Rijnlandroute ook de hierover tijdens de Statenvergadering van de provincie Zuid Holland d.d. 27 juni 2012 aangenomen moties, waarin het Rijk een rol speelt?*

Ik heb op 15 mei jl. in het bestuurlijk overleg met de betrokken gedeputeerde ingestemd met het Voorkeursalternatief «Zoeken naar Balans (Optimaal)» van Gedeputeerde Staten voor de Rijnlandroute. Dit betekent dat ik bereid ben om de Rijnlandroute in die vorm te subsidiëren. Op 27 juni jl. hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland ingestemd met het Voorkeursalternatief. Daarbij zijn 5 moties aangenomen. Het is aan Gedeputeerde Staten om te besluiten over hoe zal worden omgegaan met de aangenomen moties van Provinciale Staten. Ik begrijp dat Gedeputeerde Staten alle moties wil uitvoeren. Het is aan de provincie om de nadere onderzoeken te verrichten en eventuele optimalisaties op het gebied van inpassing aan het ontwerp door te voeren. Daarbij geldt dat sprake is van een taakstellende bijdrage in de vorm van een gebiedsbudget van het ministerie van IenM.

6

*Mogen beschermde diersoorten verstoord worden en mogen broed- en verblijfplaatsen aangetast en vernietigd worden door de aanleg van het tracé Zoeken naar Balans terwijl er andere bevredigende verkeersoplossingen bestaan?*

De provincie is voor de realisatie van de Rijnlandroute gebonden aan de vigerende wet- en regelgeving op het gebied van natuur en milieu, evenals ik aan deze wet- en regelgeving ben gebonden als het gaat om uitbreiding van de hoofdinfrastructuur. Het is aan de provincie om de ruimtelijke ordeningsprocedures (Wro) voor de Rijnlandroute te doorlopen en daarbij aan te tonen dat wordt voldaan aan de vigerende wet- en regelgeving. Er is geen sprake van andere bevredigende verkeersoplossingen. De Nota Voorkeursalternatief van de provincie beschrijft dat het alternatief «Churchill Avenue» qua verkeersoplossend vermogen niet toekomstvast is. De verwachting is dat met dit alternatief in 2030 de grenzen van de verkeerscapaciteit worden bereikt en het verkeer weer vaststaat.

7

*Kunt u specifiek in tijd, ruimte en per diersoort die wordt verstoord en/of waarvan broed- of verblijfplaatsen verloren gaan door de aanleg van tracé Zoeken naar Balans, uiteenzetten hoe de verstoring en/of het verlies gecompenseerd en/of gemitigeerd wordt?*

Nee. Dat is onderwerp van studie in het vervolgtraject, waarin het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan zal worden opgesteld. De provincie is hiervoor verantwoordelijk. Dit plan zal ter visie worden gelegd, zodat inspraak kan plaatsvinden over onder meer de mogelijke in het plan opgenomen compenserende en mitigerende maatregelen. Uit de studie blijkt overigens dat het project wel binnen bestaande wet- en regelgeving kan worden uitgevoerd.

8

*Waarom zijn de maatschappelijke baten van de natuur langs het tracé Zoeken naar Balans voor recreatie, toerisme, leefomgeving en milieu-functie als ook de baten als gevolg van uitgespaarde ziektekosten en loonderving niet uitgerekend en meegewogen in de tracékeuze?*

Voor de aanleg van een infrastructureel project geldt dat moet worden voldaan aan de wettelijke eisen omtrent natuur en milieu. De plannen worden hierop getoetst alvorens ze ter besluitvorming worden voorgelegd.

Tevens wordt een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgesteld. Dit gebeurt volgens een vastgestelde systematiek die wordt gehanteerd bij MIRT-projecten, de zogenoemde OEI-systematiek. De maatschappelijke baten van recreatie en toerisme worden indien mogelijk kwantitatief (uitgedrukt in euro's) meegenomen, indien niet mogelijk kwalitatief.

9

*Is het recente TEEB-rapport van KPMG «Groen, gezond en productief» betrokken bij het berekenen van de baten van groen en natuur en de maatschappelijk kosten als gevolg van natuurverlies en zijn deze berekeningen meegenomen in de afweging tussen tracés?*

Nee.

10

*Hoe verhoudt de vernietiging van een belangrijk weidevogelgebied, waar 66 gruttoparen jaarlijkse broeden, voor de aanleg van tracé Zoeken naar Balans zich tot het feit dat de grutto onder de bescherming van de Flora- en Faunawet valt, de soort door de werkzaamheden verstoord zal worden en broedplaatsen zullen worden vernietigd, de milieueffectrapportage aangeeft dat mitigerende maatregelen lastig te realiseren zullen zijn, een ontheffing alleen verleend kan worden indien de activiteit geen afbreuk doet aan de gunstige staat van instandhouding van de soort op regionaal populatieniveau, de gruttopopulatie in Nederland met circa 50% is afgenomen ten opzichte van 1990, de achteruitgang van de soort nog steeds doorgaat met jaarlijks zo'n 5% en de overheid tot nu toe geen geschikte maatregelen heeft kunnen treffen om deze achteruitgang te stoppen?*

Voor de aanleg van een infrastructureel project geldt dat moet worden voldaan aan de wettelijke eisen omtrent natuur en milieu. De provincie zal in het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan moeten aantonen dat dit het geval is. Dit plan zal ter visie worden gelegd.

Het feit dat mitigerende maatregelen voor de gruttoparen naar verwachting lastig te realiseren zullen zijn, betekent dat er sprake is van een opgave voor de komende fase.

11

*Is er nog een toetsmoment waarop wordt bezien of de verantwoordelijkheden voor het in stand houden van de gunstige staat van de natuur met de voorgenomen Rijnlandroute worden nagekomen?*

De provincie zal in het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan moeten aantonen, dat wordt voldaan aan de wettelijke eisen omtrent natuur en milieu. Het plan beschrijft de (eventueel) te nemen maatregelen op het gebied van natuur en milieu. Dit plan zal ter visie worden gelegd. Het is vervolgens aan de provincie om de in het Provinciaal Inpassingsplan beschreven maatregelen uit te voeren.

12

*Wanneer en op welke manier toetst het Rijk wat de effecten van de plannen zijn op beschermde inheemse dieren?*

Het Rijk toetst de effecten van de plannen op beschermde inheemse diersoorten niet. De Rijnlandroute is een provinciale weg. De provincie Zuid-Holland beschrijft de effecten en de te nemen (compenserende cq. mitigerende) maatregelen in het Provinciaal Inpassingsplan, dat te zijner tijd ter visie zal worden gelegd. Het is vervolgens aan de provincie om de in het Provinciaal Inpassingsplan beschreven maatregelen uit te voeren.

13

- a. *Is het u bekend dat 39% van het OV-budget in Holland Rijnland niet ten goede komt aan de dienstverlening aan de OV-reiziger, maar wordt aangewend voor de aanleg van vijf ongelijkvloerse spoor kruisingen?*
- b. *Beschikt u over een veiligheidsanalyse op basis waarvan de noodzakelijkheid en de doelmatigheid van de aanleg van de beoogde spoorvialucten wordt getoetst?*
- c. *Bent u bereid in overleg met de provincie Zuid-Holland kritisch te kijken naar een zo optimaal mogelijke inzet van het beschikbare budget voor openbaar vervoer in Holland Rijnland?*
- d. *Bent u bereid de provincie in staat te stellen een groter deel van het budget aan te wenden voor bijvoorbeeld de daadwerkelijke realisatie van een groter deel van het HOV-netwerk indien de veiligheid en verkeersafwikkeling dat rechtvaardigen?*

- a. en b. Om de door de provincie gewenste frequentieverhoging voor de reizigers te kunnen realiseren en tegelijkertijd de onveiligheid op de overwegen niet te laten toenemen (zoals vastgelegd in de derde kadernota railveiligheid) lijken ook investeringen in overwegveiligheid nodig. De kostenraming en veiligheidsanalyse maken deel uit van verdere uitwerking door de provincie in de komende maanden. Door ProRail zal in opdracht van de provincie een risicoanalyse worden opgesteld. De Inspectie Leefomgeving en Transport zal deze risicoanalyse en beheersingsmaatregelen beoordelen. Daarna kan worden vastgesteld of en zo ja, welke overwegmaatregelen noodzakelijk zijn.
- c. De provincie onderzoekt samen met NS, ProRail, de Inspectie Leefomgeving en Transport en mijn ministerie de optimale inzet van het beschikbare budget. De plannen zullen aan mij worden voorgesteld, aangezien ik de plannen deels subsidieer. Ik zal daarbij onder meer kijken naar kosteneffectiviteit, vervoerwaarde en veiligheidsaspecten.
- d. Ik heb met de provincie afgesproken dat het voorstel nader wordt uitgewerkt, inclusief de onder a en b genoemde onderzoeken naar overwegveiligheid, zodat we komend najaar hierover definitieve afspraken kunnen maken.

14

*Bent u bereid om meevallers bij de aanpak van ligplaatsvoorzieningen voor de binnenvaart te gebruiken voor het naar voren halen van de realisatie van later geplande ligplaatsvoorzieningen?*

Zoals ik ook in het debat heb aangegeven, wordt bij meevallers altijd gekeken hoe deze het beste kunnen worden ingezet. In die overweging neem ik zeker ook mee of het in het geval van vaarwegmeevallers mogelijk is ligplaatsvoorzieningen te versnellen.

15

*Op welke manier wordt het achterstallig onderhoud meegenomen in de voorkeursbeslissing Twentekanalen?*

Ik heb de voorkeursbeslissing nog niet genomen. Deze is gepland eind 2012. Het achterstallig onderhoud wordt integraal meegenomen in de opwaardering van de Twentekanalen. Ik zal uw Kamer hierover, conform mijn toezegging tijdens het AO MIRT van 28 juni jl, eind dit jaar nader informeren.

16

*Kunt u specificeren welke kosten voor rekening komen van Nederland als de nieuwe zeesluis bij Terneuzen wordt aangelegd? Kun u daarbij ook een inschatting geven van de kosten die gepaard gaan met de uitbreiding van het kanaal zelf en de benodigde aanpassing van de kunstwerken? Klopt het dat de maatschappelijke kosten-batenanalyse van het Centraal Planbureau uit 2009 over de grote zeesluis alleen positief is in het hoge economische groeiscenario en kunt u daarbij aangeven in welke orde van grootte qua goederenoverslag er dan wordt gesproken? Komt die raming in uw ogen overeen met de huidige ramingen van de betrokken overheden? En klopt het dat bij de andere twee groeiscenario's de grote zeesluis aanmerkelijk negatiever scoorde dan de andere twee sluisopties?*

Een goede toegankelijkheid van de kanaalzone Gent Terneuzen is een gezamenlijk Vlaams-Nederlands belang. De nieuwe grote zeesluis biedt enerzijds een oplossing van het knelpunt van oplopende wachttijden voor de binnenvaart en anderzijds biedt de zeesluis als enige alternatief een oplossing voor het schaalprobleem en groeiperspectief voor de Zeeuwse Delta. De aanleg van de nieuwe grote zeesluis bij Terneuzen en de kanaalaanpassingen (waaronder de kunstwerken) zijn met elkaar verbonden en zijn geraamd op zo'n € 2 miljard:

- De nieuwe sluis wordt geraamd op € 1 005 miljoen (€ 930 miljoen + € 75 miljoen voor 30 jaar onderhoud, excl. BTW, prijspeil 2008)
- De kosten van de kanaalaanpassingen (inclusief kunstwerken) zijn geraamd op bijna € 1 miljard (excl. BTW, prijspeil 2008).

Nederland draagt € 141,9 miljoen bij voor de sluis (en het onderhoud gedurende 30 jaar) en maximaal € 150 miljoen (een *lump sum* van 15 procent van de totale kosten van de sluis) voor alle additionele kosten voor kanaalaanpassingen op Nederlands grondgebied als gevolg van de keuze voor de grote zeesluis. Daarnaast komen uiteraard de voorziene vervangingskosten van kunstwerken op Nederlands grondgebied voor rekening van Nederland, die noodzakelijk zijn vanwege het bereiken van het einde van de technische levensduur.

De MKBA scoort voor Vlaanderen en Nederland samen inderdaad positief in het scenario voor hoge economische groei. In de overige twee scenario's scoren de beide andere alternatieven beter. Deze sluisalternatieven bieden echter geen oplossing voor het schaalprobleem.

In de verkenning is er van uitgegaan dat in een GE scenario in 2 040 een volume van zo'n 120 miljoen ton de kanaalzone zal aandoen. Voor de te behalen baten zijn de transportkosten leidend. Hoe minder oponthoud een lading heeft, hoe lager de transportkosten zijn en hoe hoger de baten zijn. De grote zeesluis levert het hoogste tijdsvoordeel.

In het licht van de baten voor Vlaanderen en Nederland en de kosten die beide landen dragen kan ik zeggen dat mijn overeenkomst met minister Crevits over de grote nieuwe zeesluis bij Terneuzen evenwichtig is.

17

*Kunt u aangeven op welke wijze invulling wordt gegeven aan eventuele voorfinanciering van de stadsregio/provincie/gemeente bij de aanleg van de nieuwe zeesluis bij IJmuiden? Klopt het dat het Havenbedrijf Amsterdam ambities heeft op het vlak van containeroverslag, ondanks het debacle met ATC? Is bij u op enigerlei wijze iets bekend over de gevolgen voor de benutting van de Eerste en Tweede Maasvlakte, mocht*

*Amsterdam ook containeroverslag gaan aanbieden? Zo ja, zou u de Kamer daarover kunnen informeren?*

Met de regio is afgesproken dat het Rijk de kosten voor vervanging van de huidige sluis (een kopie van de Noordersluis) betaalt en niet meebetaalt aan de door de regio gewenste grotere afmetingen en eerdere oplevering. In totaal is € 848 miljoen beschikbaar, waarin het Rijk € 574 miljoen voor de vervangingskosten sec bijdraagt. Dit PPS project wordt versneld aangelegd conform de bevindingen van de Commissie Ruding («Op de goede weg en het juiste spoor», 2008), waarbij de kosten van versnelling voor rekening van de decentrale overheid komen. Met het ministerie van Financiën is voor het project Zeetoegang IJmond overeengekomen dat de kosten die samenhangen met het versnellen worden berekend over de termijn van het naar voren halen van het rijksbudget tegen de rentevoet van het Schatkistbankieren. De rente, de versnellingstermijn en het uiteindelijk benodigde rijksbudget worden vastgesteld bij *financial close* in 2015 en daarmee de definitieve versnellingskosten.

Het klopt dat het Havenbedrijf Amsterdam ambities heeft om de containeroverslag via ACT nieuw leven in te blazen, juist omdat het zonde is om de moderne containerterminal ongebruikt te laten. In de door het Havenbedrijf Amsterdam opgestelde containerstrategie wordt in eerste instantie uitgegaan van twee belangrijke pijlers: ACT fungeert als een *extended gate* voor de containerterminals van Rotterdam en gaat additionele containerstromen aantrekken die in eerste instantie afkomstig zullen zijn uit de nichemarkten Afrika en Zuid- en Noord-Amerika. Als die stroom op gang is gekomen, is het de bedoeling van het Havenbedrijf Amsterdam om in de loop van de jaren twintig additionele containerstromen uit het verre oosten aan te trekken. Dit zal op dat moment geen gevolgen hebben voor Maasvlakte II die naar verwachting dan vol bezet zal zijn.

18

*Kunt u de verschillen verklaren tussen de ramingen voor de middenvariant en voor de noordvariant voor de tweede Sluiskolk Eefde?*

De voorkeursvariant (noordvariant) voor de sluis kolk Eefde is geraamd op € 69 miljoen. Dit is € 20 miljoen goedkoper dan het alternatief (midden-noordvariant). Dit verschil wordt veroorzaakt door:

- Sloop van het gemaal, een bunker en de voormalige sluismeesterswoning.
- Extra grondverzet.
- Nieuwbouw van het gemaal ter vervanging.

Het onderbrengen van de totale benodigde pompcapaciteit in het huidige gemaal is verder niet mogelijk zonder aanpassingen aan de constructie van het gebouw (zowel boven als onder de grond). Het gebouw is hierop niet ontworpen en deze aanpassing leidt zowel constructief als qua bediening en onderhoud tot hoge kosten en risico's. Daarom is bij de locatie «midden-noord» vervanging van het gemaal door een nieuw gemaal het uitgangspunt geweest.

19

*Bent u bereid in overleg te gaan met de regio over reactivering van het zogenoemde Duits Lijntje voor goederenvervoer (Boxtel-Wesel), aangezien er interesse is uit de markt en reactivering slechts circa € 8 miljoen kost?*

Ik neem aan dat de spoorweg Boxtel-Veghel bedoeld wordt, want alleen daarvoor is mij belangstelling vanuit de markt bekend. In het BO MIRT najaar 2011 heeft de provincie Noord-Brabant aangegeven nut en noodzaak te onderzoeken van reactivering van het Duits Lijntje (tot

Veghel) voor goederenvervoer. Over dit onderzoek heb ik nog geen nader bericht gekregen.

Vanwege de lengte van het traject is voor reactivering een tracéprocedure verplicht. Hieruit en uit de risicoanalyse overwegveiligheid kunnen kostenverhogende eisen aan de uitvoering volgen. De kosten van reactivering bedragen daarom naar alle waarschijnlijkheid meer dan de genoemde circa € 8 miljoen, gezien de aanzienlijke aanpassingen die nodig zullen zijn.

Om de reactivering te realiseren, moeten partijen worden gevonden die bereid zijn de kosten te dekken. Als er zicht is op de financiering van de reactivering en de continuïteit van het vervoer voldoende vaststaat, kan ik besluiten een (verkorte) tracéprocedure te starten.

20

*Bent u bereid in gesprek te blijven met de initiatiefnemers uit het bedrijfsleven over het spoor Utrecht-Breda bij de verdere uitwerking van het tracé voor de verbreding van de A27, zodat ook bij de versoberde plannen zoveel als mogelijk rekening wordt gehouden met een eventueel toekomstige spoorlijn en deze niet onnodig duur wordt gemaakt?*

Ik heb uw Kamer eerder aangegeven dat het aanleggen van een zijligging van de spoorlijn Breda-Utrecht na uitvoering van het project A27 Houten-Hoopipolder in de toekomst mogelijk blijft. Naar deze mogelijke spoorlijn zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Op basis van deze onderzoeken die ik u 29 september 2010 heb toegezonden (29 984 en 32 500 A, nr. 232) is gebleken dat het niet verantwoord is verdere stappen te ondernemen t.a.v. deze mogelijke spoorlijn. De MKBA geeft aan dat dit project niet kansrijk is gezien een MKBA-score van 0,05. Versoberde plannen van een nieuwe spoorlijn zullen nog steeds aanzienlijke investeringen vergen voor een nieuwe spoorlijn.

Zoals aangegeven in antwoorden op MIRT vragen van 21 juni jl. (33 000-A, nr. 70) wil ik rekening houden met voorinvesteringen voor een mogelijke spoorlijn, waaronder het ontwerp van de brug voor de A27, mits de regio bereid is hiervoor budget ter beschikking te stellen. Tot nu toe heeft de regio aangegeven hiertoe niet bereid te zijn. Gezien de uitkomst van de reeds gedane onderzoeken zie ik dan ook geen aanleiding om deze te betrekken ten behoeve van onderzoek naar een project waar geen zicht op financiering is.

21

*Wanneer is het onderzoek van ProRail en DB Netz naar de verschillende varianten voor de infrastructuur tussen Heerlen en Aken gereed?*

Eind 2012 zal het onderzoek van ProRail en DB Netz gereed zijn; dan zal er inzicht zijn in de benodigde maatregelen in Duitsland en Nederland voor de 5 varianten die nog in discussie zijn bij de betrokken partijen. De betrokken partijen kunnen op basis van dit onderzoek in de eerste helft van 2013 komen tot een eenduidige keuze, waarbij het van belang is dat het dienstregelingsmodel en de infrastructuurmaatregelen consistent met elkaar zijn en dat deze financierbaar zijn. Ten aanzien van het vervoersproduct is een samenwerking tussen NS en een Duitse vervoerder een noodzakelijke voorwaarde voor een toekomstvaste bediening van Aken, waarbij kosten- en verantwoordelijkheidsverdeling plaatsvindt op de grens. Vervolgens kan ProRail planuitwerking starten voor eventuele benodigde maatregelen aan de Nederlandse zijde van de grens. Ik verwijs voor verdere verduidelijking over de stand van zaken rond het project Heerlen-Aken naar mijn beantwoording van de Kamervragen van het lid Wiegman-Van Meppelen Schepink (CU) over de IC naar Aken.



22

*Uit welk onderzoek is gebleken dat de VEZA-boog (goederenlijn Zeeland-Antwerpen) nog niet noodzakelijk is?*

Het project VeZA is een mogelijk project voor de periode na 2020, zoals aangegeven in de SVIR (is onderdeel motie De Rouwe, 32 500 XII, nr. 57). Uit de Nationale Markt- en Capaciteits Analyse (31 305, nr. 196) is gebleken dat er vooralsnog geen behoefte is aan een nieuwe spoorverbinding Zeeland-Antwerpen (VeZA). Dit sluit aan bij de resultaten van de eerdere verkenningstudie die ingenieursbureau Arcadis in 2006 in opdracht van Zeeland Seaports heeft uitgevoerd. VeZA is afhankelijk van wat de Belgische overheid voor visie heeft; België onderneemt vooralsnog geen stappen.

23

*Kunt u de Kamer op de hoogte houden van de ontwikkelingen met betrekking tot de treinverbinding Breda-Antwerpen?*

Ja. Zoals eerder toegezegd, zal ik uw Kamer van relevante ontwikkelingen op de hoogte houden zodra ik overleg heb gevoerd met mijn Belgische ambtsgenoot.

24

*Bent u bereid een second opinion te laten uitvoeren door bijvoorbeeld TU Delft op uw beweringen dat station Schiedam Kethel alleen realiseerbaar is met een investering van circa € 165 miljoen, omdat hiervoor grootschalige spoorverdubbeling nodig is, en daarbij te laten onderzoeken of opening van dit station wel haalbaar is indien gebruik wordt gemaakt van een beperkte spoorverdubbeling ter hoogte van het nieuwe station en verder van de extra sporen die beschikbaar komen tussen Schiedam en Rotterdam na de ombouw van de Hoekse Lijn, van moderne treinbesturing zoals ERTMS, ERTMS-componenten, snelheidsadvies, kort volgen, etc.?*

Naar dit mogelijke station en de benodigde investeringen is onderzoek gedaan; dit heb ik u 18 augustus 2011 (31 801, nr. 20) toegezonden, evenals mijn conclusies op basis van dit onderzoek. Bij dit onderzoek van ProRail is rekening gehouden met de PHS-infrastructuur (4-sporigheid Rijswijk-Delft Zuid). In deze studie is gerekend met benuttingsmaatregelen, doch dit heeft geen wezenlijk lagere investeringen tot gevolg.

Gezien de conclusies van de uitgevoerde onderzoeken en een benodigde investering van € 165 miljoen acht ik het niet nodig een *second opinion* te doen. Ik zal samen met de regio, zoals aangegeven in mijn brief van 18 augustus 2011, onverkort inzetten om het PHS-project 4 sporigheid Rijswijk-Delft Zuid voor 2020 te realiseren.

25

- a. *Kunt u uitleggen waarom de Maliebaan vanuit de richting Arnhem niet open zou kunnen blijven voor incidenteel goederenvervoer (bijvoorbeeld bij versperring bij Utrecht Centraal) door de Maliebaan uit het hoofd railnet te halen en te laten vallen onder de Wet lokaal spoor, zoals u ook van plan bent met de Hoekse Lijn?*
- b. *Deelt u de mening dat dergelijk incidenteel vervoer veilig mogelijk is met een gelijkvloerse kruising van de Uithoftram, door toepassing van eenvoudige beveiliging en voorrang voor de Uithoftram?*
- c. *Deelt u de mening dat een voordeel van behoud van deze aansluiting ook is dat eventueel werkmaterieel voor de tram eenvoudig kan worden aangevoerd over het spoor als middels een wissel bij de*

*Maliebaan ook een koppeling wordt gelegd tussen het Maliebaanspoor en het tramspoor?*

- d. *Bent u bereid u tot het uiterste in te spannen en te zoeken naar een dergelijke pragmatische oplossing om de Maliebaan voor deze beperkte functie open te houden, zodat goederenvervoer ook bij een grote verstoring van het knooppunt Utrecht toch doorgang kan vinden?*
- a. *Zoals ik ook heb toegelicht in mijn besluit van 16 augustus 2011 is een gelijkvloerse kruising niet gewenst om redenen van spoorwegveiligheid en is daarnaast is een ongelijkvloerse kruising niet gewenst om reden van hoge realisatiekosten voor de gemeente Utrecht. Het huidige gebruik van de Oosterspoorbaan beperkt zich tot een reguliere urdiens (museumtrein). Dit blijft mogelijk. Er zijn geen ingeplande doorgaande paden over de Oosterspoorbaan volgens het basisuurpatroon (BUP). De Oosterspoorbaan is geen omleidingsroute voor het geval van calamiteiten. Daarom is er voor bijsturing geen noodzaak deze infrastructuur te handhaven. In de goederenrouting van PHS (vanaf 2020) zijn er geen goederenpaden meer tussen Utrecht en Arnhem waarmee de noodzaak tot omleiding niet meer bestaat. Het zal slechts zeer zelden voorkomen dat alle sporen in Utrecht Centraal tegelijkertijd niet beschikbaar zijn. Een oplossing à la Hoekselijn is dan ook niet aan de orde.*
- b. *Nee, die mening deel ik niet mede gezien de te verwachten hoge frequenties van de Uithoftram.*
- c. *Het besluit is genomen op verzoek van en in goed overleg met de gemeente en aanvoer van werkmaterieel voor de tram via de Maliebaan is nooit aan de orde geweest.*
- d. *Er is mijns inziens een zorgvuldige en complete afweging gemaakt. Gezien het belang dat door de regio Utrecht wordt gehecht aan de Uithoftram en het feit dat er geen noodzaak is om de Maliebaan als omleidingsroute te gebruiken, zie ik voor mij geen rol weggelegd.*

26

- a. *Kunt u aangeven waarom het rekening houden met een eventuele toekomstige wens voor 200 km/u op het traject Utrecht-Arnhem niet maatschappelijk verantwoord is?*
- b. *Deelt u de mening dat de tijdwinst van 200 km/uur ten opzichte van 160 km/uur op het spoor groter is dan de tijdwinst van 120 km/uur naar 130 km/uur op de weg en dat 1 minuut tijdwinst op het spoor al bepalend kan zijn voor het halen van een aansluiting en daardoor veel meer reistijdwinst kan betekenen?*
- c. *Deelt u de mening dat het kabinetsstandpunt uit 2001 met betrekking tot de HSL Oost niet meer actueel is, alleen al gezien het feit dat intussen 11 jaren zijn verstreken en invoering van ERTMS nu in zicht is, waarmee snelheden tot 200 km/u mogelijk worden gemaakt?*
- d. *Kunt u alsnog een (ruwe) indicatie geven van de meerkosten om in ieder geval het alignment van het stationsviaduct Driebergen aan te passen, zodat een toekomstige verhoging van de maximumsnelheid naar 200 km/uur niet onmogelijk of onnodig duur wordt gemaakt? Als u deze cijfers niet heeft, waarom bent u dan zo stellig in uw conclusies?*
- e. *Deelt u de mening dat de kosteneffectiviteit van 200 km/u op het hele traject waaraan u refereerde in eerdere Kamervragen op dit moment niet relevant is omdat:*
  - *200 km/u op het traject op dit moment niet aan de orde is, maar de keuzes op de locatie Driebergen-Zeist wel zeer bepalend zijn voor de vraag of 200 km/u in de toekomst op het traject überhaupt mogelijk blijft;*

- *het op trajectniveau gaat om lange termijn investeringen waarbij te verwachten is dat meerdere maatregelen, los van de discussie over de snelheidsverhoging, de komende jaren toch wel zullen worden genomen, zoals ongelijkvloers maken van spoorwegovergangen, waardoor in de toekomst invoer van 200 km/uur mogelijk wel kosteneffectief is;*
  - *de meeste investeringen voor 200 km/u op het traject, zoals ongelijkvloers maken van spoorwegovergangen, ook al nodig zijn voor de invoering van 160 km/u?*
- a. Zoals aangegeven in de antwoorden van 21 juni jl (33 000-A, nr. 70) zijn, indien met fors hogere snelheden dan 160 km/u wordt gereden, aanpassingen aan viaducten en geluidsmaatregelen aan de orde, niet alleen in Driebergen maar ook op andere plekken op het traject. Gezien het kabinetsstandpunt uit 2001 is de ambitie tot hoge snelheden door het kabinet verlaten, omdat de zeer beperkte tijdswinst op dit traject niet opweegt tegen de aanzienlijke investeringen. Het nu alsnog aanpassen van het ontwerp van Driebergen naar 200 km/u past niet bij het kabinetsbesluit in 2001 en het daarop gebaseerde Tracébesluit en betekent naast kostenstijgingen tevens een ernstige vertraging. Met de regio zijn op 22 juni 2006 nadere afspraken gemaakt over het project.
  - b. De reistijdswinst moet worden afgewogen tegen de investeringskosten en de vervoerkundige meerwaarde. Zoals aangegeven in antwoord a vergt het rijden van 200 km/u dusdanige investeringen dat dit niet gerechtvaardigd is. Het behalen van aansluitingen is een onderdeel van het jaarlijkse dienstregelingproces, waarin alle relevante treinen en trajecten van en naar de knooppunten Arnhem en Utrecht een rol spelen. Ik zie dan ook niet in wat een enkel element hierin toevoegt, gezien de hoge investeringen die nodig zijn om de genoemde winst op dit traject mogelijk te maken.
  - c. De mogelijkheden om te komen tot 200 km/u moeten kosteneffectief zijn en voor dit traject is dit niet reëel. Voor dit traject zie ik samen met NS en ProRail mogelijkheden tot snelheidsverhoging naar 160 km/u zoals aangegeven in de reactie op de tijdelijke commissie onderhoud en innovatie van 8 juni 2012 (32 707, nr. 16.).
  - d. Deze meerkosten zijn niet specifiek bekend zijn en de kosten van de extra maatregel op een enkele locatie op dit traject is niet relevant, aangezien een snelheidsverhoging alleen effect heeft als dit voor een langer traject geldt. De afweging om af te zien van 200 km/u op dit traject heeft plaatsgevonden ter onderbouwing van het kabinetsstandpunt uit 2001. In zijn algemeenheid betekent het rijden met 200 km/u een fors andere lay-out en boogstralen. Ik vind het gezien de lange voorbereidingstijd van dit project nu niet meer verantwoord dit project opnieuw te laten ontwerpen en een nieuwe procedure te moeten doorlopen; de afweging is dus breder van aard dan alleen eventuele meerkosten. Ik geef prioriteit aan het uitvoeren van het huidige projectontwerp van Driebergen gezien het grote belang hiervan voor het OV netwerk in en rond Utrecht. Verder onderzoek ik wel mogelijkheden om tot 160 km/u te komen op het traject Utrecht-Arnhem. In de huidige plannen wordt een aantal spoorwegovergangen (Bunnik, Driebergen/Zeist, Maarsbergen en Ede) ongelijkvloers. In geval van hogere snelheden zullen waarschijnlijk meerdere overwegen moeten worden aangepakt. Een dergelijke vervanging is nu niet voorzien.
  - e. In Nederland is het rijden met 200 km/u op bestaand spoor niet effectief gezien de afstanden. Dat is gebleken uit meerdere studies, onder meer ten aanzien van de HSL-oost en in het kader van de Zuiderzeelijn. Ik kijk zoals bekend op verschillende trajecten naar een snelheidsverhoging tot 160 km/u. Gezien de geringe effectiviteit van nog hogere snelheden op het bestaande spoor, is het niet verantwoord voorinvesteringen te doen voor 200 km/u op bestaande spoorverbin-

dingen. Zoals aangegeven in antwoord op vraag d is het nu starten met het project Driebergen van groot belang.

27

*Bent u bereid om in het nog te voeren gesprek met de noordelijke provincies over eventuele andere besteding van de RSP-gelden (Regiospecifiek Pakket) en inzet van extra Rijksgeld bij specifieke projecten die mede worden gefinancierd vanuit het RSP, zoals voorgesteld tijdens het debat door de CDA-fractie (die concreet aquaduct Bolsward noemden), ook de volgende knelpunten en kansen voor de noordelijke provincies mee te nemen:*

- verhoging baanvaksnelheid op delen van de trajecten Zwolle-Groningen en Zwolle-Leeuwarden naar 200 km/uur inclusief invoering van ERTMS;*
- oplossing knelpunt Zwolle-Herfte met 3e en 4e spoor;*
- alternatieven voor spoorlijn Groningen-Drachten-Heerenveen zoals een directe spoorverbinding Drachten-Heerenveen-Zwolle?*

Een BO MIRT met de regio Noord Nederland staat gepland voor komend najaar. Daarbij verwacht ik echter geen gesprek over een eventuele andere besteding van de RSP-gelden. De gelden zijn immers belegd met een vijftal concrete projecten waarvan Rijk en regio gezamenlijk hebben vastgesteld dat deze op goede wijze aansluiten bij de beoogde doelen. Daarnaast is een Regionaal Mobiliteitsfonds (RMf) opgericht, waarbij de inzet van de middelen een decentrale verantwoordelijkheid betreft. De spoorlijn Groningen-Drachten-Heerenveen is daarbij het voorbeeld van een door de regio vormgegeven project, te financieren vanuit het RMf. Dit zou ook gelden voor een alternatief in de vorm van Drachten-Heerenveen-Zwolle.

Mocht de regio besluiten projecten te starten die bovenregionale belangen dienen, zoals bijvoorbeeld de invoering van ERTMS, dan ben ik uiteraard bereid daarover het gesprek aan te gaan, maar dit ligt gezien de overprogrammering van het RMf niet in de lijn der verwachting. In Nederland is daarbij het rijden met 200 km/u op bestaand spoor niet effectief gezien de afstanden. Dat is gebleken uit meerdere studies, onder meer ten aanzien van de HSL-oost en in het kader van de Zuiderzeelijn. Over de zogenaamde Motie Koopmans-middelen binnen het RSP ben ik reeds in gesprek met de regio. Over de eventuele inzet van deze middelen voor een 3<sup>e</sup> en/of 4<sup>e</sup> spoor Zwolle-Herfte heb ik u op 27 juni jl. per brief met kenmerk IENM/BSK-2012/123331 geïnformeerd.

28

- a. *Klopt het dat ProRail een 4e spoor bij Elst de beste oplossing vindt voor de oplossing van dit spoorknelpunt, maar dat de regio heeft gekozen voor een soberder variant met 3 sporen?*
  - b. *Wat zijn de meerkosten van een 4e spoor bij Elst ten opzichte van de variant met 3 sporen?*
  - c. *Welke financiële afspraken zijn er gemaakt met de regio?*
  - d. *Blijft het 4e spoor ook als deze nu niet wordt gerealiseerd in de toekomst fysiek mogelijk door middel van een ruimtelijke reservering?*
  - e. *Wordt bij de variant met 3 sporen het station zo ingericht dat bij realisatie van een 4e spoor weer niet onnodig zaken moeten worden gesloopt?*
  - f. *Kunt u de rapportage van ProRail van de onderzochte varianten naar de Kamer sturen voor het VAO MIRT?*
- a. ProRail heeft in het capaciteitsvergrotingplan geconcludeerd dat met de huidige infrastructuur de combinatie van 6 Intercity's, 4 Stadsregio-rail treinen, de trein Tiel-Arnheim en goederentreinen niet mogelijk is zonder dat reizigers van of naar Tiel moeten overstappen. De Stadsre-

gio Arnhem Nijmegen en de Provincie Gelderland hebben capaciteit aangevraagd voor het langdurig voortzetten van een ongeknijpte treindienst Tiel-Arnhem. Op basis van deze inputgegevens komt ProRail tot een 4-sporige oplossing. Op basis van de uitkomsten hebben de Provincie Gelderland, de Stadsregio Arnhem/Nijmegen en ProRail samen geconcludeerd dat een 4-sporige situatie financieel en ruimtelijk niet haalbaar is. 4 sporen zijn in verband met de huidige woonwijk Westeraam en het door de gemeenteraad van Overbetuwe vastgestelde Bestemmingsplan Elst Centraal niet inpasbaar. De provincie Gelderland, de Stadsregio Arnhem/Nijmegen en ProRail zetten daarom in op de realisatie van een derde spoor bij station Elst. Dit toekomstvaste derde spoor, dat in eerste instantie in 2014 als keerspoor wordt aangelegd, kan in de toekomst worden aangesloten op het baanvak Arnhem-Nijmegen en tot 2020 minimaal de noodzakelijke extra ruimte bieden voor alle treindiensten.

- b. Volgens het gezamenlijk persbericht van de provincie Gelderland, de stadsregio Arnhem/Nijmegen en ProRail (d.d. 13 juni 2012) bedragen de realisatiekosten van een 4<sup>e</sup> spoor in totaal circa € 62 miljoen (excl. BTW), dat zoals aangegeven in antwoord op vraag 28 a. niet ruimtelijk inpasbaar is. De meerkosten ten opzichte van een 3<sup>e</sup> spoor bedragen in totaal circa € 34 miljoen (excl. BTW).
- c. Het toekomstvaste 3<sup>e</sup> spoor, dat in eerste instantie in 2014 als keerspoor wordt aangelegd, maakt deel uit van de StadsregioRail-plannen. De middelen voor de realisatie van StadsregioRail zijn in het verleden (2004) overgedragen naar de Stadsregio Arnhem Nijmegen (BDU-gelden). Verantwoordelijkheid ligt daarmee bij de Stadsregio die trekker en opdrachtgever is.
- d. Nee. Zoals aangegeven in antwoord op vraag 28a hebben de provincie Gelderland, de stadsregio Arnhem/Nijmegen en ProRail samen geconcludeerd dat een 4<sup>e</sup> spoor financieel en ruimtelijk niet haalbaar is.
- e. Zie ook het antwoord op vraag 28 a. en d. Zoals aangegeven is een 4<sup>e</sup> spoor niet inpasbaar in verband met de huidige woonwijk Westeraam en het door de gemeenteraad van Overbetuwe vastgestelde Bestemmingsplan Elst Centraal. De gemeente Overbetuwe heeft toegezegd bij de realisatie van een toekomstvast derde spoor, indien nodig, planologische medewerking te verlenen aan een gedeeltelijke wijziging van het Bestemmingsplan.
- f. De Overbelastverklaring (juni 2011), de eerder opgeleverde capaciteitsanalyse (december 2011) en capaciteitsvergrotingplan (juni 2012) zijn openbaar stukken en te downloaden via de ProRail site.

29

*Kunt u aangeven waarom het ongunstig uitpakken van de combivariant voor Boerenhoek zwaarder weegt dan voorkeursvariant voor Groessen?*

Ik laat niet de belangen van de ene locatie zwaarder wegen dan de andere, maar zoek juist een goede oplossing voor beide gemeenten. Mijn keuze voor de verlegde en verdiepte ligging biedt Groessen een significant betere oplossing en laat de weg gelijktijdig aanzienlijk verder van Boerenhoek liggen dan de combinatievariant 2.

30

*Kunt u de nadelen, die u tijdens het algemeen overleg MIRT noemde met betrekking tot de combivariant 2 van de A15 in vergelijking met de voorkeursvariant, verder duiden en aangeven in welke mate er in uw ogen meer nadelen zijn bij een zuidelijke ligging van het tracé, dan bij een noordelijke ligging van het tracé. Klopt het dat alle drie de gemeentes eensgezind zijn in hun voorkeur voor combivariant 2 als trajectkeuze?*

De nadelen van combinatievariant 2 met brug zijn:

- Verleggen van de problematiek van Groessen naar Boerenhoek in de gemeente Lingewaard. Hier komt de weg op 40 meter van de woningen te liggen met een hoog talud (ruim 10 meter), waarbij de hoekwoning zelfs geraakt wordt door het talud.
- De meerkosten bedragen € 60 – 100 miljoen. Daar bovenop extra proceskosten van € 10 miljoen die op het taakstellend budget drukken. Dus een kleinere kans dat de markt met passende bieding komt.
- Langere onzekerheid voor burgers vanwege lange aanbestedingsprocedure: 2,5 jaar. Terwijl juist de bewoners al jaren vragen om snelle duidelijkheid.
- Vertraging van de start realisatie bedraagt 1,5 jaar.
- Ik heb u tijdens het AO over de A15 van 31 mei jl. toegezegd om bij de drie gemeenten Duiven, Zevenaar en Lingewaard na te gaan of er een unanieme voorkeur bestaat voor de verlegde en verdiepte variant met brug of combinatievariant 2 met brug. Dit blijkt niet het geval te zijn. Lingewaard wil combinatievariant 2 alleen met een tunnel of een open aanbesteding daarvoor. Lingewaard is dus tegen combinatievariant 2 met brug bij Boerenhoek. Duiven wil combinatievariant 2 met een open aanbesteding voor een tunnel, maar wil dat hierbij eerst combinatievariant 2 met bijbehorende inpassing wordt veiliggesteld alvorens een tunnel in beeld komt. Zevenaar hecht vooral aan een snelle realisatie en duidelijkheid.

Het aanbesteden van combinatievariant 2 met tunnel kan enkel met een dubbele open aanbesteding. In mijn brief van 22 juni 2012 heb ik u reeds aangegeven dat deze optie (optie 4) onrealistisch is en grote nadelen (zeer lange onduidelijkheid en vertraging start realisatie) kent. De meerkosten van combinatievariant 2 én een tunnel bedragen circa € 300 miljoen. De extra proceskosten zullen de € 30 miljoen overstijgen. Daarmee is het onrealistisch dat de markt met een bieding voor een combinatievariant 2 met tunnel binnen budget komt. Doordat zeker € 30 miljoen aan extra proceskosten op het taakstellend budget drukken, wordt de kans op de verlegde en verdiepte ligging sterk verkleind. Dat acht ik zeer onwenselijk.

31

*Bent u bereid dit najaar te komen met één integraal overzicht van de top 50 knelpunten op zowel weg, water als spoor wat een samenvoeging is van de file top 50 en de door de Kamer per motie gevraagde spoorknelpuntenindex en deze voortaan jaarlijks met het MIRT naar de Kamer te sturen?*

Op verzoek van uw Kamer bevat het MIRT Projectenboek een overzicht van de meest recente File Top 50 op het hoofdwegennet. Voor de knelpunten op de hoofdnetwerken spoor, wegen en vaarwegen en in het regionaal OV verwijs ik u naar de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (31 305, nr. 196). Tijdens het AO over het vervoer- en beheerplan op 11 oktober 2011 heb ik aangegeven hoe ik uitvoering geef aan de motie Slob (29 984, nr. 2450) over een spoorknelpuntenindex. Aan de motie is invulling gegeven doordat:

- ProRail 2 KPI's heeft opgenomen in het beheerplan 2012 die betrekking hebben op de verbetering van de prestaties van slecht presterende lijnen; hierbij wordt zowel de kwaliteit van de infrastructuur als de treindienst meegenomen.
- De gangbare werkwijze wat betreft capaciteitsknelpunten in de infrastructuur en de procedure in de AMvB Capaciteitsverdeling voldoende waarborgen biedt om spoorknelpunten aan te pakken.

32

a. *Waarom bundelt u in de puntenscorelijst van mogelijke MIRT-projecten elementen als concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig*

*onder de gezamenlijke noemer «visie»? Deelt u de mening dat deze criteria conflicterend kunnen zijn?*

- b. *Bent u bereid de puntenscorelijst te verbeteren door deze scores te splitsen en tevens scores toe te voegen voor robuustheid en kosten en per project een (ruwe) kostenindicatie toe te voegen?*
- c. *Kunt u verklaren waarom OV-projecten in uw puntenscorelijst zo laag scoren terwijl er wel degelijk grote knelpunten zijn?*

a. en b. Het doel van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Deze criteria heb ik in de beoordeling van de projecten samengenomen. In verkenningen en planuitwerkingen worden de criteria verder uitgewerkt en getoetst.

c. De scores onder «knelpunt» zijn gebaseerd op de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (31 305, nr. 196). In de NMCA is onderzocht waar de infrastructuur niet toereikend is om de bereikbaarheidsdoelen uit de SVIR te realiseren. Na uitvoering van het investeringsprogramma (met onder andere het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, OV SAAL, Hanzelijn, NSP-projecten, VleuGel, regionale spoorprojecten en diverse regionaal OV-projecten) is sprake van (mogelijke) knelpunten in het gedecentraliseerde spoorvervoer en het stedelijk OV.

33

*Kunt u het door haar aangeleverde prioriteringsoverzicht aanvullen, zodat inzichtelijk wordt welk project zich in welke fase van aanbesteding, planfase, verkenning of realisatie bevindt, welk budget ervoor staat gereserveerd en voor welk bedrag reeds onomkeerbare contracten zijn afgesloten met het bedrijfsleven of waarbij bindende financiële afspraken zijn gemaakt met lokale of regionale overheden? Indien dit niet op korte termijn mogelijk is, kunt u deze informatie dan eind juli 2012 aan de Kamer doen toekomen?*

Het door u gevraagde actuele overzicht voor de MIRT projecten uit het prioriteringsoverzicht treft u aan in het MIRT projectenboek 2013. Het MIRT projectenboek 2013 ontvangt u als bijstuk bij de begroting lenM op Prinsjesdag.

Voor wat betreft de (regionale) projecten, of initiatieven hiertoe, uit het prioriteringsoverzicht die niet in het MIRT programma zijn opgenomen verwijs ik u naar de betreffende gebiedsagenda's.

34

*Wanneer worden de geluidsplafonds bij knooppunt Hoevelaken vastgesteld?*

De Geluidproductieplafonds (GPP's) langs alle rijkswegen zijn sinds 1 juli 2012 vastgesteld. De geluidberekeningen voor Knooppunt Hoevelaken zijn medio september gereed. Dan kan een inschatting gemaakt worden van het benodigde maatregelpakket en kan de regio eventuele aanvullende wensen op geluidgebied formuleren.

35

*Betekent uw toezegging over afslag Hoevelaken dat deze afslag in ieder geval niet wordt gesloten voordat de Kamer heeft kunnen spreken over het resultaat van de planstudie Knooppunt Hoevelaken?*

In de planstudie Knooppunt Hoevelaken wordt besloten wat er op de lange termijn met de aansluiting Hoevelaken gebeurt. De op- en afrit richting Apeldoorn zal in elk geval behouden blijven. Voor de andere op- en afritten kan dat ook gelden. Dan moet de winnende marktpartij deze in

zijn aanbidding opnemen of de regio moet dit geheel financieren (dan komt dit in de basisscope). De winnende aanbidding is medio 2014 bekend. Het Tracébesluit voor Knooppunt Hoevelaken is voorzien voor 2016.

In het kader van het Spoedwetproject A28 blijven de op- en afrit Apeldoorn en de afrit vanuit Utrecht in ieder geval open. Op dit moment wordt nog bekeken om voor de definitieve besluitvorming over het knooppunt Hoevelaken of de aansluiting vanuit de richting Zwolle en Amsterdam open kan blijven.

36

*Wanneer gaat precies de schop de grond in voor het traject N35 Zwolle-Wijthmen? Wanneer is de verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal precies afgerond en hoe ziet dan het vervolg eruit? Hoeveel euro bent u bereid extra bij te leggen voor het traject N35 Nijverdal-Wierden en wanneer kan de Kamer hier een oplossing voor verwachten?*

De start van de realisatie van het traject N35 Zwolle-Wijthmen vindt in 2014 plaats.

Ik ben voor het traject N35 Wijthmen-Nijverdal geen verkenning gestart maar een MIRT onderzoek. Ik ben in kaart aan het brengen welke problemen er op dit traject zijn. Eind 2012 is de probleemanalyse afgerond.

Voor het traject N35 Nijverdal-Wierden heb ik samen met de regio afgesproken om een versoberde variant uit te werken die binnen het budget past. Bij Wierden blijft de ongelijkvloerse kruising en 2x2 100 km/u gehandhaafd, vlak bij het Combiplan wordt teruggedaan naar 2x1 met gelijkvloerse kruisingen. Ongelijkvloerse kruisingen en 2x2 blijven op termijn mogelijk. Deze variant is het uitgangspunt voor de verdere procedure. Naar verwachting zal ik medio 2013 voor dit project een voorkeursbeslissing nemen.

37

*Kunt u toelichten aan welke projectuitgangspunten geen recht wordt gedaan indien wordt besloten tot de aanleg van een ondergrondse passage van de N18 bij de spoordijk ter hoogte van Haaksbergen? Kunt u tevens schetsen welke aanbestedingsmeevaller redelijkerwijs, en mede gebaseerd op de huidige marktomstandigheden, te verwachten zijn of reeds gerealiseerd zijn bij dit project?*

De ondergrondse passage is niet nodig voor het bereiken van de projectdoelstellingen. Het realiseren van deze passage heeft echter ook geen negatieve gevolgen voor het behalen van deze doelstellingen. Op dit moment kan ik nog niet aangeven welke aanbestedingsmeevaller is te verwachten binnen dit project.