

Vergaderjaar 2013–2014

**33 750 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2014**

**Nr. 26**

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

Vastgesteld 19 november 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de niet watergerelateerde onderwerpen van het MIRT projectenboek 2014 (Kamerstuk 33 750 A, nr. 4).

De Minister en de Staatssecretaris hebben deze vragen beantwoord bij brief van 18 november 2013. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Paulus Jansen

De griffier van de commissie,  
Tijdink

*Vraag 1*

*Wat zijn de gevolgen van het niet uitkeren van de prijsbijstelling 2014, zoals in het begrotingsakkoord 2014 is overeengekomen, voor het Infrastructuurfonds tot 2028?*

*Vraag 2*

*Is het juist dat het niet uitkeren van de prijsbijstelling 2014, hetgeen onderdeel is van het begrotingsakkoord 2014, de facto een korting is van € 1,6 mrd. op het Infrastructuurfonds?*

**Antwoord 1 en 2**

Zoals ik u in antwoord op het verzoek van uw Vaste Kamercommissie lenM over aanvullende informatie ten behoeve van de begrotingsbehandeling heb geantwoord (Kamerstuk 33 750-XII nr.14) kan ik u nog niet informeren over het effect van de korting op de prijsbijstelling 2014 op mijn begrotingen.

In het Herfstakkoord is besloten om rijksbreed € 480 miljoen per jaar te korten op de prijsbijstelling 2014. Het Ministerie van lenM draagt aan deze korting ongeveer 21 tot 23 procent per jaar bij. Jaarlijks wordt, tijdens de besluitvorming in de ministerraad over de Voorjaarsnota over de exacte hoogte van de uit te keren prijsbijstelling besloten. Bij deze besluitvorming zal de maatregel uit het Herfstakkoord worden betrokken. Ik kan op dit moment het precieze effect dus nog niet weergeven.

Wel kan ik aangeven dat het niet uitkeren van de prijsbijstelling niet op alle projecten effect zal hebben. Ik ga de komende periode nog bekijken welk deel van de programmering geïndexeerd zal moeten worden. En ik kan aangeven dat het korten op de prijsbijstelling 2014 al mijn begrotingen treft, dus zowel de beleidsbegroting, het Deltafonds en het Infrastructuurfonds.

*Vraag 3*

*Blijft er na de ingrepen in de prijsbijstellingen en door het hogere benodigde budget voor onderhoud nog wel vrije ruimte over in het Infrastructuurfonds tot 2028?*

**Antwoord 3**

Zie antwoord vraag 1.

*Vraag 4*

*Welk wind-op-land-scenario merkt u momenteel aan als het meest realistische scenario?*

**Antwoord 4**

In de Structuurvisie Wind op Land is afgesproken dat in 2020 6.000 MW wind op land moet zijn gerealiseerd. In deze Rijksstructuurvisie heeft het Rijk de gebieden vastgelegd waar grootschalige windenergieprojecten (>100MW) ontwikkeld kunnen. De daadwerkelijke realisatie is aan de markt, omdat zowel het Rijk als de provincie alleen de ruimtelijke inpassing kan vastleggen.

Op deze grootschalige projecten zal de Rijkscoördinatie-regeling (RCR) van toepassing zijn. Daarnaast zullen de provincies zich ook inspannen om kleinere windenergieprojecten te faciliteren. De ontwikkeling van windenergie projecten wordt halfjaarlijks gemonitord om de voortgang van de 6.000 MW in 2020 te bewaken.

*Vraag 5*

*Wat zijn de implicaties van de nieuwe Europese Infrastructuurfondsen voor de projecten in het MIRT-projectenboek?*

#### Antwoord 5

De Europese middelen voor transportinfrastructuur zijn in de periode 2014–2020 ondergebracht in de Faciliteit voor Europese Verbindingen (Connecting Europe Facility, CEF). Aan projecten op het transeuropese transportnetwerk (TEN-T) kan door middel van subsidies en andere financiële instrumenten vanuit het CEF voor 13,2 miljard euro (voor alle lidstaten tezamen) aan ondersteuning worden gegeven. Projecten moeten bijdragen aan de realisatie van multimodale grensoverschrijdende corridors en moeten vóór 2020 tot realisatie komen. Hieronder zijn ook projecten uit het MIRT-projectenboek, zoals de Zeetoegang IJmond en andere sluis-projecten, alsmede diverse verbeteringen van vaar- en spoorwegen; wegenprojecten komen in principe niet voor subsidie in aanmerking. Anders dan in het geval van structuurfondsen is er geen vooraf bepaald aandeel per lidstaat, dus het is niet mogelijk de hoogte van de Europese ondersteuning al in te boeken.

#### Vraag 6

*Kunt u een actueel overzicht geven van de openstaande pro memorie posten voor de gehele looptijd van dit MIRT?*

#### Antwoord 6

Er staan enkel pro memorie posten in het MIRT-projectenboek op blz. 315 bij de opleverdata van de posten uitvoeringsorganisatie, 750 HA, voorfinanciering FES natuurcompensatie en onvoorzien.

#### Vraag 7

*Kunt u een actueel overzicht geven van de besteedbare gelden voor de looptijd van dit MIRT met daarbij aangeduid of, en hoe, ze zijn gelabeld?*

#### Antwoord 7

U treft deze overzichten aan in bijlage 1 van de Infrastructuurfondsbeegroting 2014 (blz 76) en het overzicht van budgetten Deltafonds van de Deltafondsbeegroting 2014 (blz 61).

#### Vraag 8

*Kunt u aangeven wat er gebeurd is met de «verdwenen» € 300 mln. impuls voor 2014? Wat is het vervolgproces voor de projecten, die de Minister van Financiën op 1 maart jl. heeft aangewezen voor de extra investering van € 300 mln. voor 2014, waaronder de versnelde aanleg A12 Ede-Grijsoord, de versnelde aanleg N35 Zwolle-Wijthmen, de versnelde aanleg van 700 parkeerplaatsen vrachtvervoer langs de A1 en de A67, het versneld renoveren en onderhouden van de Velsertunnel en het versneld renoveren en onderhouden van de A27? Zijn er mogelijkheden om toch tot een versnelde uitvoering van deze projecten te komen?*

#### Antwoord 8

De bouwimpuls is komen te vervallen. Met de bouwimpuls hadden de in de vraag genoemde projecten sneller kunnen worden gerealiseerd en hadden we in de jaren 2016 t/m 2018 € 300 mln extra investeringsruimte gehad. Zonder de bouwimpuls is de oorspronkelijke planning van de projecten weer het vertrekpunt (zie brief invulling bezuiniging Infrastructuurfonds, Kamerstuk 33 400 A, nr. 48. d.d. 13 februari 2013). In het MIRT Projectenboek 2014 is de actuele planning per project opgenomen.

#### Vraag 9

*Kunt u een overzicht geven van de werkgelegenheidseffecten, als gevolg van het schrappen of vertragen van MIRT-projecten door aanpassingen in het investeringsprogramma?*

#### Antwoord 9

Bij het Regeerakkoord Rutte I is er ruim € 7 mld euro bijgekomen in het investeringsprogramma van het Infrafonds. Er waren ook taakstellingen, maar die heb ik met efficiency maatregelen en extra opbrengsten opgevangen. Bij het Lenteakkoord is er voor € 3 mld bezuinigd. Vervolgens is er sinds het aantreden van het kabinet Rutte II ongeveer € 5 mld bezuinigd door de Motie Samson/Zijlstra en het niet uitkeren van de prijsbijstelling 2013. Per saldo is er dus sinds het aantreden van Rutte I, in totaal € 1 mld ten laste van het programma op het Infrastructuurfonds gebracht. Deze bezuiniging op het Infrafonds is uitgesmeerd over de hele planperiode van 15 jaar (t/m 2028). Dit is nog exclusief de verwerking van de volgende taakstelling. Hierbij gaat het om de effecten van de korting op de prijsbijstelling van 2014 die op dit moment nog niet bekend zijn (zie antwoord op vraag 1 en 2).

Uit cijfers van het Economisch Instituut voor de Bouw<sup>1</sup> kan worden afgeleid dat een investering van 1 miljoen structureel ongeveer leidt tot 6,5 manjaren werkgelegenheid per jaar. Aangezien ik tot en met 2028 nog € 88 mld investeer in Infrastructuurfonds (bijna € 6 mld per jaar) is dat omgerekend een positief werkgelegenheidseffect van iets meer dan 38.000 manjaren per jaar voor de bouwsector.

#### Vraag 10

*Kunt u een overzicht van fileknelpunten geven als gevolg van het schrappen of vertragen van MIRT-projecten door de aanpassingen in het investeringsprogramma? Waar blijven de files in stand en hoe lang?*

#### Antwoord 10

Een zestal projecten, die vertragen door de aanpassingen in het investeringsprogramma, leveren een bijdrage aan het oplossen van knelpunten uit de Filetop 50, zoals opgenomen in het MIRT projectenboek. De gemiddelde vertraging is beperkt tot 1–2 jaar. Het betreft de projecten A50 Ewijk-Valburg, A13/A16 Rotterdam, A27 Houten-Hooipolder, A28/A1 Knooppunt Hoevelaken, A12 Ede-Grijsoord en A27/A12 Ring Utrecht.

#### Vraag 11

*Kunt u een opsomming geven van de elementen die worden meegeenomen in een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA)? Welk gewicht heeft elk van deze elementen en hoe worden deze exact tegenover elkaar afgewogen?*

#### Antwoord 11

U treft een overzicht van de elementen die in een maatschappelijke kosten-batenanalyse van reguliere MIRT verkenning worden meegeenomen in het «Kader MKBA bij MIRT verkenningen» (RWS, 2012) ([http://www.rijkswaterstaat.nl/images/KBA%20bij%20MIRT-verkenningen%201%20september%202012\\_tcm174-332407.pdf](http://www.rijkswaterstaat.nl/images/KBA%20bij%20MIRT-verkenningen%201%20september%202012_tcm174-332407.pdf).) Er wordt in een kostenbaten analyse gekeken naar de effecten van een project voor de maatschappelijke welvaart in Nederland. Het type maatschappelijke effecten is afhankelijk van het soort project. Voor transportinfrastructuurprojecten zijn dit onder andere effecten op bereikbaarheid (bijvoorbeeld reistijdwinsten), veiligheid (bijvoorbeeld vermindering aantal verkeersongevallen), leefomgeving (bijvoorbeeld uitstoot van broeikasgassen) en eventuele indirecte effecten (bijvoorbeeld schaalvoordelen voor bedrijven). Deze elementen worden zoveel mogelijk in euro's gekwantificeerd en bij elkaar opgeteld tot een totaalbeeld van kosten en baten. De gemonetariseerde posten tellen op tot een baten-kosten ratio dat groter of kleiner is dan 1. Daarnaast wordt aangegeven

<sup>1</sup> Effecten van bezuinigingen voor infrastructuur (mei 2012).

welke effecten niet gemonetariseerd konden worden en wat hun mogelijke invloed is op de baten-kosten ratio.

*Vraag 12*

*Kunt u een overzicht geven van alle MIRT-projecten die het afgelopen jaar de projectplanning hebben moeten aanpassen, waarbij zij meer dan één jaar (extra) vertraging oplopen?*

*Antwoord 12*

Bij brief van 13 februari 2013 (Kamerstuk 33 400-A, nr 48) heb ik de Tweede Kamer geïnformeerd over de wijze waarop de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds op grond van het Begrotingsakkoord en de aanvulling op het Regeerakkoord – totaal € 6,4 mld in de jaren 2014–2028 – worden ingevuld. Gedetailleerde projectinformatie is te vinden in de bijlage bij deze brief. De openstelling van de navolgende Rijksprojecten is verschoven met meer dan één jaar.

Projecten hoofdwegen: A6/A7 Knooppunt Joure, A27 Houten–Hooipolder, A28/A1 Knooppunt Hoevelaken, Amsterdam Zuidas en Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A9 Amstelveen).

Projecten Spoor: Den Haag Emplacement (aansluiten perronsporen 11/12), NSP Breda, OV SAAL, PHS en Amsterdam Zuidas.

Projecten Vaarwegen: Verkeerssituatie splitsing Hollandsch Diep–Dordtsche Kil, Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen), Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel, Toekomstvisie Waal: Lobith, en ligplaatsen Amsterdam–Lemmer.

De vigerende actuele planning van de projecten is te vinden in het MIRT projectenboek 2014. Over de voortgang van de tracéwetprojecten wordt u halfjaarlijks geïnformeerd via de Voortgangsrapportage. Mocht de planning tussentijds door specifieke omstandigheden worden aangepast, informeer ik u hierover separaat, zoals bijvoorbeeld bij Schiphol-Amsterdam-Almere (deel A9 Amstelveen).

*Vraag 13*

*In hoeverre worden verwachtingen met betrekking tot afnemend autogebruik verwerkt in verkeersprognoses? Hoe vaak worden deze herijkt?*

*Antwoord 13*

Bij verkeersprognoses wordt met 2 scenario's gewerkt: een hoge groei scenario en een lage groeiscenario. Daar de daadwerkelijke congestie binnen de bandbreedte van deze scenario's valt, houd ik rekening met verschillende soorten verwachtingen. Circa één keer per vier jaar worden de modellen voor de verkeersprognoses herijkt. In deze herijkingen worden o.a. het autogebruik en de verwachtingen voor de toekomst geschat. In 2011 heeft de meest recente herijking plaatsgevonden. De volgende herijking staat gepland voor 2014. Daarnaast worden elk jaar de meest actuele gegevens opgenomen in de Mobiliteitsbalans. Deze is voor 2013 28 oktober jl. aan uw Kamer gezonden (Kamerstuk 31 305 nr.206).

*Vraag 14*

*Kunt u aangeven bij welke reeds gerealiseerde, in uitvoering zijnde, en geplande ruimtelijke en infrastructurele projecten een integrale, gebiedsgerichte aanpak is toegepast door een economische doelstelling te koppelen aan een doelstelling om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren?*

#### Antwoord 14

De ruimtelijke en infrastructurele projecten in het MIRT komen voort uit door rijk en regio gedeelde, integrale gebiedsagenda's. Vanaf 2009 beschikken de MIRT-regio's over gebiedsagenda's. Conform de werkwijze Sneller&Beter zal de uitwerking van een opgave uit een gebiedsagenda volgens de spelregels MIRT de stappen van verkenning, planuitwerking en zo mogelijk realisatie doorlopen. Alle opgaven, programma's en projecten die vanaf 2009 in studie zijn genomen, voldoen aan de gebiedsgerichte, integrale benadering. Het hangt echter van het type opgave af in hoeverre een economische doelstelling is gekoppeld aan een doelstelling om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Voorbeelden van opgaven waar een koppeling heeft plaatsgevonden zijn: het project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) als voorbeeld waarbij de integrale benadering van doelstelling tot en met projectrealisatie wordt doorgevoerd, en de Verkenning RRAAM die eveneens deze integrale benadering volgt.

#### Vraag 15

*Wat wordt bedoeld met «investeren in snelwegen die de natuur in ere houden» in het pamflet «Vooruit met natuur» van de Staatssecretaris van Economische Zaken en wordt deze ambitie betrokken bij de MIRT-projecten?*

#### Antwoord 15

Met investeren in snelwegen «die de natuur in ere houden» bedoelt het kabinet dat bij de aanleg van snelwegen die worden aangelegd om de bereikbaarheid te verbeteren en daarmee economische ontwikkeling mogelijk maken ook rekening wordt gehouden met de kwaliteit van de natuurlijke omgeving en dit principe wordt ook toegepast.

#### Vraag 16

*Kunt u per provincie aangeven hoeveel er voor MIRT projecten wordt (mee)gefinancierd per hoofd van de bevolking in de betreffende provincie?*

#### Antwoord 16

Ik heb uw kamer op 10 juni 2013 geïnformeerd over de besteding van rijksgeld van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds voor de aanleg van infrastructuur in het MIRT over de verschillende MIRT gebieden (Kamerstuk 33 400 A, nr 104). De projecten zijn in dit overzicht toebedeeld aan de MIRT gebieden waar de bestuurlijke afspraken mee zijn gemaakt.

Ik kan niet aangeven wat het effect van deze bestedingen is per hoofd van de bevolking per provincie. Veel MIRT projecten dragen immers bij aan de bereikbaarheid van meerdere MIRT gebieden. Zo zijn er nationale projecten die bijdragen aan alle regio's en zijn er projecten die worden aangelegd in het ene gebied maar bijdragen aan de bereikbaarheid van een ander gebied.

#### Vraag 17

*Klopt het dat het onderhoud aan kunstwerken alleen nog wordt uitgevoerd wanneer er een storing optreedt? Kunt u dit toelichten?*

#### Antwoord 17

Nee. Onderhoud is er juist vooral op gericht om storingen te voorkomen. Daarom vindt (preventief) toestandsafhankelijk onderhoud plaats onder anderen gebaseerd op de uitkomsten van inspecties van de kunstwerken.

*Vraag 18*

*Kan de aanleg van een spoorboog bij Veendam ook bijdragen aan het opvangen van de groei van het goederenvervoer met afvloeiing naar het noorden?*

**Antwoord 18**

Een mogelijke spoorboog bij Veendam kan niet bijdragen aan het opvangen van de groei van het goederenvervoer met afvloeiing naar het noorden omdat dergelijk vervoer via Groningen naar Duitsland al rechtstreeks mogelijk is en de terminal in Veendam vanuit overig Nederland al rechtstreeks bereikbaar is.

*Vraag 19*

*Wordt bij projecten waarbij decentrale overheden als bevoegd gezag optreden, gebruik gemaakt van de International Registry of Antiepileptic Drugs and Pregnancy (EuRAP-) richtlijnen voor verkeersveiligheid?*

**Antwoord 19**

Decentrale wegbeheerders gebruiken de CROW-richtlijnen bij het ontwerp van hun wegen en monitoren ongevallen en risicofactoren op het bestaande wegennet. De ANWB heeft in 2012 en 2013 bestaande provinciale wegen beoordeeld op basis van de EuroRAP-methode (European Road Assessment Programme) en adviseert elke provincie dit najaar over maatregelen voor verdere verbetering van de verkeersveiligheid.

*Vraag 20*

*Maken snelfietspaden onderdeel uit van het MIRT-projectenboek? Zo nee, is het mogelijk en wenselijk snelfietspaden aan het MIRT-projectenboek toe te voegen?*

**Antwoord 20**

Snelfietspaden maken geen onderdeel uit van het MIRT-projectenboek. Wel zijn er enkele snelfietspaden opgenomen in de regionale pakketten van het programma Beter Benutten en wil ik alternatieven voor aanleg van infrastructuur samen met andere overheden gaan onderzoeken in nieuw te starten brede MIRT-onderzoeken. De verantwoordelijkheid voor het realiseren van snelfietspaden blijft bij de decentrale overheden liggen. Zij kunnen hiervoor gebruik maken van hun eigen middelen en het BDU-budget.

*Vraag 21*

*Wie is verantwoordelijk voor de schuilhokjes op perrons van NS-stations?*

**Antwoord 21**

Voor schuilhokjes, meubilair en andere transfergerelateerde zaken op perrons ligt de verantwoordelijkheid bij ProRail.

*Vraag 22*

*Welke afweging wordt er gemaakt om een capaciteitsuitbreiding van ligplaatsen wel of niet mee te financieren, in gevallen waar het Rijk niet bij betrokken is, zoals de Hollandsche IJssel?*

**Antwoord 22**

Het rijk werkt aan capaciteitsuitbreidingen van ligplaatsen op rijksvaarwegen daar waar uit MIRT-studies is gebleken dat er sprake is van een capaciteits- of veiligheidsprobleem. Bij gevallen waar het rijk niet bij betrokken is, wordt die afweging uiteraard door de betreffende andere vaarwegbeheerder of de terreineigenaar/huurder gemaakt.

*Vraag 23*

*Kunt u een overzicht geven van alle sluizen in Nederland waar gewerkt wordt met spitsluitingen en bij welke er plannen zijn om dit in te voeren?*

**Antwoord 23**

Ja, voor wat betreft deze onder mijn verantwoordelijkheid vallen. Bij de volgende sluizen wordt gewerkt met spitsluitingen: Volkeraksluis (op werkdagen en voor bepaalde hoogtes), Algerasluis (voor bepaalde hoogtes, maar niet als stormvloedkering in bedrijf is), Nijkerkerbrug/sluis (behalve als beroepsschepen door (weers)omstandigheden geen veilige ligplaats kunnen nemen) en Grote Kolksluisbrug. Voor de sluizen Terneuzen wordt alleen bij groot onderhoud bruggen gewerkt met spitsluitingen.

*Vraag 24*

*Kunt u aangeven hoe vaak het afgelopen jaar er storingen waren bij de Schellingwoudebrug en bij de Oranjesluizen?*

**Antwoord 24**

Voor de sluizen en de Schellingwoudebrug heb ik de storingen in 2013 die hebben geleid tot een stremming geïnventariseerd. Niet alle storingen leiden tot stremming van het object en daarmee tot hinder voor de scheepvaart of voor het wegverkeer. Geplande storingen ten behoeve van onderhoud zijn niet in dit overzicht opgenomen aangezien de scheepvaart hierover tijdig wordt geïnformeerd en de mogelijkheid heeft om zijn route aan te passen.

- Noordersluis Amsterdam: 4 storingen
- Middensluis Amsterdam: 17 storingen
- Zuidersluis Amsterdam: 3 storingen
- Prins Willem Alexandersluis: 18 storingen
- Schellingwoudebrug: 12 storingen.

Doordat de Schellingwoudebrug een doorvaart heeft van 8,70 m NAP wordt het reguliere scheepvaartverkeer, zoals tankers en containervaart hierdoor niet gehinderd. De stremming geldt dan alleen voor de staande mastroute en het bijzondere transport.

*Vraag 25*

*Kunt u aangeven hoe vaak de Vlaketunnel de afgelopen twee jaar geheel of gedeeltelijk is afgesloten?*

**Antwoord 25**

In 2012 is de Vlaketunnel twee keer een nacht volledig in één rijrichting afgesloten geweest in verband met gepland onderhoud.

Daarnaast is in 2012 als gevolg van incidenten, zoals pech of een ongeval, de tunnel vier keer volledig in één rijrichting afgesloten geweest. Dit gedurende korte tijd.

In 2013 is de tunnel zeven keer een nacht volledig in één rijrichting afgesloten geweest in verband met gepland onderhoud. Daarnaast is de tunnel drie keer een nacht geheel (volledig in beide rijrichtingen) afgesloten geweest in verband met gepland onderhoud. Dit onderhoud betrof zowel onderhoud aan de tunnel als onderhoud elders op de A58.

Daarnaast is in 2013 als gevolg van incidenten de tunnel vier keer volledig in één rijrichting afgesloten geweest.



*Vraag 26*

*Wat voor ander type oplossingen worden mogelijk door een bredere definitie van de opgaven, waar onder de vlag van vernieuwing van het MIRT aan wordt gewerkt?*

**Antwoord 26**

Een bredere definiëring van opgaven wil zeggen dat opgaven in samenhang worden opgepakt. Dit wil zeggen dat het hele gebied centraal staat en dat alle relevante opgaven in ogenschouw worden genomen (bijvoorbeeld mobiliteit, woningbouw, economie en natuur). Daardoor komen oplossingen in beeld die meerdere doelen dienen. Een paar voorbeelden:

- Het programma Waaldweelde is gericht op het verbeteren van de veiligheid, natuur en economie langs de Waal. Hiervoor hebben het Rijk en de provincie Gelderland onder andere financieringsstromen gecombineerd om in totaal 9 projecten, waaronder de herinrichting van de uiterwaard bij Hurwenen langs de Waal, mogelijk te maken.
- In het MIRT onderzoek Food Valley is onderzocht welke ruimtelijk fysieke maatregelen nodig zijn om de internationale concurrentiepositie van Food Valley verder uit te bouwen. Dit heeft opgeleverd dat er voor de economische structuurversterking vooral afstemming en aandacht nodig is rond «local buzz maatregelen» en internationale positionering en dat er nu geen nieuwe infrastructurele maatregelen nodig zijn. Het Ministerie van Economische Zaken pakt dit op.

Als er sprake is van één opgave in een gebied dan wordt er breed naar oplossingen gezocht. Bij bereikbaarheidsopgaven betekent dit bijvoorbeeld dat niet alleen naar infrastructuur gekeken wordt maar ook naar andere ruimtelijke aspecten die van invloed zijn op mobiliteit, zoals woningbouw en economie. Daardoor komt een ander soort oplossingen in beeld dan alleen investeren in aanleg van infrastructuur.

*Vraag 27*

*In hoeverre is er nog overleg met de provincie Zeeland om tot een extra afslag te komen op de A58 ten hoogte van Goes?*

**Antwoord 27**

Er vindt momenteel nog overleg met de regio plaats. Uw kamer wordt hierover geïnformeerd via de brief over de uitkomsten van het BO MIRT.

*Vraag 28*

*Wat is de stand van zaken ten aanzien van de N23 in West Friesland waar eerder een bezuiniging is toegepast van € 23 mln?*

**Antwoord 28**

De provincie Noord Holland is bezig de realisatie van dit project voor te bereiden en zal het tekort van € 23 mln. afdekken.

*Vraag 29*

*Zijn er regio's die, sinds het notaoverleg MIRT d.d. 8 april 2013 (Kamerstuk 33 400 A, nr. 93), concrete voorstellen hebben gedaan om projecten die getemporiseerd zijn alsnog ongetemporiseerd uit te voeren door middel van voorfinanciering?*

**Antwoord 29**

Nee, sinds het Nota-overleg op 8 april 2013 zijn er geen regio's geweest die voorstellen tot voorfinanciering hebben gedaan.

*Vraag 30*

- a. *Wat is de stand van zaken ten aanzien van de Sluiskiltunnel? Is de financiering tussen rijk, provincie en Vlaanderen geregeld?*
- b. *Wat is daarbij de stand van zaken ten aanzien van de afslag Goes? Zijn de kosten daarvan geregeld en, zo ja, wat is de uitkomst?*

**Antwoord 30a**

De aanleg van de Sluiskiltunnel verloopt volgens plan. In 2015 gaat deze verbinding open. Voor dit project is € 296 mln. gereserveerd. Hiervoor hebben regio en rijk gezamenlijk het mobiliteitsfonds Zeeland ingesteld. Ieder legt 50% in. De inleg van de regio bevat ook een bijdrage van Vlaanderen voor de meerkosten van een verdiepte ligging van de tunnel. Gerekend was op een Vlaamse bijdrage van € 24 mln. Onlangs heeft de Commissie van Wijzen een bindende uitspraak gedaan over de hoogte van de bijdrage van Vlaanderen. De uitkomst is dat Vlaanderen een bijdrage levert van € 12,7 mln. Het Rijk heeft aan de provincie Zeeland toegezegd garant te staan voor het verschil van € 11,3 mln.

**Antwoord 30b**

Voor dit antwoord wordt verwezen naar het gestelde onder vraag 27.

*Vraag 31*

*Wat zijn de maatregelen die moeten worden genomen als in 2016 blijkt dat Nederland niet aan de grenswaarden voldoet zoals vastgesteld in kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), dat op 1 augustus 2014 formeel ten einde loopt en waarvan de uitkomsten van het eerste volledige meetjaar (2015) medio 2016 bekend zijn?*

**Antwoord 31**

Uit de meest recente monitoringsresultaten, die ik later dit jaar aan uw Kamer zal toesturen, blijkt dat er op 1 jan 2015 langs rijks(snel)wegen geen knelpunten zijn voor luchtkwaliteit. Voor knelpunten in het stedelijk gebied zijn (lokale) maatregelen in het NSL opgenomen. Mocht er in de toekomst onverhoopt sprake zijn van nieuwe knelpunten, dan zullen aanvullende mitigerende maatregelen (schermen) aan het NSL worden toegevoegd in overleg met decentrale overheden.

*Vraag 32*

*Kunt u aangeven hoeveel extra middelen in het Infrastructuurfonds gereserveerd zijn voor het onderhoud van de vaarwegen?*

**Antwoord 32**

In bijlage 4.2 bij de begroting 2012 is aangegeven dat € 3,1 miljard is toegevoegd voor de B&O problematiek. Dit naast versoberings en efficiencymaatregelen van € 1,64 mrd. Van deze toevoeging van € 3,1 mrd. was bijna € 1,1 mrd bestemd voor de hoofdvaarwegen. In de verdiepingsbijlage voor artikelonderdeel 15.02 Beheer en Onderhoud vindt u per jaar tot en met 2028 inzichtelijk welke mutaties hebben plaatsgevonden ten opzichte van de vorige begroting.

*Vraag 33*

*Onderkent u het grote economische belang van de A15 voor Rotterdam en de zuidelijke Randstad? Wilt u uw investeringsbeleid conform het economische belang voeren en een financiële bijdrage toezeggen voor structurele vergroting van de capaciteit?*

**Antwoord 33**

Uiteraard erken ik het grote economische belang van de A15 voor Rotterdam en de zuidelijke Randstad. Het vigerende beleid (streefwaarde

voor een maximale reistijdverhouding spits/dal op vastgestelde trajecten van het HWN) is mede ingegeven vanuit economische overwegingen. In het MIRT onderzoek goederenvervoer kijk ik specifiek naar eventuele problematiek op de corridor A15/Waal/Betuweroute.

*Vraag 34*

- a. *Hoeveel projecten worden per jaar gemiddeld aangemeld voor behandeling in de Crisis- en Herstelwet?*
- b. *Hoeveel daarvan worden daadwerkelijk via deze wet uitgevoerd?*

**Antwoord 34 a**

Globaal kan gesteld worden dat er met tenminste 400 projecten in de afgelopen 4 jaar overleg is gevoerd over toevoeging aan de Crisis- en Herstelwet (Chw). Dat betreft zowel experimenten als toevoeging aan bijlage II van de wet. Een groot aantal van deze projecten kon verder worden geholpen door te verwijzen naar wettelijke mogelijkheden die door de betreffende overheid nog niet benut werden. Als de projecten verder geholpen kunnen worden door toevoeging aan de Chw wordt dit gedaan.

**Antwoord 34 b**

Sinds de inwerkingtreding van de Chw in 2010 kunnen 199 projecten daadwerkelijk gebruik (gaan) maken van de Chw. Er zijn 68 experimenten aangewezen. In de 7<sup>e</sup> en 8<sup>e</sup> tranche worden nog eens 18 experimenten toegevoegd. Op dit moment kunnen 96 projecten gebruik maken van bijlage II van de Chw. Voor de 7<sup>e</sup> en 8<sup>e</sup> tranche worden in de concept-amvb's 17 projecten toegevoegd aan bijlage II. In algemene zin kan gesteld worden dat de projecten gebruik maken van de mogelijkheden die geboden worden. Voor bijlage II ligt dat anders voor de projecten die bij wet zijn toegevoegd aan deze bijlage in 2010. Toen zijn alle Nota Ruimte projecten toegevoegd aan deze bijlage. Voor sommige projecten kwamen de mogelijkheden die dit bood op dat moment te laat aangezien ze al verder in het proces waren.

*Vraag 35*

*Op welke trajecten worden de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit niet gehaald en welke maatregelen worden specifiek genomen om uiteindelijk wel te voldoen aan de streefwaarden?*

**Antwoord 35**

Dit wordt in beeld gebracht met de NMCA. Een update van de NMCA stuur ik mee met de brief, waarin de resultaten van de BO-MIRT overleggen zijn opgenomen.

*Vraag 36*

*In hoeverre wordt de derde tranche beter benutten ook voor de binnenvaart van toepassing?*

**Antwoord 36**

Ook in het vervolg van Beter Benutten zal ingezet worden op logistiek en binnenvaart, voor zover deze maatregelen bijdragen aan de doelstelling van Beter Benutten en voldoen aan de dan gestelde criteria. In afstemming met regionale overheden en het bedrijfsleven beraad ik me nu op de te kiezen ambitie, scope en criteria van het vervolg op het huidige programma Beter Benutten. Het streven is daarover in maart 2014 een besluit nemen.

*Vraag 37*

*Wanneer zal het nieuwe programma Beter Benutten, waarvoor in de jaren 2015 tot en met 2017 € 300 mln. beschikbaar is, van concrete invulling worden voorzien en hoe wordt de Kamer hierbij betrokken?*

**Antwoord 37**

Het streven is om over de doelstelling van het vervolg en de daarbij te hanteren kaders nadere afspraken met regionale overheden en het bedrijfsleven in maart 2014 te maken. Hierover zal ik u informeren. Op basis van die afspraken zullen vervolgens concrete projecten in de periode daarna worden uitgewerkt, waarbij uitvoering van de eerste projecten in 2015 is voorzien. Ik informeer u in maart 2015 over de uitkomsten hiervan.

*Vraag 38*

*Wat is de stand van zaken van de uitvoering van de maatregelpakketten Beter Benutten? Kunt u aangeven of de planning wordt gehaald? Welke projecten zijn in de realisatiefase? Zijn er ook projecten vertraagd?*

**Antwoord 38**

Zoals reeds eerder aangegeven (brief 14 juni 2011, Kamerstuk 32 500 A nr. 81) informeer ik u jaarlijks over de voortgang van de gebiedsprogramma's van Beter Benutten in het kader van het MIRT-proces. Op dit moment stel ik samen met de regio's de stand van zaken van de uitvoering van de maatregelpakketten op. Ik informeer u hierover bij de MIRT-brief die u binnenkort ontvangt.

*Vraag 39*

*Hoe staat het met de voortgang van een oplossing voor de problematiek met betrekking tot de stalen bruggen?*

**Antwoord 39**

De problematiek met betrekking tot de stalen bruggen is opgepakt in het programma stalen bruggen waarin een 14-tal bruggen worden gerenoveerd. Zeven bruggen zijn klaar, drie in uitvoering en een viertal in voorbereiding. In 2015 wordt een groot deel van het programma afgerond, in 2018 worden de laatste drie bruggen in Zuid-Holland opgeleverd.

*Vraag 40*

- a. *Hoe wordt gemeten of de wildviaducten ook daadwerkelijk bijdragen aan een groter leefgebied voor dieren?*
- b. *Hoe worden de kosten en de baten tegen elkaar afgewogen?*

**Antwoord 40a**

Het gebruik van de passages is uitgebreid onderzocht. (zie ook [www.MJPO.nl/publicaties/monitoringsrapporten](http://www.MJPO.nl/publicaties/monitoringsrapporten)). Uit sporenonderzoek en GPS-analyses en ook via webcams en fotovallen blijkt dat deze voorzieningen goed worden gebruikt; niet alleen door de doelsoorten waarvoor ze specifiek zijn gemaakt, maar ook door andere soorten.

**Antwoord 40b**

Bij de start van het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) zijn alle bestaande knelpunten tussen rijksinfrastructuur en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) doorgerekend met een model dat de duurzaamheid van een populatie berekent voor en na het opheffen van de barrière. In ieder project wordt nagegaan welke maatregelen nodig zijn om een knelpunt op te lossen dan wel te verminderen. Daarbij speelt de kosteneffectiviteit van de maatregel een grote rol.

*Vraag 41*

*Welke projecten met betrekking tot Grensoverschrijdend Spoorvervoer zijn momenteel in behandeling of in aanvraag en hoeveel van het totale beschikbare budget van € 71 mln. is nog niet verplicht?*

**Antwoord 41**

Van het totale budget van € 71 mln is momenteel € 70,4 mln nog niet juridisch verplicht (€ 27.8 mln fase 1 en € 42.6 mln fase 2). Door decentrale overheden wordt gestudeerd op meerdere mogelijkheden voor grensoverschrijdend spoorvervoer, die lenM waar nodig en mogelijk zal ondersteunen. Deze initiatieven betreffen onder meer de verbinding Heerlen-Aachen, Eindhoven-Düsseldorf, Enschede-Gronau, Hengelo-Rheine en Groningen-Leer/Bremen. Per initiatief is er een verschillende planning.

*Vraag 42*

*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 zeer positieve MKBA voor dit project?*

**Antwoord 42**

Voor de korte termijn, zonder grote infrastructurele maatregelen, wordt onderzocht of de NS de bestaande IC kan versnellen tussen Eindhoven en Venlo en onder welke voorwaarden het Duitse verkeersverbond VRR bereid is de bestaande RE 13 vanuit Düsseldorf richting Venlo te versnellen. Indien bovendien op station Venlo een goede overstap kan worden gerealiseerd, zou dit de totale reistijd met een half uur kunnen verkorten.

Voor de langere termijn is spoorverdubbeling («het tweede spoor») aan Duitse zijde tussen Kaldenkirchen en Dülken noodzakelijk om een extra IC te accommoderen. Hiervoor zal een vervoerder dienen te worden gevonden en zal er bereidheid moeten zijn om de eventuele kosten aan beide zijden van de grens te financieren. De regio heeft een MKBA laten uitvoeren voor de spoorverdubbeling Kaldenkirchen-Dülken met een positief resultaat. De deelstaat Noordrijn Westfalen heeft deze spoorverdubbeling als onderdeel van een groter spoorproject ter financiering ingediend te Berlijn voor de periode 2015–2020. De Bondsregering zal dit grotere project zelf evenzeer onderzoeken door middel van een MKBA. Op gepaste wijze wordt door Nederland het belang van spoorverdubbeling onder de Duitse aandacht gebracht.

*Vraag 43*

*Welke acties zijn er met betrekking tot de spoorlijn Heerlen–Aken ondernomen na het notaoverleg MIRT van voorjaar 2013?*

**Antwoord 43**

Tijdens het notaoverleg MIRT voorjaar 2013 heeft de Tweede Kamer de motie De Boer/Kuiken aangenomen, die een 2-fasen benadering voorstaat op dit project.

Aangaande de 1ste fase heeft Provincie Limburg het ministerie geïnformeerd dat het mogelijk is om de huidige treindienst tussen Heerlen en Aken, de Euregiobahn, ook in 2014 en 2015 voort te zetten. Provincie zal hiertoe een overeenkomst sluiten met NVR. De provincie en lenM zorgen gezamenlijk voor de dekking van de exploitatiekosten aan Nederlandse zijde

Voor de 2e fase zijn in het voorjaar 2013 duidelijke afspraken gemaakt tussen de betrokken partijen over de noodzakelijke beslisinformatie om

een besluit te nemen over de beoogde verdere verbetering van de verbinding tussen Heerlen en Aken. Het gaat daarbij om de probleem-analyse, de mogelijke varianten, de vervoerkundige effecten per variant, de te nemen maatregelen met bijbehorende kosten, een kosten-/batenanalyse en een beoordeling van de varianten ten aanzien van reistijdwinst, toekomstvastheid, flexibiliteit, betrouwbaarheid, veiligheid, capaciteit, kosteneffectiviteit en duurzaamheid. Sinds het voorjaar wordt onder verantwoordelijkheid van de provincie hard gewerkt aan het rapport met de beslisinformatie en vindt er zeer regelmatig overleg plaats tussen de betrokken partijen inclusief de verantwoordelijke partijen in Duitsland.

*Vraag 44*

*Welke gevolgen heeft de verlaging van het projectbudget voor Grensoverschrijdend Spoorvervoer voor de verschillende projecten?*

*Antwoord 44*

Als gevolg van investeringen in Roodeschool-Eemshaven, Arnhem-Emmerich-Düsseldorf en de verbinding met Antwerpen resteert € 70,4 mln voor cofinanciering van grensoverschrijdende projecten. Zie ook beantwoording vraag 41.

*Vraag 45*

- a. *Wat is de stand van zaken van het overleg met Duitsland over realisatie van de intercity-corridor Eindhoven-Heerlen-Aken? Welke deadlines zijn er van Duitse zijde in verband met de besluitvorming in Duitsland over de besteding van inframiddelen in de komende jaren?*
- b. *Waarom spreekt u in het MIRT-projectenboek alleen over Heerlen-Aken, terwijl de door de Kamer uitgesproken doelstelling en het door de regio en Duitsland geformuleerde uitgangspunt juist is de corridor Eindhoven-Heerlen-Aken?*

*Antwoord 45a*

Het Duitse verkeersverbond NVR wil op 6 december 2013 een besluit nemen aangaande elektrificatie van het spoor tussen Herzogenrath en de Nederlandse grens. Zij willen daar voorafgaand duidelijkheid vanuit Nederland over de beoogde investeringen tussen Heerlen en de grens. Per brief heeft NVR aan de provincie Limburg één elektrische sneltrein Sittard-Aken voorgesteld voor de komende jaren, als opstap naar een directe verbinding met Eindhoven. Deze variant maakt onderdeel uit van de studie die wordt verricht naar de verschillende varianten zoals beschreven bij vraag 43.

*Antwoord 45b*

Dit project wordt al jaren in het MIRT-projectenboek als Heerlen-Aken omschreven. Het project focust zich op welke grensoverschrijdende verbinding Eindhoven en Aken beter kan verbinden. Daarbij gaat het niet per definitie om een rechtstreekse verbinding tussen Eindhoven en Aken. Infrastructurele aanpassingen zijn ook met name daar gewenst.

*Vraag 46*

- a. *Worden voor de toekomstvaste verbinding met Rheine ook gekeken naar varianten waarbij de bestaande stoptreinverbinding Hengelo-Oldenzaal doorrijdt naar Rheine of bestaande Duitse stoptreinen vanaf Bad Bentheim doorrijden naar Hengelo, ter vervanging van de Nederlandse stoptrein?*
- b. *Waarom wordt uitgegaan van een verbinding vanaf 2017? Kan dat niet eerder nu de pilot al is gestopt? Kunt u aangeven wanneer de verschillende concessies in dit gebied aflopen?*

#### Antwoord 46a

Op dit moment wordt door de regio samen met de relevante Duitse partners zoals verkeersverbond Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) de mogelijkheid verkend om de Duitse stoptreinen vanuit Rheine in de toekomst te laten doorrijden naar Hengelo.

De regio heeft eerder de variant bekeken om de huidige regionale stoptreinen van de treindienst Zutphen-Hengelo-Oldenzaal te laten doorrijden Duitsland in. Dit bleek technisch moeilijk en kostbaar: om detecteerbaar te zijn diende er met aanzienlijk meer treinstellen te worden gereden dan de markt vraagt.

#### Antwoord 46b

In december 2017 begint de nieuwe regionale Duitse concessie van het Teutoburger Wald Netz. Eerdere invoering ligt ingewikkeld, omdat dan de bestaande Duitse concessie zou moeten worden opgebroken inclusief het voor slechts drie jaar ombouwen van bestaande treinen die vanwege de verschillende stroomsystemen niet geschikt zijn om op het Nederlandse net te rijden. Voor een nieuwe concessie kunnen desgewenst treinen worden besteld en ingezet. De komende jaren zal de internationale trein Amsterdam-Berlijn de stations Hengelo en Bad Bentheim 7x per dag blijven aandoen. Inwoners van Oldenzaal zullen met de regionale trein naar Hengelo kunnen reizen of met ander vervoer naar Bad Bentheim en daar hun reis naar Duitsland beginnen. Deze internationale trein is overigens een privaatrechtelijke samenwerking tussen NSHISpeed en DB Fernverkehr.

#### Vraag 47

- a. *Welke projecten met betrekking tot het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen zijn al in aanvraag?*
- b. *Hoe zien de voorwaarden van cofinanciering door lagere overheden eruit?*
- c. *Zijn de problemen in Vught en Oost-Nederland met betrekking tot goederenvervoer hier ook voor een deel onder te brengen, waardoor ze versneld kunnen worden uitgevoerd?*

#### Antwoord 47a

Er is overleg met diverse decentrale overheden over de mogelijkheden om projecten in het LVO op te nemen. Definitieve afspraken daarover zijn nog niet gemaakt.

#### Antwoord 47b

De voorwaarden luiden: maximaal 50/50 cofinanciering (overwogen wordt deze bijdrage te maximeren) vanuit het LVO waarbij het vooral gaat om kosteneffectieve en innovatieve en waar mogelijk generieke maatregelen.

#### Antwoord 47c

De lijst van overwegen van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen, welke zijn geïdentificeerd als overwegen met verbeterpotentie voor veiligheid en bereikbaarheid, is samengesteld op basis van een inventarisatie van de huidige situatie en het huidige gebruik door zowel het weg- en spoorverkeer (reizigers en goederentreinen). Op de lijst van het LVO zijn ook overwegen in Vught en in Oost-Nederland opgenomen.

Twee gelijkvloerse overwegen in Vught (Wolfskamerweg, Loonsebaan) maken onderdeel uit van de PHS Voorkeursbeslissing. Ongelijkvloerse oplossingen voor deze twee overwegen worden onderzocht in het kader van het MER/TB proces Meteren-Boxtel. Oplossingen zijn afhankelijk van de medio 2014 te kiezen voorkeursvariant voor het totale pakket aan PHS maatregelen in Vught. Verdere versnelling hiervan is niet mogelijk, alsnog toevoegen aan LVO van deze overwegen zou de uitwerking in PHS-kader juist vertragen. Bij een eventuele keuze van een voorkeursvariant met een

verdiepte ligging van het spoor in Vught worden een deel van de gelijkvloerse kruisingen in Vught ongelijkvloers. In het PHS-onderdeel Goederenroute Oost-Nederland is in het MER-onderzoek niet gebleken dat de extra goederentreinen (gemiddeld 1 per uur per richting) leiden tot «problematische overwegen». Dat laat onverlet dat ook overwegen in Oost-Nederland op basis van de huidige situatie en het huidige gebruik in aanmerking kunnen komen om in het LVO meegenomen te worden, mits ze voldoen aan de LVO-voorwaarden, zoals o.a. het aantoonbare verbeterpotentieel, de kosteneffectiviteit, de innovatieve aanpak, de cofinanciering etc.

*Vraag 48*

- a. *Kunt u bij het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) een overzicht geven van uitgevoerde projecten, lopende projecten en toekomstige projecten en welk deel van het budget nog onverplicht is?*
- b. *Wat is er met het deel voor fietsparkeren bij stations tot nog toe gebeurd?*

*Antwoord 48a*

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) omvat een groot aantal projecten en maatregelen die zijn bedoeld om de verwachte capaciteitsknelpunten op het spoor die zijn geïdentificeerd in de NMCA te voorkomen, en daarbij de stap mogelijk te maken naar een intensiever gebruik van de bestaande spoorinfrastructuur door een overgang naar hoogfrequent spoorvervoer. Het totale programma omvat tientallen maatregelen variërend van kleine seinoptimalisaties tot de aanleg van een beperkt aantal 4-sporigheden en spoorbogen en een fundamentele herinrichting van station Utrecht Centraal tot een zogenaamd doorstroomstation. Over de voortgang van PHS wordt uw Kamer elk half jaar geïnformeerd via de voortgangsrapportage Groei op het Spoor (Kamerstuk 32 404-65 van 21 juni 2013). Voor een totaaloverzicht verwijs ik u naar deze voortgangsrapportage.

Financieel geldt dat van het totale budget van 2.488 mln er nog 1.260 mln via IF en 876 mln via leenfaciliteit niet is verplicht. 353 mln is wel verplicht.

*Antwoord 48b*

Het deel van het budget, dat bestemd was voor fietsenstallingen is overgeheveld naar het budget voor het Actieplan Fietsparkeren. Dit is geormerkt voor stallingen op PHS-locaties.

Dit jaar zijn en wordt een groot aantal stallingen gerealiseerd op PHS-locaties. Deze stallingen zijn voor een groot deel nog gefinancierd vanuit het restant van het oude budget, dat reeds beschikbaar was voor de uitvoering van Ruimte voor de Fiets.

In 2013 zijn/worden op de volgende locaties op PHS stations stallingen gerealiseerd:

- A'dam Muiderpoort: 160 onbewaakte plaatsen
- Castricum: 650 plaatsen bewaakt en 872 onbewaakt
- Den Haag Laan van NOI: 522 onbewaakt
- Dordrecht: 142 onbewaakt
- Nijmegen: 3214 bewaakt
- Sassenheim: 120 onbewaakt
- Tilburg Universiteit: 760 onbewaakt
- Zaandam: 1092 onbewaakt
- Zwijndrecht: 384 onbewaakt

De stallingen op de PHS locatie Utrecht Centraal worden gerealiseerd vanuit de projectsubsidie. Hier is momenteel de weststalling in uitvoering



(4.000 plekken bewaakt), in de gebruikneming is gepland voor het eerste kwartaal van 2014.

*Vraag 49*

*Bent u bereid tot cofinanciering van de meerkosten voor verdiepte ligging van het spoor in Vught?*

*Antwoord 49*

Ik neem bij het uitwerken van alternatieven in de m.e.r.-procedure ook verdiepte varianten mee conform de toezegging van mijn voorganger, waarbij als voorwaarden zijn gesteld voor een eventuele keuze voor een verdiepte variant dat er een substantiële regionale medefinanciering is (minimaal 50%), dat uit de m.e.r.-procedure blijkt dat de verdiepte ligging maakbaar is en voldoende maatschappelijk rendement oplevert en dat het past binnen de doelen uit de Lange Termijn Spooragenda (LTSA). Ik zal de keuze over het spoor door Vught mede maken aan de hand van de herijking van de programma's en projecten in het kader van de LTSA.

*Vraag 50*

- a. *Welke projecten zijn in het kader van het Automatische Knipperlicht Installaties (AKI-) plan en veiligheidsknelpunten uitgevoerd?*
- b. *Welk budget is hier nog beschikbaar?*

*Antwoord 50a*

Het AKI veiligheidsplan zoals benoemd in het MIRT omvat in de tijd meerdere programma's onder verschillende namen, nl. het AKI programma, het Programma Verbeteren Veiligheid Overwegen oud (PVVO oud) en het PVVO nieuw. Het AKI programma is afgerond en betrof de ombouw van circa 600 overwegen met Automatische Knipperlicht Installaties (AKI's) naar overwegen met Automatische Halve Overweg Bomeninstallaties (AHOB's). Het PVVO omvat een diversiteit aan maatregelen ter verbetering van de veiligheid van overwegen, variërend van o.a. het opheffen van overwegen, het verbeteren en moderniseren van de overwegapparatuur en gedragsbeïnvloeding van weggebruikers. De meeste maatregelen binnen het PVVO zijn gerealiseerd. De nog te realiseren maatregelen worden thans uitgevoerd onder de benaming PVVO nieuw. Naast het opheffen van overwegen gaat het om generiek gedragsonderzoek en de aanpak van specifieke overwegen, zoals de zgn. particuliere overwegen. Ook het dichtligtijdenonderzoek maakt onderdeel uit van het PVVO nieuw. De uitkomsten van zowel het dichtligtijden- als het gedragsonderzoek vormen input voor het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen.

*Antwoord 50b*

Er is nog een vrije ruimte (nog niet juridisch verplicht) van € 17.6 mln

*Vraag 51*

- a. *Bent u bekend met de motie-Cramer/Roemer (Kamerstuk 29893–59) waarin verzocht wordt om een strategische analyse, waarin de mogelijkheden van prestatieverbetering van het spoorstelsel door de invoer van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) worden beschouwd en waarbij het halen van de doelen, zoals genoemd in de motie-Slob (Kamerstuk 29644–34), centraal staat?*
- b. *Deelt u de mening dat het bij de introductie van ERTMS niet primair moet gaan om de uitrol van een nieuw beveiligingssysteem, dus systeemvervanging, maar om welke doelen hiermee kunnen worden bereikt? Deelt u de mening dat dit niet alleen moet gaan om interoperabiliteit, snelheid en capaciteit maar ook om kostenefficiëntie door goedkopere componenten en om beperking van storingen door hogere beschikbaarheid en betrouwbaarheid?*

- c. *Zijn deze elementen naar uw oordeel in voldoende mate meegenomen in de huidige ERMTS-pilot en de onderzoeken ten behoeve van de Railmap? Zo nee, werkt u op andere wijze in de geest van bovengenoemde motie al aan een analyse van wat er met de introductie van ERTMS, gecentraliseerde elektronische beveiliging en moderne besturingsconcepten kan worden bereikt? Wanneer ontvangt de Kamer deze door de Kamer reeds lang gewenste analyse?*
- d. *Deelt u de zienswijze dat een dergelijke analyse niet beperkt mag blijven tot klassieke systeemvisies, bestaande besturingsmethodes en bewezen productoplossingen van gevestigde marktpartijen, maar dat er ook serieus gekeken dient te worden naar innovatieve ideeën en oplossingen die verder gaan dan het thans gangbare en serieuze kansen bieden voor significante prestatievergroting, betrouwbaarheidsverbetering en kostenbesparing?*
- e. *Bent u er bijvoorbeeld mee bekend dat op de Wuppertaler Schwebebahn in een commerciële dienst momenteel ERTMS level 2+ wordt geïnstalleerd, wat feitelijk ERTMS level 3 is maar dan met behoud van vaste blokken?*
- f. *Bent u er mee bekend dat het in Wuppertal zelfs mogelijk wordt het busbedrijf te integreren, alsmede de gehele verkeersleiding, in een integraal systeem? Onderschrijft u de conclusie dat dergelijke besturingsoplossingen naadloos aansluiten op urgente wensen vanuit de markt en goede mogelijkheden biedt om beleidsdoelen op het gebied van ketenmobiliteit en meer op het individu gerichte reisinformatie concreet naderbij te brengen?*
- g. *Worden in de nieuwe Railmap ERTMS ook opties voor level 3 (respectievelijk level 3 regional) bekeken, bijvoorbeeld voor toepassing op regionale spoorlijnen?*
- h. *Bent u bereid in Nederland een pilot te starten met ERTMS level 3 (dan wel ERTMS level 2+), bijvoorbeeld op een regionale spoorlijn, gericht op het optimaliseren van de potentiële voordelen van ERTMS, met name om zo het aantal sein- en overwegstoringen op regionale lijnen drastisch in te perken, aansluitend bij de doelstelling van ProRail voor nul procent verwijtbare storingen, en om zo de kosten van de baanzijdige infrastructuur te beperken?*

#### Antwoord 51a

Ja. Onder meer deze moties hebben geleid tot het onderzoek van Uw tijdelijke Kamercommissie Onderhoud en Innovatie Spoor. Mede op basis van de conclusies van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie Spoor is het principebesluit tot ERTMS genomen en is op 13 februari 2013 de Startbeslissing voor de verkenningfase voor ERTMS (Kamerstuk 29 984 nr. 385) naar u gestuurd.

#### Antwoord 51b

Ja. Dit is in onder andere de Railmap 1.0 ook aangegeven.

#### Antwoord 51c

Deze elementen worden meegenomen in de onderzoeken ten behoeve van de Railmap. Zoals toegezegd in het Algemeen Overleg van 2 april 2013 (Kamerstuk 29 984, nr. 414) en aangegeven in mijn brief van 26 september 2013 (Kamerstuk 33 652 nr.3) zal ik u in november 2013 informeren over de voortgang van deze onderzoeken uit de zogenaamde verkenningfase ERTMS. Een kamerdebat over deze Railmap 2.0 heeft u reeds gepland op 22 januari 2014.

#### Antwoord 51d

De analyses zullen niet beperkt blijven tot klassieke systeemvisies. Er is bij projecten als deze altijd een zorgvuldige keuze tussen «proven technology» en innovatie nodig. De ervaring leert dat dit niet eenvoudig

is. Innovaties bieden weliswaar kansen maar ook risico's. Ik streef ernaar deze goed in beeld te krijgen en met de voorkeursbeslissing/Railmap 3.0 in het eerste kwartaal van 2014 met uw Kamer te bespreken. Insteek moet altijd zijn dat de winkel open kan blijven tijdens de verbouwing en de klant zo min mogelijk hinder ondervindt.

Zoals eerder gesteld kijk ik naar zowel kansen als risico's. De «Proof of Concept» die ProRail deze zomer met een aantal marktpartijen heeft uitgevoerd van ERTMS level 3 op de Flevolijn biedt wellicht kansen, maar het is zeker nog geen «proven technology».

Antwoord 51e

Ja.

Antwoord 51f

Deze detailinformatie ken ik niet. Ik zal mij hierover nader laten informeren.

Antwoord 51g

In de Railmap 2.0 die ik uw Kamer heb toegezegd in november 2013 te zenden wordt ingegaan op de uitkomsten van onderzoeken in de zogenaamde verkenningsfase. Daarin wordt o.a. naar de mogelijkheden van toepassing van verschillende ERTMS Level's gekeken.

Antwoord 51h

Ik ben nu met grondig onderzoek bezig. Ik heb uw Kamer eerder gemeld in het eerste kwartaal van 2014 tot een voorkeursbeslissing te willen komen. Daarop wil ik nu niet vooruitlopen aangezien ik voor een project als dit een geordend proces wil doorlopen. De vraag of pilots met bv Level 3 nodig/wenselijk zijn wil ik alsdan beantwoorden. De «Proof of Concept» die ProRail deze zomer met een aantal marktpartijen heeft buitgevoerd van ERTMS level 3 op de Flevolijn biedt wellicht kansen, maar het is zeker nog geen «proven technology».

*Vraag 52*

*Kunt u een overzicht geven van alle onderbestedingen bij geormerkte projecten beheer- en instandhouding? Kunt u hierbij aangeven waarom er onderbesteding is opgetreden?*

Antwoord 52

Met ingang van 2013 zijn alle doorlopende geormerkte projecten en programma's overgeheveld van beheer en instandhouding naar het MIRT. Voor de overige geormerkte projecten en programma's zijn na 2012 geen middelen meer beschikt. Wel vinden er bij ProRail nog uitgaven plaats in 2013 en 2014 op sommige van deze projecten en programma's, in verband met de afronding of vanwege het doorschuiven van de maatregelen.

De volgende programma's zijn in het derde kwartaal van 2013 afgerond: STS-programma basisnet (€ 9 miljoen in 2013), Actieplan/I-teams (€ 3 miljoen in 2013) en Beschikbaarheid in zicht (€ 3 miljoen in 2013).

De volgende programma's lopen door naar 2014: Actieplan/Wachtruimten (€ 6 miljoen in 2013 en € 3 miljoen in 2014) en Externe Veiligheid (€ 2 miljoen in 2013 en € 4 miljoen in 2014).

Het doorschuiven naar 2014 hangt voor de wachtruimten samen met het feit dat op een aantal locaties is gebleken dat de architectonisch ontwerpen (deels) onuitvoerbaar zijn of dat deze in het kader van de (dreigende) leegstand van de commerciële ruimtes dienden te worden aangepast. Ook is in een geval nog geen monumentenvergunning verstrekt. Voor externe veiligheid hangt het doorschuiven samen met het

uitbreiden van het aantal locaties waar hot box detectors worden geplaatst.

*Vraag 53*

*Kunt u de resultaten van het onderzoek naar de behoefte van fietsparkeerplaatsen en de invulling van het programma vóór het notaoverleg MIRT naar de Kamer sturen?*

**Antwoord 53**

Ik kan de resultaten van het onderzoek begin 2014 naar uw Kamer te sturen. De afronding van het onderzoek naar de behoefte is vertraagd. De actualisering van de personenvervoerprognoses komen later beschikbaar. Deze vormen de basis voor de toekomstige behoefte aan fietsparkeerplaatsen.

*Vraag 54*

*Kunt u aangeven wat de stand van zaken is van de besluitvorming rond station Bleizo? Hoe verhoudt de categorisering van station Bleizo in de fase «Iopende projectstudies ProRail» zich tot de aangenomen motie-Dik-Faber/De Boer (Kamerstuk 29 984-408) en uw uitvoering daarvan? Kan de Kamer er op rekenen dat u, conform de motie, vóór het notaoverleg MIRT duidelijkheid geeft over station Bleizo?*

**Antwoord 54**

Uw Kamer wordt via de brief over de uitkomsten van de BO MIRT geïnformeerd over het station Bleizo.

*Vraag 55*

*Kunt u aangeven welk deel van het budget voor de aanleg van nieuwe stations (€ 78 mln.) momenteel reeds is uitgegeven, hoeveel is gereserveerd per station dat thans in planstudie, verkenning of realisatiefase is en welke stations op het projectblad nog geen budget toegewezen hebben gekregen?*

**Antwoord 55**

Voor de aanleg van nieuwe stations is van het budget van € 78 mln reeds € 29,6 mln uitgegeven aan planstudies en realisatie van stations.

In onderstaande tabel wordt inzicht gegeven voor welke stations tot op heden een subsidiebeschikking is afgegeven binnen het beschikbare budget van € 78 mln.

Verkenkend onderzoek Station Eindhoven Airport (Acht)	€ 0,3mln
Planstudie station Barneveld Zuid	€ 0,4mln
Realisatie station Barneveld Zuid	€ 4,1mln
station Groningen Europapark	€ 6,5mln
station Nijmegen Lent	€ 6,5mln
station Sassenheim	€ 7mln
station Hengelo Gezondheidspark	€ 6,1mln
station Maastricht Noord	€ 4,7mln

*Vraag 56*

*Wanneer wordt de projectstudie Zevenaar Poort en de Verkenning Eindhoven Acht afgerond? Kunt u aangeven waarom de realisatie van station Barneveld Zuid steeds vertraagt? Is nu echt verzekerd dat dit station in december 2014 open gaat?*

#### Antwoord 56

De projectstudie Zevenaars Poort is een project dat door ProRail uitgevoerd wordt in opdracht van de regio en is in mei 2013 afgerond. Verdere besluitvorming door de Regio over realisatie heeft nog niet plaatsgevonden.

Het betreft hier niet een verkenning van Eindhoven Acht, maar een verkennend onderzoek dat door ProRail is uitgevoerd. Er is verkennend onderzoek gedaan naar alternatieven voor landzijdige HOV-ontsluiting van Eindhoven Airport. Eén van de alternatieven was een nieuw station bij Eindhoven Acht (Airport). Het onderzoek is afgerond. In het BO MIRT van november 2012 is besloten de uitkomsten van het onderzoek mee te nemen bij het MIRT-onderzoek Brainport Avenue 2020–2040. Besluitvorming voor dit MIRT onderzoek is voorzien voor het BO MIRT van november 2014. Voor de realisatie van halte Barneveld-Zuid is sinds 2012 bekend dat de functionele indienststelling gepland staat voor Q1 2015. Deze datum is in de tussentijd niet gewijzigd.

#### Vraag 57

*Wat is de stand van zaken ten aanzien van Bleizo? Is de uitkomst van het nader onderzoek inmiddels bekend en is er een beslissing gevallen?*

#### Antwoord 57

Zie het antwoord op vraag 54.

#### Vraag 58

*Wat wordt er in het kader van het Programma Kleine Functiewijzigingen gedaan in 2014?*

#### Antwoord 58

Het Programma Kleine Functiewijzigingen is bestemd voor het oplossen van kleine capaciteits- en kwaliteitspunten in het vervoersysteem en voor ingediende wensen van vervoerders. De projecten moeten bijdragen aan het verhogen van de beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van het spoor. De subsidiebeschikking voor 2014 is nog in voorbereiding en zal volgens planning eind van dit jaar worden toegekend.

#### Vraag 59

*Kunt u het meerjarenprogramma kleine functiewijzigingen, inclusief de wijzigingen die daarin dit jaar zijn aangebracht, naar de Kamer sturen?*

#### Antwoord 59

Uw Kamer kan begin 2014 worden geïnformeerd over het meerjarenprogramma kleine functiewijzigingen op basis van de afspraken die hierover eind 2013 worden gemaakt met ProRail.

#### Vraag 60

*Wat is er gedaan op het gebied van punctualiteits-/capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor? Wat is er nog verplicht en hoeveel budget is nog besteedbaar?*

#### Antwoord 60

Voor het MIRT-programma punctualiteits- en capaciteitsknelpunten bevinden vier projecten zich in de realisatiefase: Spooruitbreiding Amersfoort (indienststelling 2013), Sporen in Den Bosch (indienststelling 2014), Zwolle Spoort (indienststelling perrontunnels en de perrons in 2015) en Stationspassage Eindhoven (indienststelling 2016). Het project Vrijleggen Merwede-Lingelijn (indienststelling 2019) bevindt zich nog in de planuitwerkingsfase. Het project Aanpassingen Flevolijn is afgerond. Van de € 319 miljoen aan beschikbare middelen (2014–2020) is € 258 miljoen verplicht. Van de nog niet verplichte middelen ad € 61 miljoen is

€ 11 miljoen gereserveerd voor het opstel terrein in Zwolle. De resterende € 50 miljoen hangt met name samen met de stopzetting van de projecten Amsterdam Transformatorweg en Amsterdam-Weesp, welke nader worden onderzocht binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Het budget blijft voor deze knelpunten gereserveerd en wordt, indien noodzakelijk, te zijner tijd overgeheveld naar het budget voor PHS.

*Vraag 61*

*Wat is er nog beschikbaar van het budget van € 666 mln. Voor het programma Toegankelijkheid Spoor?*

*Antwoord 61*

Van het totale budget voor het programma Toegankelijkheid Spoor is op dit moment € 416.8 mln. nog niet juridisch verplicht. Op grond van de subsidieaanvraag van ProRail die ter behandeling voorligt zal hiervan nog in 2013 naar verwachting ruim € 90 mln worden beschikt, waardoor een bedrag van € 322.4 mln. resteert voor het realiseren van de doelstelling 100% toegankelijke stations per 2030. Dit bedrag zal de komende jaren in tranches aan ProRail worden beschikt op basis van subsidieaanvragen.

*Vraag 62*

*Wat zijn de gevolgen van het niet verder uitwerken van de optie 25 kV op Kijfhoek?*

*Antwoord 62*

Door de huidige 1500 V te Kijfhoek niet te vervangen door 25 kV moeten de goederenlocomotieven, die van de Betuweroute gebruik maken, over 1.500 V tractie blijven beschikken. Dit is technisch geen probleem. Nu rijden over de Betuweroute locs, die geschikt zijn voor 1.500 V, 3.000 V, 15 kV en 25 kV.

*Vraag 63*

*Wat is het huidige politieke draagvlak in België voor het opnieuw activeren van de IJzeren Rijn en is hierover bestuurlijk dan wel ambtelijk contact met de Belgische Federale overheid?*

*Antwoord 63*

Wat het huidige politieke draagvlak in België is voor het reactiveren van de IJzeren Rijn spoorverbinding is onbekend; over het project is al enige tijd geen overleg geëntameerd vanuit de Belgische Federale Regering. Zoals bekend heeft Nederland geen economisch belang bij de reactivering; wij wachten daarom eventuele Belgische initiatieven af.

*Vraag 64*

*Kunnen we er op rekenen dat de IJzeren Rijn niet geheractiveerd wordt zonder noodzakelijke aanpassingen ten aanzien van natuur en leefbaarheid?*

*Antwoord 64*

Ja. De omgevingsmaatregelen die getroffen moeten worden bij reactivering van het Nederlandse gedeelte van de IJzeren Rijn zijn in een gezamenlijke studie bepaald. Ingeval het tot reactivering komt zullen de noodzakelijke maatregelen worden vastgelegd in het Tracébesluit.

*Vraag 65*

*Hoe kan er voor worden gezorgd dat de provincie Zuid-Limburg met spoed wordt gemaand tot het nemen van het aanlegbesluit voor Emplacement Zuidelijke Spooransluiting Chemelot?*

**Antwoord 65**

Van ProRail heb ik begrepen dat er in de uitwerking van de plannen tegenvallers zijn opgetreden waardoor het oorspronkelijke plan niet binnen het beschikbare budget uitgevoerd kan worden. De provincie en ProRail zijn hierover inmiddels in gesprek

**Vraag 66**

- a. *Klopt het dat bij het Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen nog een bedrag resteert van € 29 mln. waar nog geen projecten voor zijn?*
- b. *Is dit programma alleen voor maatregelen in de infrastructuur of ook aan treinen?*
- c. *Liggen er nog aanvragen voor dit programma?*

**Antwoord 66a**

Nee, dat klopt niet. Tot op heden is een bedrag van 26 mln beschikbaar voor geluidmaatregelen op emplacementen waaronder de gemeenten Heerlen, Almelo, Amersfoort, Dordrecht en Eindhoven. Het resterende bedrag van 3 mln blijft gereserveerd voor het emplacement te Den Haag. Zodra duidelijk is wat voor maatregelen daar moeten plaatsvinden zal ook dit bedrag beschikbaar worden.

**Antwoord 66b**

Dit programma betreft alleen maatregelen aan de infrastructuur zoals het voegloos maken van sporen, het plaatsen van geluidschermen en gevelisolatie.

**Antwoord 66c**

Zoals onder a vermeld verwacht ik alleen nog een aanvraag voor het emplacement te Den Haag.

**Vraag 67**

- a. *Kunt u een overzicht geven van de maatregelen die zijn genomen en worden genomen in het kader van de Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen?*
- b. *Hoe wordt het effect van de verschillende maatregelen gemeten?*

**Antwoord 67a.**

Ja, ik zal deze naar verwachting eind van dit jaar naar de kamer sturen.

**Antwoord 67b**

De maatregelen die in het kader van het programma IDVV zijn genomen beïnvloeden het logistieke proces op verschillende manieren en plekken. De effecten van de maatregelen zijn soms snel, en soms pas na enkele jaren meetbaar. In afstemming met o.a. het Strategisch Platform Logistiek wordt in ieder geval gemeten: de toename van het aantal containers via de binnenvaart, de verschuiving van lading naar de binnenvaart (in ton/km) en de CO<sub>2</sub> besparing. Ook worden kwalitatieve metingen gedaan naar verbeteringen in het logistieke (plannings)proces. Daarnaast wordt het programma IDVV geëvalueerd die naar verwachting eind 2014 beschikbaar zal komen.

**Vraag 68**

- a. *Hoeveel budget is er nog beschikbaar bij Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen?*
- b. *Hoeveel is hiervan vastgelegd in verplichtingen?*
- c. *Hoeveel aanvragen zijn er momenteel nog?*

**Antwoord 68a**

Er is nog ca. 1 miljoen Euro aan budget beschikbaar.

Antwoord 68b

Hier zijn nog geen contractuele verplichtingen voor aangegaan.

Antwoord 68c

Er liggen voor ca € 1 miljoen aanvragen die ik momenteel beoordeel. In het voorjaar 2014 neem ik hierover een besluit.

*Vraag 69*

*Indien een derde van de loopbruggen van de steigers van RWS zou worden verwijderd, hoe voorkomt u dan grote schade aan het sociale netwerk van binnenvaartgezinnen, die niet meer overal van het schip kunnen afkomen?*

Antwoord 69

Schade aan het sociale netwerk van de binnenvaartgezinnen wordt voorkomen doordat bij de selectie van de loopbruggen, die op termijn niet worden vervangen, de volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

- op iedere afmeerlocatie blijft het mogelijk om van boord te komen.
- plaatsen waar schippers langer afmeren met een belangrijke sociale functie zoals overnachtings-haven worden ontzien, evenals de auto-afzetplaatsen.
- de sector levert zelf ook nog een overzicht van afloopvoorziening aan van zoveel mogelijk plekken die nauwelijks gebruikt worden.

*Vraag 70*

*Bestaat er een visie waarom verwijdering van een derde van de steigers en remmingwerken van RWS een verantwoorde keus zou zijn in relatie tot de veiligheid?*

Antwoord

De selectie van te verwijderen loopbruggen is gedaan op basis van criteria die voorkomen dat dit ten koste van de veiligheid zou gaan door er voor te zorgen dat op iedere afmeerlocatie het mogelijk blijft om van boord te komen en ligplaatsen voor schepen met gevaarlijke stoffen worden ontzien.

Uit waarnemingen blijkt dat door de betere manoeuvreermogelijkheden van de huidige vloot (boegschroef) de remmingwerken bij sluizen en bruggen (de wacht- en opstelplaatsen) tegenwoordig beperkt worden gebruikt. Zonder concessies te doen aan een vlotte en veilige vaart kunnen deze met een derde worden ingekort of versoberde na bereiken van einde technische levensduur. Van de 446 afloopbruggen worden 155 voorzieningen op den duur niet meer vervangen, daarvan zijn er na overleg met de sector 6 van de lijst gehaald.

*Vraag 71*

*Kunt u verzekeren dat geen enkele steiger, loopbrug of remmingwerk wordt verwijderd dat nog in een goede bedrijfsmatige staat verkeert?*

Antwoord 71

Er worden geen steigers, loopbruggen of remmingwerken verwijderd die nog in goede technische staat verkeren. Ik sluit niet op voorhand uit dat een enkele voorziening eerder wordt verwijderd, maar alleen nadat in goed overleg met de scheepvaartsector is vastgesteld dat deze overbodig is.

*Vraag 72*

*Kunt u bij het toepassen van deze versoberingen de overnachtingshavens van RWS en de autoafzetplaatsen ontzien?*



Antwoord 72

Ja.

*Vraag 73*

*Kan een toelichting worden gegeven over wat de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS inhoudt en welke consequenties deze heeft?*

Antwoord 73

De Tweede Kamer is op 10 januari 2011 en 3 maart 2011 nader geïnformeerd over de herstructurering van de bekostiging. Voor een toelichting op de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS en de consequenties hiervan verwijs ik u naar de betreffende Kamerstuk 30 119, nrs. 4 en 5.

*Vraag 74*

*Zijn de uitkomsten van het MIRT-onderzoek naar de bereikbaarheid van Lelystad Airport (MOBLA) al bekend? Zo ja, kan de Kamer hierover worden geïnformeerd?*

Antwoord 74

Het MIRT Onderzoek naar de bereikbaarheid van Lelystad Airport (MOBLA) wordt op dit moment uitgewerkt. Het proces richt zich op besluitvorming in januari 2014. Zodra een besluit is genomen zal ik uw Kamer informeren.

*Vraag 75*

*Waarom zijn RRAAM en Markermeer-IJmeer als twee verschillende projecten opgenomen in het MIRT?*

Antwoord 75

De Verkenning RRAAM betreft een integrale gebiedsopgave, inclusief de natuuropgave voor het Markermeer-IJmeer (een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem oftewel TBES). In het Markermeer worden in het kader van het TBES verschillende projecten en onderzoeken uitgevoerd. Niet alle projecten die uitgevoerd worden in het Markermeer-IJmeer zijn echter onderdeel van de scope van het Groot Project RRAAM (zie de Basisrapportage RRAAM d.d. maart 2011). Door een afzonderlijk projectblad op te nemen voor het Markermeer-IJmeer wordt inzichtelijk gemaakt welke projecten specifiek in dit gebied spelen en wat hun samenhang is.

*Vraag 76*

*Kunt u aangeven wat het verschil is in uitstoot van fijnstof wanneer er op de op de Ring Utrecht A27 Amelisweerd en de A12 Oudenrijn-Lunetten de maximale snelheid van 80km/uur wordt ingevoerd, in vergelijking met een maximale snelheid van 100km/uur?*

Antwoord 76

In een onderzoek van RWS uit 2011, dat ik ook aan uw Kamer heb toegezonden, was de A12 tussen Oudenrijn en Lunetten één van de onderzochte casussen. Dit onderzoek toonde aan dat het verschil tussen een maximumsnelheid van 80 en 100 km/u voor wat betreft fijnstofconcentraties zeer beperkt is (bij de A12 Oudenrijn-Lunetten: 26,4  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  tegen 26,5  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ). Uit de meest recente NSL monitoringsrapportage, welke binnenkort aan uw Kamer wordt aangeboden, blijkt dat bij de huidige maximumsnelheden overal langs rijkswegen aan de normen voor fijnstof wordt voldaan.

*Vraag 77*

*Kan inzichtelijk worden gemaakt wat het verschil is in doorstroming, wanneer de maximale snelheid op de A27 bij Amelisweerd 80km/uur wordt in plaats van 100km/uur?*

*Antwoord 77*

Voor een uitgebreid antwoord op deze vraag verwijs ik u naar mijn brieven van 1 en 8 oktober 2012 (Kamerstuk 33 400A, nrs 5 en 7). Het doorstromings- en veiligheidsprobleem op de A27 bij Amelisweerd wordt veroorzaakt door de grote stromen «wevend» verkeer, dwz veel auto's die over een korte afstand meerdere rijstroken op moeten schuiven om de juiste richting uit te kunnen. Dit probleem is met verlaging van de maximumsnelheid niet op te lossen. De enige duurzame oplossing voor dit probleem is het «ontweven» van de verkeersstroom. Zo'n oplossing wordt nu uitgewerkt.

*Vraag 78*

*Wat zijn de implicaties van het temporiseren van de Noordelijke Randweg Utrecht op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit?*

*Antwoord 78*

Zoals ik u in mijn brief van 29 maart 2013 (Kamerstuk 33 400A, nr. 51) heb gemeld, maakt de NRU onderdeel uit van het NSL. Het NSL heeft tot doel het voldoen aan de normen voor NO<sub>2</sub> per 1 januari 2015. De realisatie van de NRU zou oorspronkelijk in 2016 starten, dus na 2015. Daarmee heeft deze temporisering geen invloed op het NSL.

*Vraag 79*

*In hoeverre worden er problemen verwacht in de doorstroming op de Noordelijke randweg van Utrecht na 2024?*

*Antwoord 79*

De NRU is een project van de gemeente Utrecht en de provincie Utrecht. Met de regiobijdrage en met de rijksbijdrage (die beschikbaar is in de jaren 2025/2026) kunnen de gemeente Utrecht en de provincie Utrecht de doorstromingsproblemen op de NRU aanpakken.

*Vraag 80*

*Welke invloed zal verbreding van de A9 hebben op de uitstoot van fijnstof van dit wegdeel?*

*Antwoord 80*

Uit het Tracébesluit A1/A6/A9 SAA uit 2011 blijkt dat voor het weggedeelte A9 Amstelveen de luchtkwaliteit binnen de wettelijke normen blijft. Voor het traject van de A9 door Amstelveen zal de in het Tracébesluit opgenomen tunnel vervangen worden door een verdiepte ligging. Voor ontwerp voor een verdiepte ligging zal voor het betreffende deeltraject een wijzigingsbesluit op het bestaande Tracébesluit worden opgesteld. Daarbij zullen ook de effecten voor luchtkwaliteit onderzocht worden. Een randvoorwaarde voor het wijzigings-tracébesluit is dat de luchtkwaliteit aan de wettelijke normen moet voldoen. Het wijzigings-tracébesluit zal naar verwachting in 2016 gereed zijn.

*Vraag 81*

*Zijn de werkzaamheden voor de omlegging van de A9 bij Badhoevedorp inmiddels gestart?*

*Antwoord 81*

In oktober 2013 zijn de voorbereidende werkzaamheden voor de omlegging van de A9 bij Badhoevedorp gestart. Het werkterrein wordt

ingericht, er vindt onderzoek plaats naar niet-gesprongen explosieven, kabels en leidingen worden verlegd en een aantal panden wordt gesloopt. De daadwerkelijke aanleg van de nieuwe A9 bij Badhoevedorp zal eind november 2013 starten. (er stond uiterlijk in 2014 starten)

*Vraag 82*

*Hoe wordt voorkomen dat de vertraging van de bouw van de Oosttunnel zal leiden tot langere overlast voor reizigers?*

**Antwoord 82**

De planuitwerking van een verbeterde Oosttunnel op Amsterdam Centraal wordt uitgevoerd in het kader van PHS. De resultaten zijn nog niet beschikbaar. Daarom kunnen nog geen conclusies worden getrokken over mogelijke vertraging of mogelijke langere overlast voor reizigers. Het uitgangspunt is dat de transfergelegenheid op Amsterdam CS voldoende blijft afgestemd op de verwachte reizigersstromen en dat de overlast voor de reiziger zoveel mogelijk beperkt wordt.

*Vraag 83*

*Welke veiligheidsvoorwaarden gelden voor de onderdoorgangen bij de spoorwegovergang Soestdijkseweg? Klopt het dat de onderdoorgang voor snelverkeer gevaarlijk kan zijn wanneer harder dan 30 km/uur wordt gereden?*

**Antwoord 83**

De onderdoorgang is in overleg met de wegbeheerder uitgevoerd volgens CROW ontwerpeisen en het profiel van een erftoegangsweg met een ontwerpsnelheid van 30km/uur. De onderdoorgang geeft aansluiting op twee rotondes. De ligging en aansluiting op de genoemde rotondes maakt hogere snelheden ter plekke niet goed mogelijk.

*Vraag 84*

*Is de nieuwe wetgeving inzake de technische eisen aan tunnels ook van toepassing op renovatie van bestaande tunnels, zoals het geval is bij de renovatie van de Coentunnel? Zo ja, zijn de technische eisen volledig opgenomen in bestek en aanbesteding?*

**Antwoord 84**

De nieuwe wetgeving en de daarin opgenomen norm voor veiligheid in wegtunnels – de vraag hoe veilig moet een tunnel zijn – is ook van toepassing op bestaande tunnels. De opgenomen standaarduitrusting in de wet – de vraag hoe je aan de norm voldoet – is niet voorgeschreven bij renovatie van bestaande tunnels. Bij renovatie wordt waar mogelijk en opportuun aangesloten bij de standaarduitrusting zoals bijvoorbeeld bij de Velsertunnel.

*Vraag 85*

- a. *Wat is de laatste stand van zaken met betrekking tot het project Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam–Lemmer?*
- b. *Hoe gaan de bezuinigingen opgevangen worden binnen dit project en wanneer komt daar inzicht in?*

**Antwoord 85**

Door de bezuinigingen de laatste jaren is dit project fors naar achteren geschoven en wordt oplevering pas voorzien in de periode 2025–2027. Op dit moment liggen de voorbereidende studies voor dit project dan ook stil, omdat deze anders reeds verouderd zijn tegen de tijd dat de uitvoeringsperiode in zicht komt.

*Vraag 86*

- a. *Wat is de stand van zaken van het project Lekkanaal derde kolk Beatrixsluis nu de planuitwerking in Design, Build, Finance and Maintain-contract (DBFM) vorm is gestart?*
- b. *Is het budget voldoende?*

**Antwoord 86a**

Op dit moment wordt door Rijkswaterstaat de laatste hand gelegd aan het Ontwerp Tracébesluit. De verwachting is dat ik het Ontwerp Tracébesluit nog dit jaar kan vaststellen. Parallel aan het proces van de planuitwerking is de marktbenadering gestart voor een Design, Build, Finance and Maintain-contract. Door de marktbenadering en de planuitwerking parallel te laten lopen kan, nadat er een onherroepelijk Tracébesluit ligt en er een marktpartij is gecontracteerd, tot realisatie worden overgegaan.

**Antwoord 86b**

Het taakstellende budget is voldoende om de 3e Kolk Beatrixsluis te realiseren.

*Vraag 87*

- a. *Wat is de stand van zaken met betrekking tot het project Vaarweg IJsselmeer–Meppel?*
- b. *Waarom is voorfinanciering niet aan de orde?*

**Antwoord 87 a +b**

In mijn brief aan uw Kamer van 21 juni 2012 (Kamerstuk 33 000 A, nr. 71) heb ik u eerder de uitkomsten van het bestuurlijk overleg met de decentrale overheden over de vaarweg IJsselmeer-Meppel (dd. 25 april 2012) gemeld.

In dat bestuurlijk overleg is gebleken dat de meerderheid van de decentrale overheden op dit moment voor de vaarweg een voorkeursalternatief met een volledig vaarprofiel prefereert, dat niet past binnen het taakstellend budget van het Rijk. Geconcludeerd is dat betrokken decentrale overheden niet wensen te voorfinancieren in een voorkeursalternatief met een minder ruim profiel, dat wel past binnen het taakstellende budget van het Rijk. Dit betekent dat het project niet eerder kan worden uitgevoerd dan conform de vigerende rijksplanning (oplevering 2023).

De betrokken decentrale overheden hebben aangegeven wel bereid te zijn om te zijner tijd te bezien of de ruimere variant met regionale cofinanciering gerealiseerd kan worden.

Om die reden is en wordt er voorlopig geen voorkeursalternatief vastgesteld en is het project stilgelegd. 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 88*

- a. *Worden de vertragingen bij de Zeetoegang IJmond en Amsterdam – Rijnkanaal (verwijderen keersluis Zeeburg) veroorzaakt door de nieuwe begrotingssystematiek van RWS?*
- b. *Wat wordt daaraan gedaan?*

**Antwoord 88 a+b**

Bij het project Zeetoegang IJmond is er geen sprake van vertraging. In de voorkeursbeslissing door de Minister van I&M van juni 2012 is de opleverdatum op de Zeesluis bepaald op 2019. Ook bij het project Verwijderen keersluis Zeeburg is geen sprake van vertraging.

*Vraag 89*

- a. *Kunt u meer toelichting geven op de koppeling aan zandwinconcessie bij het verbeteren van Vaargeul IJsselmeer?*
- b. *Wat betekent dat voor dit project?*
- c. *Wanneer wordt er voortgang verwacht?*

**Antwoord 89a**

De vaargeul tussen Amsterdam en Lemmer wordt waar mogelijk verdiept in combinatie met zandwinning. Deze zandwinning is hierdoor multifunctioneel en daarmee vergunbaar.

**Antwoord 89b**

De voortgang van het project is in hoofdzaak afhankelijk van deze zandwinning en de belangstelling daarvoor.

**Antwoord 89c**

Op dit moment is op nagenoeg alle nog te verbeteren vaargeuldelen een zandwinvergunning afgegeven. Wanneer er feitelijk zand wordt gewonnen (en daarmee ook diepte wordt gemaakt) is afhankelijk van de zandvraag.

*Vraag 90*

*Op welke wijze wordt door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid geconstateerde afname van waardering voor reistijdwinst meegenomen in de MKBA van de Blankenburgtunnel en andere lopende projecten?*

**Antwoord 90**

Vanaf 1 augustus 2013 worden de nieuwe kengetallen voor de waardering van reistijd voor nieuwe MKBA's toegepast. De vastgestelde MKBA's (waaronder de NWO) worden hierop niet aangepast. De afname van waardering voor reistijdwinst heeft geen effect op de beleidskeuze tussen alternatieven.

*Vraag 91*

*Zijn de effecten op natuur en landschap op kwantitatieve wijze meegenomen in de MKBA's van de Blankenburgtunnel en de A13/A16? Zo nee, waarom niet?*

**Antwoord 91**

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur en landschap van alle varianten in beeld gebracht. In de MKBA zijn de effecten van natuur en landschap op kwalitatieve wijze in beeld gebracht. De aspecten emissies, geluid en verkeersveiligheid zijn op kwantitatieve wijze in beeld gebracht. De MKBA is opgesteld volgens de leidraad OEI. Deze leidraad is specifiek gemaakt in het kader «KBA bij MIRT-verkenningen». In de planuitwerkingsfase wordt gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de Blankenburgverbinding. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied. De kosten van mitigatie- en compensatiemaatregelen maken onderdeel uit van de projectraming, en daarmee van de MKBA.

Ook in de MKBA voor de A13/A16 zijn de effecten op natuur en landschap op kwalitatieve wijze meegenomen, conform de vigerende systematiek voor het opstellen van een MKBA (OEI leidraad 2009).

*Vraag 92*

*Wat is de stand van zaken met betrekking tot de (regionale) uitwerking van de extra inpassingsmaatregelen conform motie Kuiken-Elias (Kamerstuk 33 400-A-15) voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding?*

**Antwoord 92**

De regio heeft een inpassingsvisie opgesteld en op grond daarvan aangegeven waaraan zij de rijksbijdrage van € 25 miljoen wil besteden. De regio ziet deze bijdrage als katalysator voor meer maatregelen op gebied van de leefkwaliteit. Op grond van de toegezonden Inpassingsvisie zal de bijdrage worden besteed aan investeringen in extra geluidsmaatregelen, natuur- en watercompensatie, recreatie en verkeerskundige maatregelen. De afspraken worden in 2014 vastgelegd in een bestuursovereenkomst.

**Vraag 93**

*Hoe groot zijn de directe werkgelegenheidseffecten van de Blankenburg-tunnel en op hoeveel banen per miljoen euro komt dit neer?*

**Antwoord 93**

De directe werkgelegenheidseffecten zijn te onderscheiden in landelijke effecten, en regionale effecten. De MKBA beschrijft de economische baten op landelijk niveau. Een vertaling naar concreet aantal banen heeft hierbij niet plaatsgevonden. Regionaal zijn de directe werkgelegenheidseffecten in beeld gebracht in de Regionaal Economische Effectenstudie (REES). Door de kortere reistijden voor het woon-werkverkeer ontstaat een betere match op de arbeidsmarkt. Dit betekent dat vraag en aanbod van arbeid beter op elkaar kunnen aansluiten. Dit leidt tot een productiviteitswinst. Hierdoor, en door dalende transportkosten, neemt het marktaandeel van het regionale bedrijfsleven toe. De extra werkgelegenheid in de regio wordt op basis van simulaties met het regionaal economisch model REMI voor het GE-scenario becijferd op rond de 500 arbeidsplaatsen (Bron: Regionale Economische Effectenstudie (REES)). De extra banen die met de aanleg worden gegenereerd zijn hierbij nog buiten beschouwing gelaten.

**Vraag 94**

*Hoe groot is de toename van het binnenstedelijk autoverkeer, als gevolg van de uitbreiding van de capaciteit van het wegennet door de aanleg van de Blankenburgtunnel en de A13/A16?*

**Antwoord 94**

Er is geen sprake van toename van het binnenstedelijke autoverkeer door aanleg van de A13/16. Eerder het omgekeerde. Uit de verkeersonderzoeken voor de A13/16 is te zien dat de verkeersstromen op de wegen in het gebied binnen de Rotterdamse Ruit in 2030 ten opzichte van de situatie in 2030 zonder A13/16 zelfs enkele procenten afnemen. In het stedelijk gebied tussen de A13, A20 en A13/16 is deze afname nog wat groter.

Realisatie van de Blankenburgtunnel zorgt in het gebied binnen de Rotterdamse Ruit voor een lichte afname van verkeer. De verkeersstroom binnen de gemeente Vlaardingen neemt met enkele procenten toe. In Schiedam blijft de verkeersstroom even groot, in Maassluis neemt de verkeersstroom enkele procenten af.

**Vraag 95**

- a. *Kan meer uitleg worden gegeven over de voortgang van de Blankenburgverbinding?*
- b. *is de Rijksstructuurvisie inmiddels vastgesteld? Zo nee, wanneer wordt deze vastgesteld?*

**Antwoord 95**

- a. De verkenning zal ik voor het Nota Overleg MIRT van 25 november 2013 afronden met het vaststellen van de Rijksstructuurvisie. Vervolgens zal het project in de planuitwerkingsfase overgaan. Dit resulteert

in begin 2015 tot een OTB. Een TB is dan eind 2015 te verwachten. De openstelling staat gepland voor 2022.

- b. Ik streef ernaar u voorafgaand aan het Nota Overleg MIRT van 25 november 2014 de vastgestelde Rijksstructuurvisie aan uw Kamer en aan de Eerste Kamer toezenden.

*Vraag 96*

- a. *Kent u de brief van stadsregio Rotterdam d.d. 19 september 2013 aangaande het Wet Openbaar Bestuur (WOB-)verzoek over de kostencalculatie van de Portwayvariant versie 2012 voor de A13/16?*
- b. *Herinnert u zich dat u in het notaoverleg MIRT d.d. 8 april 2013 hebt verwezen naar een kostencalculatie van de stadsregio?*
- c. *Erkent u op basis van de reactie van de stadsregio op het WOB-verzoek dat:*
- de stadsregio géén separate of specifieke kostencalculatie heeft gemaakt van Portway 2012;*
  - er slechts een globale analyse van Portway Budget van 5 december 2011 is opgesteld;*
  - deze analyse is opgesteld vóórafgaande aan het inhoudelijke ambtelijk overleg;*
  - in dit overleg is gebleken dat Portway op saillante punten verkeerd was geïnterpreteerd;*
  - de stadsregio erkent dat de analyse niet aangepast is aan deze noodzakelijke bijstellingen?*
- d. *Vindt u deze werkwijze, waarin u in de Kamer verwijst naar een niet bestaande kostencalculatie van de stadsregio zonder een eigen analyse te maken, passen binnen de Code Maatschappelijke Participatie?*
- e. *Bent u van mening dat u met uw werkwijze dit burgerinitiatief waarin veel particulier geld is gestopt om deze door te rekenen voldoende serieus heeft genomen? Bent u bereid alsnog in overleg met de initiatiefnemers een serieuze kostencalculatie te maken en op basis hiervan een eigenstandige afweging van het Portway 2012 alternatief?*

*Antwoord 96a*

Ja. Ik heb een afschrift van de antwoordbrief van de Stadsregio Rotterdam naar aanleiding van het WOB-verzoek ontvangen en heb hier kennis van genomen.

*Antwoord 96b*

Tijdens het bedoelde Notaoverleg heb ik verwezen naar een eerdere brief van de Stadsregio Rotterdam aan de initiatiefnemers van de Portway Budget 2012. In deze brief beschrijft de Stadsregio Rotterdam de conclusies ten aanzien van de toets van de Portway Budget 2012. De Stadsregio Rotterdam concludeert, dat met de Portway Budget 2012 niet wordt voldaan aan de projectdoelstellingen van de A13/16. Tevens concludeert de Stadsregio Rotterdam, dat de Portway Budget 2012 niet binnen het budget gerealiseerd kan worden.

*Antwoord 96c*

Ik begrijp uit de brief dat deze conclusie is getrokken op basis van een analyse van:

1. de door de initiatiefnemers van de Portway Budget 2012 ingediende kwalitatieve informatie;
2. door RWS verstrekte kwalitatieve informatie over enkele kostenposten van de A13/16 (als vergelijkingsmateriaal);
3. het eindrapport van Arcadis inzake de toets van de Portway-variant 2009 (ook als vergelijkingsmateriaal).

Antwoord 96d

De conclusies van de Stadsregio Rotterdam ten aanzien van de Portway Budget 2012 komen overeen met de conclusies, die eerder zijn getrokken ten aanzien van de Portway-varianten uit 2009 (eindrapport Arcadis) en 2011 (oordeel RWS, mede op basis van het eindrapport van Arcadis). Hierover heb ik u eerder schriftelijk geïnformeerd.

Antwoord 96e

Ik ben van mening dat ik dit initiatief voldoende serieus heb genomen en ik heb toegelicht waarom ik dit initiatief niet verder zal meenemen in de besluitvorming. Dit is in lijn met de Code Maatschappelijke Participatie.

Overigens zal ik u mijn reactie aan uw Kamer naar aanleiding van het verzoek van de vaste commissie voor IenM om te reageren op de brief van de belangenvereniging Hillegersberg Bergse Bos, voorafgaand aan het Nota overleg MIRT van 25 november toezenden.

*Vraag 97*

- a. *Is de maximumsnelheid van 80 km/uur op een deel van de A4 tijdelijk?*
- b. *Zo ja, wanneer gaat de snelheid omhoog?*

Antwoord 97a

Ja, de maximumsnelheid van 80 km/uur op een deel van de A4 tussen Leiderdorp en Zoeterwoude is tijdelijk.

Antwoord 97 b.

Zodra de verdere afbouw van de weg eind 2014 gereed zal de maximumsnelheid worden aangepast naar 100 km/u.

*Vraag 98*

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

Antwoord 98

Er wordt gewerkt om de planstudiefase op tijd gereed te hebben. Essentieel is dat het werk aan de Calandbrug op tijd aan een aannemer kan worden gegund. Welk moment «op tijd» is, hangt af van de oplossingsrichting die uiteindelijk zal worden gekozen bij het voorkeursbesluit. Op basis van dit besluit wordt de planstudiefase definitief ingevuld.

*Vraag 99*

*Is er al zicht op de (bandbreedte van) de totale projectkosten voor de realisatie van het gewenste ontwikkelperspectief dat voorkomt uit het MIRT-onderzoek Brainport Avenue 2020–2040?*

Antwoord 99

Nee. Het MIRT-onderzoek kent verschillende fases. Na een analyse van de huidige stand van zaken en verwachte situatie in 2020 wordt nu de stap gezet van het uitwerken van een aantal mogelijke kansrijke ontwikkelperspectieven. Vervolgens wordt weer getrechterd en wordt één ontwikkelperspectief omgezet in een integrale gebiedsvisie voor 2020–2040. Besluitvorming daarover is voorzien voor het BO MIRT van november 2014. Pas dan ontstaat meer zicht op de totale kosten die daarmee in de toekomst mogelijk gemoeid zijn.

*Vraag 100*

*Bent u bekend met de wens die er bij de provincies Zuid-Holland en Noord-Brabant leeft met betrekking tot de Robellijn, namelijk een nieuwe dedicated goederenspoorlijn tussen Rotterdam en Antwerpen, en is de*



*Robellijn ter sprake gekomen tijdens de Bestuurlijk Overleg (BO-)MIRT overleggen?*

Antwoord 100

Die wens van de regio is bekend. Dezerzijds wordt die wens niet gedeeld. Er is geen noodzaak om de aanleg van een dergelijke zeer kostbare en ingrijpende nieuwe spoorverbinding in overweging te nemen. De Kamer is daarover geïnformeerd bij brief van 12 juli 2012 (Kamerstuk 32 404, nr. 57 met bijlagen) over de goederenstudies die zijn uitgevoerd in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). In de samenvatting van de resultaten van de studie «Lange termijn perspectief spoorgoederenvervoer» schreef mijn voorganger: «Er lijkt geen reden om op afzienbare termijn een MIRT-verkenning uit te voeren voor eventuele realisatie van een RoBel-verbinding, een nieuwe spoorlijn van Rotterdam naar België.» De situatie is sindsdien niet veranderd. Dit onderwerp staat niet op de agenda van de betreffende BO's MIRT.

*Vraag 101*

- a. *Klopt het dat het NSL al jaren en systematisch luchtverontreiniging veel verder van de wegrand af meet en rekent dan de tien meter die de Wet milieubeheer via Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit (RBL) 2007 en de Richtlijn 2008/50/EC toestaan en er daardoor een veel te rooskleurig beeld ontstaat van de normoverschrijding?*
- b. *Klopt het dat de Richtlijn 2008/50/EC voorschrijft dat «Ambient air quality shall be assessed at all locations except... (volgt zeer beperkte lijst van uitzonderingen)» en dat dit ook betekent dat als op nul centimeter meter van de wegrand overschrijdingen blijken, College van Burgemeester en Wethouders (B&W), ingevolge de Wet milieubeheer, een actieplan moeten opstellen waar andere overheden aan moeten meewerken?*
- c. *Klopt het dat momenteel drie aangiftes zijn gedaan van strafbare feiten in dit kader tegen B&W Eindhoven, Helmond en Haaren, met onder andere de motivering dat het Europees Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM) arrest Oneryildiz verplicht tot handelen, het Openbaar Ministerie dit bij asbest ook altijd doet en de risico's van blootstelling aan asbest gedurende dertig jaar onder omstandigheden geringer zijn dan langdurige blootstelling aan luchtverontreiniging? Wat is uw reactie hierop?*
- d. *Herinnert u zich het antwoord op schriftelijke vragen, waarin u stelt dat u de Startbeslissing N65 ziet «niet alleen als de start van de Verkenning N65, maar ook als een mijlpaal.» en dat «Sommige alternatieven worden niet onderzocht, omdat ze niet passen bij de bestuurlijke keuzen» en dat «Andere alternatieven, zoals een tunnel onder de N65, zijn reeds afgefallen, omdat ze aantoonbaar niet passen binnen het beschikbare budget.»? Zijn deze antwoorden niet in strijd met het uitgangspunt van de Code Maatschappelijke Participatie dat maatschappelijke initiatieven zonder enig onderzoek niet a priori worden uitgesloten zonder dat participatie heeft plaatsgevonden?*
- e. *Is het ook niet zo dat het geconstateerde budgetprobleem juist ontstaat door het feit dat u de Richtlijnen Overzicht Effecten Infrastructuur (Oei) wel met de mond belijdt maar in de praktijk nog steeds budgetprioriteiten laat bepalen door het luisteren naar de beste lobby?*
- f. *Klopt het dat voor de N65 een open tunnelbak in Vught wel nader wordt bestudeerd, maar een gesloten tunnel wordt uitgesloten? Klopt het dat een gesloten tunnel weliswaar € 15.000,- per meter tunnel duurder is, maar dat die meerprijs vaak terugverdiend kan worden in drukke stedelijke locaties door gebiedsontwikkeling boven en naast die tunnel? Is deze wijze van denken serieus onderzocht bij de N65?*

Antwoord 101a

Nee, dat klopt niet. Berekeningen worden uitgevoerd conform de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit. De Raad van State heeft in meerdere uitspraken geoordeeld dat de systematiek van het NSL niet in strijd is met de Richtlijn. De Raad van State heeft daarnaast geoordeeld dat daar waar geen sprake is van significante blootstelling, de luchtkwaliteit niet beoordeeld hoeft te worden.

Antwoord 101b.

Nee, dat is niet juist. De richtlijn geeft aan hoe de luchtkwaliteit moet worden bepaald en waar de richtlijn van toepassing is. Verder geeft de richtlijn aan waar de luchtkwaliteit niet beoordeeld hoeft te worden. De Raad van State heeft met betrekking tot de situering van toetspunten geoordeeld dat het gebruik van het wettelijke vastgestelde toepasbaarheidsbeginsel er toe kan leiden dat bepaalde locaties niet in de beoordeling van de luchtkwaliteit worden meegenomen

Antwoord 101c.

Mij is alleen bekend dat het actiecomité N65 Helvoirt Ondergronds een klacht heeft ingediend bij het Europees Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM). Zoals ik bij de beantwoording van de vragen a en b heb aangegeven, ben ik van mening dat ik geheel conform de wettelijke regels voor het beoordelen van de luchtkwaliteit handel.

Antwoord 101d.

Ja. Ook bij de Verkenning N65, die ik samen met de regio uitvoer, passen we de Code Maatschappelijke Participatie toe. We betrekken maatschappelijke organisaties bij ontwerpessies en medio november zijn er twee Informatieavonden: in Vught en in Helvoirt (gemeente Haaren). Samen met bewoners zoeken we naar kansrijke oplossingen. We hebben echter te maken met een kaderstellend budget van € 100 mln., waarbinnen niet alle denkbare alternatieven mogelijk zijn. Daarom is het niet zinvol om te dure alternatieven, zoals een tunnel, mee te nemen in de Verkenning. Dat zou valse verwachtingen wekken bij regionale bestuurders en bij omwonenden en bij maatschappelijke organisaties.

Antwoord 101e.

Voor prioritering van budgetten voor MIRT-projecten hebben wij de uitgangspunten gehanteerd, zoals genoemd in onze brief van 13 februari 2013 (Kamerstuk 33 400 A, nr. 48).

De OEI/KBA biedt een gestructureerd en objectief overzicht van de relevante effecten van de alternatieven. Zie de «Handleiding KBA bij MIRT-Verkenningen», het kader voor het invullen van OEI-formats. De OEI/KBA biedt daarnaast inzicht in nut en noodzaak van de alternatieven. Tevens kan ze bijdragen aan verbeteringsmogelijkheden van alternatieven, door bijvoorbeeld optimalisering (techniek) of fasering (tijd). Aldus helpt de OEI/KBA bij de vergelijking van de alternatieven om te komen tot een voorkeursalternatief. Dit vindt plaats in de tweede fase van de Verkenning, de zogenaamde «zeef 2».

Deze handleiding gebruiken we uiteraard ook bij de verkenning N65. De MKBA voor de N65 wordt in de 2<sup>e</sup> helft van 2014 opgesteld.

Antwoord 101f.

Ja, het klopt dat verdiepte ligging van de N65 één van de alternatieven is die in de Verkenning N65 wordt onderzocht. In de gezamenlijk met de regio onderschreven Startbeslissing wordt een gesloten tunnel expliciet uitgesloten als te onderzoeken oplossing.

Ten tijde van de Pilot N65 is gekeken naar eventuele ontwikkelingsmogelijkheden langs een eventuele tunnel onder de N65. De conclusie was dat ontwikkelpotentieel (behoefte) en fysieke ruimte (door bestaande functies

en bebouwing) in Vught geen mogelijkheden bieden om door ruimtelijke ontwikkelingen de investering terug te verdienen. In specifieke omstandigheden kunnen meerkosten van een tunnel (gedeeltelijk) worden terugverdiend met ruimtelijke ontwikkelingen op de gronden boven de tunnel. Kansrijk zijn die locaties waar de druk op de ruimte erg groot is en gronden voor ontwikkelingen erg schaars, zoals bijvoorbeeld de Zuidas bij Amsterdam en de landtunnel A2 bij Utrecht. De ontwikkelingsmogelijkheden bij Vught hebben niet dat karakter.

*Vraag 102*

*Is het bedrag van € 15 mln. dat vanwege de overdracht van het deelproject Lunetten-Hoopolder aan de Ring Utrecht op het budget voor het project A15 Houten-Hoopolder in mindering is gebracht, gelijk aan de kosten van het deelproject Lunetten-Hoopolder?*

**Antwoord 102**

Ja, dat is het geval.

*Vraag 103*

*Wanneer komt er helderheid over de haalbaarheid van het niet-onmogelijk maken van een gefaseerde realisatie van het knooppunt Hoopolder, door middel van het vinden van € 10 mln. euro door versobering of cofinanciering door de regio?*

**Antwoord 103**

In mijn brief aan de Kamer van juli 2013 (Kamerstuk 33 400-A nr. 110) heb ik gemeld dat ik uw Kamer niet eerder dan eind dit jaar zal informeren over de keuze voor het voorkeursalternatief. Omdat ik de besluitvorming eerst zorgvuldig wil afstemmen met de regio kan ik uw Kamer waarschijnlijk in Q1 2014 over het voorkeursalternatief informeren. De keuze voor een variant van knooppunt Hoopolder maakt onderdeel uit van het voorkeursalternatief.

*Vraag 104*

*Kan tracédeel Scheiwijk-Werkendam als eerste prioritair deel worden aangepakt binnen het project A27 Houten-Hoopolder en kan in 2019 daadwerkelijk met de realisatie gaan worden begonnen?*

**Antwoord 104**

Binnen het project A27 Houten-Hoopolder worden 4 deel trajecten onderscheiden:

- deeltraject 1: Houten-Everdingen
- deeltraject 2: Everdingen-Scheiwijk
- deeltraject 3: Scheiwijk-Werkendam
- deeltraject 4: Werkendam-Hoopolder

De belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten liggen op de delen Houten-Everdingen en Scheiwijk-Werkendam. Deze zijn aangemerkt als prioritair en krijgen daarom voorrang. Bij aanpak van deze weg zal echter wel gekeken worden naar de samenhang met de andere trajecten en aanliggende projecten als de Ring Utrecht. Ook zal bekeken worden hoe de weg zo efficiënt mogelijk kan worden aangepakt en de overlast voor de weggebruiker kan worden beperkt *door de doorstroming zo goed mogelijk te houden*. De eerste schop in de grond voor dit project is voorzien in 2019.

*Vraag 105*

*Wat is de stand van zaken, het budget en de planning van de aanpak van knooppunt Hoopolder? Wordt het een volledig knooppunt of een half knooppunt waarbij er deels nog stoplichten blijven? Hoeveel geld is er aanvullend nodig voor het volledig oplossen van het knooppunt?*

Antwoord 105

Zoals ik in mijn brief aan de Kamer heb aangegeven (Kamerstuk 33 400-A nr. 110) is een volledige reconstructie van een knooppunt Hooipolder binnen de financiële kaders van het project niet mogelijk. De regio heeft aangegeven het dan wel belangrijk te vinden dat bij een beperkte aanpassing van Knooppunt Hooipolder voor een toekomstvaste oplossing wordt gekozen. Ik heb besloten om dit als uitgangspunt te nemen in het verdere onderzoek naar een voorkeursalternatief. Uit dit onderzoek zal moeten blijken in hoeverre deze oplossing inpasbaar is binnen het taakstellend budget.

*Vraag 106*

*Wanneer verwacht u een subsidiebeschikking af te geven voor het project Verkeersruit Eindhoven?*

Antwoord 106

Het rijk zal een subsidiebeschikking voor dit project afgeven binnen een half jaar nadat de provincie Noord-Brabant haar aanvraag voor subsidie aan het rijk heeft gedaan. Daarbij dient natuurlijk wel aan de voorwaarden worden voldaan zoals gesteld in het Besluit Infrastructuurfonds. Wanneer de aanvraag zal worden gedaan is afhankelijk van de voortgang van dit project. De provincie start per direct met de voorbereiding van het provinciaal inpassingsplan. De planning van de Provincie Noord-Brabant voorziet in vaststelling van het provinciaal inpassingsplan medio 2015, waarna de subsidiebeschikking af kan worden gegeven.

*Vraag 107*

*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 waarden tot twee of drie rijstroken?*

Antwoord 107

Zowel in het hoge als in het lage groeiscenario van de NMCA vormt het wegvak A2 't Vonderen-Kerensheide in 2030 geen knelpunt. Dit wegedeelte is echter de enige verbinding tussen Zuid-Limburg en de rest van Nederland. Dat is de reden dat de robuustheid en de veiligheid van het wegvak wordt opgewaardeerd en dit project is opgenomen in de programmering. Het project heeft ook positieve effecten op de ontwikkeling van een aantal topsectoren uit de SVIR zoals Brainport Eindhoven, Greenport Venlo, Maastricht Health Campus en Chemelot.

*Vraag 108*

*Leiden de bezuinigingen op de sluisbediening niet tot het overbodig maken van investeringen in de Maasroute? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord 108

Nee. De versoering betreft een efficiëncyslag op het personeel. De investeringen in de regio en in de Maasroute om de vaarweg te verbeteren worden daarmee niet overbodig. De versoeringsactie is in samenwerking met de regio's ingezet. De beschikbare capaciteit wordt zo efficiënt mogelijk ingezet om de bereikbaarheid van de vaarweg zo goed mogelijk te houden. De investeringen in de Maaroute blijven daarom ook gewoon nuttig.

*Vraag 109*

*Hoeveel treinen moeten de komende jaren wekelijks worden omgeleid vanwege werkzaamheden omtrent de aanleg van het derde spoor voor de Betuweroute in Duitsland? In hoeverre kunnen deze treinen in Duitsland zelf worden omgeleid? Klopt het dat er meer overlast zal ontstaan door eventuele omleiding in Nederland? Zo ja, kunnen er (tijdelijke) maatre-*

*gelen genomen worden om die overlast tegen te gaan? Zo ja, welke maatregelen zijn dit en wat zijn de kosten daarvan?*

Antwoord 109

Duitsland is voornemens het derde spoor aan te leggen in de periode 2016–2022. Daarvoor heeft DB Netz een meerjarig bouwplan opgesteld met frequente buitendienststellingen van 1 spoor en incidenteel beide sporen tegelijk (vooral in bepaalde weekenden). De enkelsporige buitendienststellingen zijn het meest langdurig en leiden tot een beperkte beschikbaarheid van de grensovergang Zevenaar voor het goederenvervoer. Het is belangrijk dat goederentreinen vanuit Duitsland de Nederlandse haven gemakkelijk kunnen bereiken en dat er geen lading uit Nederland verdwijnt naar buitenlandse havens. In Duitsland wordt eraan gewerkt om de toeleidende capaciteit van andere grensovergangen met Nederland te vergroten.

Het omleiden van treinen door Nederland zal mogelijk leiden tot meer overlast, maar waar en in welke mate is nog niet te zeggen. IenM, ProRail, Keyrail, KNV, en de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam werken intensief samen om zoveel mogelijk lading via het spoor te blijven vervoeren, dat is belangrijk voor Nederland en voor de sector, en om de eventuele overlast te voorkomen dan wel zoveel mogelijk te beperken. Hierbij zullen zowel het (overige) bedrijfsleven als de decentrale overheden en andere partijen worden betrokken. Momenteel wordt de problematiek en alle mogelijke maatregelen nauwkeurig geanalyseerd. Ik zal u over de stand van zaken informeren voor het kerstreces al dan niet via de Voortgangsbrieven Betuweroute, conform mijn toezegging aan u in het AO Spoor van 12 september jl.

Vraag 110

*Is er als een nieuwe MKBA beschikbaar voor de A1 Apeldoorn–Azelo en is er als met de regio gesproken over eventuele voorfinanciering?*

Antwoord 110

Ja, ik heb u op 31 oktober 2013 per brief geïnformeerd over de recente besluitvorming bij de A1 Apeldoorn–Azelo. De MKBA voor het voorkeursalternatief is in de zomer opgeleverd (1,8 in RC-scenario en 3,9 in GE-scenario). Mede op basis hiervan heb ik op 31 oktober 2013 met de regio een bestuursovereenkomst getekend waarin afspraken zijn gemaakt over co- en voorfinanciering door de regio.

Vraag 111

*Kan een integraal overzicht worden gegeven van alle investeringen in de N35, inclusief de bijbehorende planning?*

Antwoord 111

	Investering Rijk	Investering regio	Planuitwerking en besluitvorming	Start realisatie	openstelling
Zwolle-Wijthmen	€ 18 mln	€ 30 mln	Tracébesluit 2015	2016	2017
Wijthmen-Nijverdal	€ 5 mln	€ 10 mln <sup>1</sup>	2014 sluiten BOK over maatregelenpakket verkeersveiligheid	Nog te bepalen	Nvt.
Combiplan Nijverdal	€ 281 mln	€ 26 mln	Voorkeursbesluit 2014	2006	2014
Nijverdal Wierden	€ 50 mln <sup>2</sup>	€ 50 mln <sup>1</sup>			

<sup>1</sup> Onder voorbehoud van goedkeuring door Provinciale Staten Overijssel.

<sup>2</sup> In begroting 2014 is nog € 40 miljoen opgenomen, 10 mln. is toegezegd onder de voorwaarde dat de regio dit ook bijdraagt.

*Vraag 112*

*Wat is het tweede alternatief, afkomstig van omwonenden, waarover in 2013 is besloten?*

**Antwoord 112**

Op initiatief van de bewoners wordt er een extra ruimtelijk tracé (de noordvariant) onderzocht die zo dicht mogelijk de zuidkant van de spoorlijn Zwolle-Almelo volgt en daarna door het waterwingebied Wierden loopt om aan te sluiten op de A35 bij Wierden.

*Vraag 113*

*Wat is de stand van zaken ten aanzien van de N35 en specifiek ten aanzien van de tweede variant die op aangeven van een aantal omwonenden is ingebracht?*

**Antwoord 113**

In 2013 is de haalbaarheid onderzocht van een op het laatste moment door bewoners ingebrachte variant door het waterwingebied Wierden. Dit lijkt haalbaar te zijn. Op basis daarvan heb ik samen met de regio besloten de verkenning uit te breiden met deze variant, zodat dit op hetzelfde niveau wordt uitgewerkt als de eerder onderzochte variant via de bestaande N35. Afronding van de verkenning is nu voorzien medio 2014.

*Vraag 114*

*Is er inzake de N18 al inzicht in een mogelijke meevaller in de aanbesteding en kan een mogelijke meevaller in de aanbesteding van de N18 worden gebruikt voor de verdiepte ligging bij Haaksbergen?*

**Antwoord 114**

Ik heb onlangs een brief van de gemeente Haaksbergen ontvangen waarin zij aangeeft dat de regio het extra bedrag voor de verdiepte ligging beschikbaar kan stellen. Hiervoor moeten nog definitieve afspraken worden gemaakt met de regio en vastgelegd in een bestuursovereenkomst. Na ondertekening daarvan zal ik het TB wijzigen op dit onderdeel, zodat de verdiepte ligging onderdeel is van de projectscope.

Wat betreft aanbestedingsmeevallers merk ik nog het volgende op. De aanbesteding heeft nog niet plaatsgevonden dus dat is niet aan de orde. Bovendien gaan aanbestedingsmeevallers terug naar het Infrafonds om eventuele tegenvallers op te kunnen vangen.

*Vraag 115*

*Wat is nu volgens de planning het exacte openstellingsjaar voor de N35 Zwolle-Wijthmen?*

**Antwoord 115**

Openstelling is in 2017 gepland maar ik span mij met de regio samen in om 2016 mogelijk te maken.

*Vraag 116*

*Kan worden aangegeven hoe en wanneer de motie Elias/Kuiken (33 400-A-55) wordt uitgevoerd?*

**Antwoord 116**

Met de Provincie Overijssel heb ik afgesproken om een programma op te stellen om de verkeersveiligheid te verbeteren (Rijk € 5 miljoen en regio € 10 miljoen). Ik ben in overleg met de Provincie Overijssel en de betrokken gemeenten (Raalte, Hellendoorn, Zwolle, Olst-Wijhe, Dalfsen) over een plan van aanpak en een planning.

*Vraag 117*

*Wat is, betreffende de N35, de stand van zaken ten aanzien van de uitvoering van het amendement Hofstra/Van Hijum (Kamerstuk 30 800 A, nr. 43)? Zijn alle problemen nu opgelost?*

**Antwoord 117**

Alle problemen zijn opgelost. Naar aanleiding van het amendement heb ik € 16 miljoen beschikbaar gesteld voor de N35 Zwolle-Wijthmen. De regio heeft vervolgens € 30 miljoen beschikbaar gesteld. In 2012 is voor Zwolle-Wijthmen spanning ontstaan tussen raming en budget. Er is inmiddels overeenstemming bereikt over de oplossing: het doorvoeren van versoberingen, een extra budget van het Rijk en een garantstelling van de regio. In juni 2013 zijn bovenstaande afspraken vastgelegd in een bestuursovereenkomst.

*Vraag 118*

*Hoeveel kruisingen voor fietsers zullen er verdwijnen bij een aanpassing van de gehele N35?*

**Antwoord 118**

Uitgangspunt bij de planuitwerking voor de trajecten Zwolle-Wijthmen en Nijverdal-Wierden is dat er geen kruisingen voor fietsers verdwijnen.

*Vraag 119*

*Welk voorstel hebben de regio's neergelegd voor de verdeling van de Lenteakkoordgelden voor regionaal spoor en wat is uw reactie daarop?*

**Antwoord 119**

Uw kamer wordt hierover geïnformeerd via de brief over de uitkomsten van het BO MIRT.

*Vraag 120*

*Kunt u aangeven, voor alle projecten die vallen onder de quick scan decentraal spoor (dus niet alleen Oost-Nederland), welke projecten gerealiseerd zijn, welke projecten in de realisatiefase zitten, welke projecten nog in de planstudiefase zitten en hoe groot de vertragingen zijn van deze projecten?*

**Antwoord 120**

Van de oorspronkelijk afgesproken 23 projecten als uitvloeisel van de quick scan decentraal spoor is de stand van zaken als volgt: Gerealiseerd zijn 6 projecten, in de realisatiefase bevinden zich 2 projecten en in de planstudiefase zitten 8 projecten. Voor de oorspronkelijk 7 projecten op de Maaslijn is de planstudie in 2012 afgerond. Recent heeft Limburg ProRail opdracht gegeven tot realisatie van 3 van de oorspronkelijke projecten op het zuidelijk deel van de Maaslijn.

Gerealiseerd zijn:

- Snelheidsverhoging Mantgum–Leeuwarden
- Dubbelspoor Sneek Noord + extra perron
- Snel wissel te Doetinchem
- Snel wissel Didam
- Verlenging van de perrons op de lijn Arnhem-Doetinchem-Winterswijk zodat er langere treinen kunnen worden ingezet
- Verhogen aankomst-/vertreksnelheid richting Zutphen op Winterswijk-Zutphen

In de realisatiefase bevinden zich:

- Dubbelspoor te Wehl (700 meter)
- Snelheidsverhoging Zutphen-Vorden

In de planstudie- c.q. planuitwerkings-fase zitten:

- Nader onderzoek ProRail naar maatregelen aan Leeuwarden Westzijde in plaats van snelle wissels bij Dronrijp en Franeker
- Invoeren actuele remtabellen op de Noordelijke lijnen
- Uitbreiding infrastructuur Roodeschool–Eemshaven ten behoeve van reizigersvervoer naar nieuwe terminal AG Ems
- Verhogen van de baanvaksnelheid tussen Groningen Losplaats en Zuidbroek
- Snelheidsverhoging Zuidbroek-Nieuweschans
- Verhogen van de baanvaksnelheid tussen Sauwerd en Roodeschool
- Betrouwbaarheidverhogende maatregelen op de Valleilijn, Amersfoort-Ede/Wageningen
- Verbetering treindienst Zwolle-Kampen

Van de projecten op de Maaslijn is de scope aangepast, omdat uit de planstudie is gebleken dat de realisatie van de oorspronkelijk afgesproken projecten veel duurder uitviel dan het in het BO MIRT overeengekomen budget toelaat. De aangepaste projecten op het zuidelijk deel van de Maaslijn bij Reuver en Swalmen gaan nu van de planstudiefase naar de realisatiefase.

De realisatie van de maatregelen in Groningen, op de Maaslijn, op de Valleilijn en op Zwolle-Kampen loopt enkele jaren achter op de oorspronkelijke planning. Limburg heeft recent de opdracht tot realisatie van de maatregelen op het zuidelijke deel van de Maaslijn aan ProRail gegeven. Voor de Valleilijn is inmiddels afgezien van de oorspronkelijk voorgenomen realisatie van een stuk dubbelspoor bij Barneveld Noord, omdat dit bij nader inzien toch geen kosteneffectieve maatregel was. Inmiddels is ProRail in nauwe samenwerking met alle betrokken partijen vergoederd met de vervolgplanstudie naar effectievere, robuustheidverhogende maatregelen op de Valleilijn. Bij Zwolle-Kampen wordt de vertraging veroorzaakt door het tot twee keer toe niet lukken van de aanbesteding van Overijssel van de voorgenomen Regiotram. Overijssel zoekt momenteel naar een alternatief, waarbij de oorspronkelijk afgesproken doelstelling toch zoveel mogelijk wordt gerealiseerd.

*Vraag 121*

- Wat is de stand van zaken en de planning van de stationsprojecten Driebergen-Zeist en Ede-Wageningen van het project Traject Oost?*
- Herinnert u zich eerdere uitspraken dat stations langs Traject Oost hooguit geschikt hoeven te zijn voor 160 km/uur omdat uit eerdere studies rond de Hogesnelheidslijn (HSL-) oost is gebleken dat 200 km/uur geen positief MKBA-heeft?*
- Deelt u de mening dat deze studies inmiddels meer dan tien jaar oud zijn en dus niet meer actueel zijn, door de plannen van het kabinet over de invoering van ERTMS en het feit dat meerdere spoorwegovergangen op dit traject inmiddels zijn gesaneerd of op korte termijn worden gesaneerd?*
- Deelt u de visie van de NS, die in het kader van het HSL-dossier in een brief aan u heeft uitgesproken dat het toekomstige Intercity-materieelpark zal bestaan uit V200-treinen die met name zullen gaan rijden op de corridors Den Helder-Maastricht, Schiphol-Nijmegen en Den Haag-Almere-Groningen en dat hierbij een corridor gerichte aanpak wenselijk is?*
- Deelt u de conclusie dat dus geleidelijke verhoging van de snelheid op (delen van) de corridor Utrecht-Arnhem boven de 160 km/uur reëel is geworden?*
- Deelt u de mening dat, gezien deze gewijzigde omstandigheden, de doorgaande intercitysporen op de stations Driebergen-Zeist en Ede-Wageningen alsnog geschikt moeten worden gemaakt voor 200*



*km/uur, of althans deze snelheid door dit project niet onmogelijk of onnodig duur moet worden gemaakt? Bent u bereid de mogelijkheden hiervan te onderzoeken en de resultaten binnen een jaar naar de Kamer te sturen?*

Antwoord 121a.

Voor het project Driebergen-Zeist is de realisatiebeschikking afgegeven in juli 2012. Momenteel worden de planologische procedures doorlopen en wordt de aanbesteding voorbereid. Aansluitend vindt de grondverwerving plaats. De start van de bouw is voorzien in 2016 en de oplevering in 2020. Bij het project Ede-Wageningen is het functioneel ontwerp vastgesteld in de gemeenteraad en wordt nu de planstudie uitgevoerd waarbij een combinatie is gemaakt van het Spoorzone project met een extra zijperron. De definitieve besluitvorming is gepland in het eerste kwartaal van 2016, de oplevering in 2020.

Antwoord 121b.

Voor de volledige conclusies met betrekking tot de HSL-oost verwijs ik naar het betreffende Kabinetsstandpunt<sup>2</sup>.

Antwoord 121c.

Nee. De analyse die is gemaakt voor de HSL-oost was gericht op een afweging voor de lange termijn en die afweging acht ik op hoofdlijn nog steeds valide. Bovendien is inmiddels de keuze gemaakt voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer als toekomstige ambitie (PHS, zie ook antwoord e). Over het actieplan snelheidsverhoging en de mogelijkheden om 160 km/uur te gaan rijden op bepaalde trajecten met de invoering van ERTMS heb ik u eerder dit jaar schriftelijk geïnformeerd<sup>3</sup>.

Antwoord 121d.

De keuze voor het materieel is met name een overweging voor de vervoerder, mits het past binnen de toelatingseisen. Op doorgaande trajecten is inderdaad een corridorgerichte aanpak gewenst en die wordt ook op dit moment al gehanteerd met de PHS corridors.

Antwoord 121e.

Nee. In 2010 is met de voorkeursbeslissing PHS gekozen voor het betrouwbaarder maken van de spoorinfrastructuur en frequentieverhogingen van treinen op belangrijke corridors<sup>4</sup>. PHS is gebaseerd op een ontwerpsnelheid van maximaal 140 km/uur. Deze keuze is gemaakt in goed overleg met betrokkenen in de spoorsector inclusief de NS. Voor snelheden van 160 of zelfs 200 km/uur op de genoemde corridor zijn grote aanvullende investeringen in de infrastructuur noodzakelijk terwijl deze weinig reistijdwinst opleveren. Bij de stations Ede-Wageningen en Driebergen-Zeist is bij de aanleg van nieuwe kunstwerken al wel rekening gehouden met een mogelijke toekomstige snelheid van 160 km/uur zoals ook is toegelicht in antwoorden op vragen bij het MIRT in 2012<sup>5</sup>.

Antwoord 121f.

Nee. Bij de voorkeursbeslissing PHS is een afgewogen keuze gemaakt voor het verhogen van de frequentie van de treinen gebaseerd op topsnelheden van 140 km/uur. Een onderzoek naar kosten van het aanpassen van intercitysporen naar snelheden van 200 km/uur bij deze stations is dan ook niet aan de orde. Bovendien is de uitwerking van de betreffende projecten inmiddels zover gevorderd dat het ook om die

<sup>2</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 140

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 893, nr. 151

<sup>4</sup> Kamerstuk 32 404, nr. 1

<sup>5</sup> Kamerstuk 33 000 A, nr. 88

reden niet gewenst is deze te vertragen tegen wellicht aanzienlijke kosten om de resultaten van een dergelijke studie af te wachten.

*Vraag 122*

*Is de goederenrouting Oost-Nederland ook noodzakelijk wanneer de Betuwelijn is aangesloten aan Duitse zijde? Kunt u dit toelichten?*

*Antwoord 122*

Ja. De Goederenroute Oost-Nederland (onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer) is nodig voor het verwachte goederenvervoer tussen Rotterdam enerzijds en Scandinavië, Noord- en Oost-Duitsland, Polen en Tsjechië. De Betuweroute in Duitsland is geen alternatief voor dit vervoer: dat zou een grote omweg betekenen. De Betuweroute in Duitsland loopt zuidwaarts tot Oberhausen en is bedoeld voor vervoer van/naar Midden- en Zuid-Duitsland, Zwitserland, Oostenrijk en Italië.

*Vraag 123*

*Klopt het dat er binnen het MIRT voor de goederenrouting Oost-Nederland alleen budget is voor de variant «kopmaken Deventer»?*

*Antwoord 123*

Ik ben voornemens om eind december 2013 een beslissing te nemen over de voorkeursroute tussen Zutphen en Hengelo voor de Goederenroute Oost-Nederland. Tot dat moment zijn alle varianten mogelijk. Ik ga niet vooruitlopen op die beslissing, waarover ik eerst medio december met de betrokken bestuurders wil overleggen.

*Vraag 124*

*Zijn er bij bruggen over het Twentekanaal op verzoek van Rijkswaterstaat al gewichtsbependingen ingesteld?*

*Antwoord 124*

Rijkswaterstaat heeft de draagkracht van de bruggen in haar beheer over de Twentekanalen onderzocht. Daaruit bleek dat 15 bruggen onvoldoende draagkracht hebben voor het gebruik door vrachtwagens van 50 ton. Rijkswaterstaat heeft de wegbeheerder van die bruggen over deze uitkomsten geïnformeerd en gevraagd passende maatregelen te treffen. Het besluit over de maatregelen is aan de betreffende wegbeheerder, in deze situatie provincie en een aantal gemeenten. De provincie Overijssel heeft mij laten weten dat op de betreffende provinciale wegen een gebruiksbepending is ingesteld. De gemeenten hebben nog geen gebruiksbepending getroffen. De gemeenten hebben geen gewichtsbepending ingesteld, maar aangegeven dat ze andere maatregelen getroffen hebben, zoals het instellen van eenrichtingverkeer op de brug of dat ze mogelijke maatregelen nog onderzoeken.

*Vraag 125*

*Wat zijn de gevolgen van de nieuwe ingreep op het Infrastructuurfonds tot 2028 ten aanzien van de gewichtsbependingen op bruggen in het Twentekanaal?*

*Antwoord 125*

Zoals in mijn brief van oktober 2013 aan uw Kamer (Kamerstuk 33 750-XII-14) hebben twee maatregelen uit het Begrotingsakkoord 2014 een direct effect op mijn begrotingen. Dit betreft ten eerste de korting op de prijsbijstelling 2014 en ten tweede het vanaf 2015 herschikken van de subsidies voor het bedrijfsleven. Ik heb uw Kamer bij brief gemeld dat ik u uiterlijk bij Ontwerpbegroting 2015 nader zal informeren.

*Vraag 126*

*Bent u op de hoogte van het feit dat voor een vijftiental bruggen over het Twentekanaal, die eigendom zijn van het Rijk, de wegbeheerder (provincie dan wel gemeente) op verzoek van Rijkswaterstaat gewichtsbepalingen heeft ingesteld, dan wel voorbereidt?*

Antwoord 126

Zie mijn antwoord op vraag 124.

*Vraag 127*

*Bent u zich er van bewust dat deze gewichtsbepalingen leiden tot forse negatieve consequenties voor at betreft omrijden en economische schade voor bedrijven, verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kernen van Markelo, Goor, Delden en Lochem, die te maken krijgen met meer vrachtverkeer en/of landbouwverkeer door de bebouwde kom?*

Antwoord 127

In het kader van het MIRT onderzoek wordt onder leiding van de stadsregio Twente onderzoek uitgevoerd naar de verkeersontwikkelingen voor het zwaar verkeer, waaronder vrachtverkeer en landbouwverkeer. De resultaten van dit onderzoek geven een beter inzicht in economische effecten en effecten op verkeersveiligheid en leefbaarheid.

*Vraag 128*

*Bent u bereid om tot korte termijn (binnen een of twee jaar) maatregelen te nemen waardoor de negatieve gevolgen van de gewichtsbepalingen voor bedrijven en bewoners in de gemeenten langs het Twentekanaal worden verminderd?*

Antwoord 128

Zie het antwoord op vraag 125.

*Vraag 129*

*Kunt u de voortgang van de projecten Verruiming Twentekanal en sluis Eefde uiteen zetten?*

Antwoord 129

Ik heb voor de opwaardering van de Twentekanal met de regio in het BO-MIRT gesproken over de dekking van het beoogde voorkeursalternatief. U wordt over de BO-MIRT-afspraken binnenkort geïnformeerd. Ik verwacht de voorkeursbeslissing eind november 2013 te kunnen nemen. In samenhang daarmee wordt met het Twentse bedrijfsleven gewerkt aan een intentieverklaring om vervoer van de weg naar de binnenvaart over te hevelen.

Voor de aanleg van de tweede sluisloek van sluis Eefde loopt de planuitwerking. Recent heeft de commissie m.e.r. een voorlopig toetsadvies uitgebracht op de PlanMER. Op basis daarvan is door Rijkswaterstaat een aanvulling opgesteld. Ik wacht nu op het definitieve advies van de commissie m.e.r. Ik verwijs u verder naar mijn recente brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer over dit onderwerp (Aanhangsel Handelingen II 2013/14, nr. 203).

*Vraag 130*

*Wordt het bereikbaarheidsprobleem in 2020 op de A6 tussen Almere en Lelystad, dat blijkt uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA), mee gewogen bij de verdere besluitvorming?*

Antwoord 130

Ja, dit wordt in het MIRT Onderzoek Landzijdige Bereikbaarheid Luchthaven Lelystad onderzocht.

### Vraag 131

Wat is de stand van zaken van het project Sporendriehoek Noord-Nederland met betrekking tot planning en financiën?

### Antwoord 131

Het project Sporendriehoek Noord-Nederland bestaat niet als zodanig, maar betreft een verzameling maatregelen en projecten op de spoorlijnen Zwolle–Groningen en Zwolle–Leeuwarden, overwegend gefinancierd met de middelen van de Motie Koopmans (Kamerstuk 27 658, nr. 41).

Bijgaand treft u een overzicht van de betreffende projecten:

Projecten	Bijdrage motie Koopmans	status	Geplande ingebruikname
1. Infra maatregelen Stationsgebied Groningen	28,6	planstudie	2020
2. Aanpassing boog Hoogeveen	19,2	planstudie	2018
3. Seinoptimalisatie Zwolle–Meppel	10,1	reservering	ntb
4. Vervanging overweg Wolvega Om den Noord	8,8	Aanvraag realisatie	2015
5. Heerenveen overweg (Rotstergaatsweg)	1,5	Aanvraag realisatie	2015
6. Versnelling bediening brug Van Harinxmakanaal (HRMK)	2	Aanvraag realisatie	2015
7. Viersporige halte Groningen Europapark	3,4	gerealiseerd	Opgeleverd
8. ZwolleSpoort (Knelpunt Zwolle–Herfte)	39,3	reservering	ntb
9. Bijdrage aan pendel Groningen–Assen	1,7	reservering	2016
10. Maatregelen t.b.v. treinproduct Zwolle–Leeuwarden	1,8	reservering	ntb
Studiekosten/programmamanagement t/m 2013	4,3	beschikt	nvt
Programmamanagement (reservering 2014–2020)	2,0	reservering	nvt
<b>Totaal</b>	<b>122,7</b>		142,8 beschikbaar
<b>Restant</b>			<b>20,1</b>

Bedragen zijn in miljoenen euro's, exclusief BTW en op prijspeil 2011.

Het restant, momenteel ca. € 20 mln., is gereserveerd in afwachting van de uitkomsten Alternatievenstudie ZwolleSpoort, waarover u nog nader geïnformeerd wordt.

Er is nog geen rekening gehouden met het inrichten van een «risicopot» voor de Motie Koopmansprojecten. Hierover wordt binnenkort gesproken tussen het ministerie, de regio en ProRail.

### Vraag 132

- Waarom wordt capaciteitsuitbreiding Ligplaatsen Lemmer–Delfzijl wel genoemd, maar is er verder geen uitleg?
- Kan meer toelichting worden gegeven met betrekking tot noodzaak, planning en financiën?

### Antwoord 132 a + b

De verkenning naar dit knelpunt is afgerond, maar intern wordt nog gezien welk vervolg nodig is op basis van de analyse. Ik verwacht daar eind dit jaar een besluit over te kunnen nemen en u te kunnen informeren.

### Vraag 133

Wat zijn de gevolgen wanneer het project capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer–Delfzijl naar voren wordt gehaald, zodat de binnenvaart voor 2020 kan beschikken over deze ligplaatsen?

### Antwoord 133

De MIRT-planning van alle vaarwegprojecten is gebaseerd op met de regio's afgestemde landelijke prioritering en de beschikbare budgettaire kaders na inpassingen van alle recente bezuinigingen. Er is geen vrije ruimte om na 2020 geplande projecten naar voren te halen. Een eventuele

versnelling van dit project zou betekenen dat er een vertraging op een ander vaarwegproject optreedt.

*Vraag 134*

- a. *Worden alle knelpunten in de Vaarweg Lemmer–Delfzijl opgelost in fase twee?*
- b. *Is de capaciteit van de sluis in Delfzijl afdoende om de toegenomen scheepvaart als gevolg van de opwaardering van deze vaarroute naar klasse V op te vangen?*

*Antwoord 134a*

In fase 2 van dit project wordt een aantal bruggen vervangen en opgewaardeerd om de hoofdvaarweg geschikt te maken voor klasse V-schepen en 4-laagscontainervaart. Het gaat om de Paddepoelsterbrug, de Gerrit Krol Autobrug, brug Schuilenburg en brug Kootstertille. Na uitvoering van fase 2 zijn de belangrijke en urgente knelpunten opgelost. Op basis van de NMCA wordt bij lage groei in de periode tot 2028 nog wel een nieuw capaciteitsknelpunt verwacht bij de sluis van Lemmer. Voor een aantal andere bruggen geldt verder dat vervanging ruim na 2020 aan de orde is. Te zijner tijd zal moeten worden gezien of opwaardering ook daar nodig is. Voor deze nieuwe knelpunten geldt dat de beperkte financiële middelen het op dit moment niet toelaten om hier budget voor te reserveren.

*Antwoord 134b*

Voor de zeesluis Delfzijl geldt dat er op basis van lage en hoge groeiscenario's geen sprake is van een capaciteitsknelpunt tot 2028.

*Vraag 135*

*Hoe zit het met de voortgang en de planning van de verruiming vaarweg Eemshaven–Noordzee ook gezien het feit dat de Raad van State het tracébesluit heeft vernietigd?*

*Antwoord 136*

Als gevolg van het in 2012 door de Raad van State vernietigde Tracébesluit (TB) moet een nieuw Ontwerptracébesluit (OTB) worden gemaakt. De planning is dat ik het OTB nog in 2013 kan vaststellen. Daarna worden de stukken ter inzage gelegd en start de inspraakronde. De verwachting is dat eind 2014 het TB wordt genomen en dat zodra dit onherroepelijk is, de realisatie kan plaatsvinden.

*Vraag 136*

*Hoe groot is, op basis van historische gegevens, de kans op budgetoverschrijding bij grote infrastructuurprojecten, zoals de verbreding van de A27 bij Amelisweerd en wordt deze kans meegenomen in het bepalen van de verhouding tussen kosten en baten van een project tijdens het besluitvormingsproces?*

*Antwoord 136*

Binnen de gegeven projectscope van een project worden met behulp van de «Standaardsystematiek voor kostenramingen» van de CROW (SSK-2010, publicatie 137) de geraamde investeringskosten vastgesteld. Hierbij wordt rekening gehouden met de onzekerheden (risico's), die in het project zijn aangetroffen. Door het meenemen van de risico's in de raming wordt de kans op overschrijding kleiner. Bij het bepalen van de risico's worden ervaringen bij eerdere projecten meegenomen. De raming, incl. risico's, wordt meegenomen in kosten-baten-analyses.

*Vraag 137*

*Hoeveel hectare Ecologische Hoofdstructuur (EHS) kan gerealiseerd worden met het budget van de Blankenburgtunnel?*

**Antwoord137**

Er is niet berekend hoeveel hectare Ecologische Hoofdstructuur (EHS) kan worden aangelegd met het budget van de Blankenburgtunnel omdat de doelstelling van dit project gericht is op het verbeteren van de bereikbaarheid in de regio Rotterdam. Zoals ik in april aan uw Kamer (Kamerstuk 33 400A-51 d.d. 29 maart 2013) heb aangegeven besteed ik een substantieel deel van het budget, € 255 miljoen, aan inpassing voor de gekozen variant Krabbeplass-westplaats bij de Blankenburgtunnel.

*Vraag 138*

*Klopt het dat in de MKBA van de A13/A16 niet met de bandbreedtes van de huidige Welvaart en Leefomgeving (WLO)-scenario's is gerekend en de effecten van tolheffing niet zijn meegenomen? Als dit zo is, zal er dan nog een actuele MKBA opgesteld worden voor dit project?*

**Antwoord 138**

Ja. De MKBA van de A13/16 is opgesteld in 2009 ten tijde van het uitbrengen van de Trajectnota/MER Rijksweg A13/16. Het toen vigerende verkeersmodel NRM2.4 bevatte het EC-scenario. Voor wat betreft tolheffing is gevoeligheidsanalyse gemaakt, die is beschreven in de Trajectnota/MER.

Aangezien op de A13/16 geen tol zal worden geheven, is een actualisatie niet nodig.

*Vraag 139*

*Waarom staat bij het budget voor het tracé Nijverdal-Wierden € 40 miljoen aangegeven, terwijl in het kamerdebat van 8 april 2013 door u is toegezegd de rijksbijdrage te verhogen naar € 50 miljoen?*

**Antwoord 139**

Deze toezegging staat, maar is nog niet verwerkt in de begroting, omdat het definitieve budget is gekoppeld aan de voorkeursvariant die volgt uit de verkenning. Onlangs is aan de verkenning Nijverdal-Wierden een nieuw uit te werken variant toegevoegd op verzoek van de regio. Ook de kosten hiervan moeten nog worden geraamd. Als de verkenning gereed is en ik mijn voorkeur bepaald heb, stel ik het bijbehorende budget vast.

*Vraag 140*

*Is er al duidelijkheid over de projecten, die onderdeel zullen uitmaken van het programma Meer Veilig 3? Zo nee, wanneer wordt de inhoud van dit programma vastgesteld?*

**Antwoord 140**

De inventarisatie voor de projecten voor Meer Veilig 3 is nagenoeg afgerond. De inhoud van het programma wordt begin 2014 vastgesteld. De looptijd van het programma is vanaf 2015. Overigens wordt van het budget van € 40 mln. voor dit programma € 5 mln. besteed aan de N35 Wijthmen–Nijverdal conform uw motie 33 400A-55.