

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

2277

Vragen van de leden **Smaling** (SP) en **van Tongeren** (GroenLinks) aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de mogelijkheid om een spoorverbinding tussen Utrecht en Breda te realiseren langs de A27* (ingezonden 13 mei 2014).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de Minister van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 17 juni 2014).

Vraag 1

Welke afweging heeft tot het besluit geleid om de A27 tussen Utrecht en Breda te verbreden voor een bedrag van ruim 800 miljoen euro, in plaats van de keuze voor andere projecten die ook positief bijdragen aan de bereikbaarheid van Utrecht?

Antwoord 1

Bij besluitvorming over wegenprojecten wordt ten eerste gekeken of wegtrajecten voldoen aan de doelstelling uit de Nota Mobiliteit, die zijn overgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De A27 tussen Houten en Hooipolder bleek op termijn (in 2020) niet aan deze doelstellingen te voldoen. De A27 is een belangrijke achterlandverbinding vanuit Amsterdam via Noord-Brabant naar België. Investeren in de doorstroming van het verkeer op deze weg is daarom van nationaal belang.

In een verkenning A27 Houten-Hooipolder is een groot aantal varianten onderzocht om de problematiek van de A27 aan te pakken met passende maatregelen. Dit heeft in een aantal trechteringsstappen geleid tot het besluit over het voorkeursalternatief dat 18 april j.l. aan de Tweede Kamer is verstuurd.

De maatregelen voor de aanpak van de A27 Houten-Hooipolder hebben ook een positieve bijdrage aan de bereikbaarheid van Utrecht, aangezien verkeer van en naar Utrecht van de betere doorstroming op de A27 profiteert. In de regio Utrecht worden en zijn daarnaast ook een groot aantal andere knelpunten aangepakt op de bereikbaarheid te vergroten. Dit gebeurt binnen het Samenwerkingsverband VERDER tussen regio en rijk. Dit betreffen maatregelen in het OV, voor de fiets, op lokale en provinciale wegen en rijkswegen.

Bij de diverse studies is ook gekeken naar mogelijkheden om het OV uit te breiden op de betreffende corridor (zie antwoord op vraag 2 en 3).

Vraag 2 en 3

Is er gekeken of, in plaats van de wegverbreding, een spoorlijn Utrecht-Breda kan worden gerealiseerd? Zo nee, waarom niet?

Is een gelijktijdige verbreding van de A27 en de aanleg van een spoorlijn Utrecht-Breda een optie en zou hier meer financieel voordeel te behalen zijn ten opzichte van de aanleg van een spoorlijn in een later stadium?

Antwoord 2 en 3

Naar deze mogelijke spoorlijn zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Op 29 september 2010 heeft de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat de Kamer deze onderzoeken toegezonden (kamerstukken 29 984 en 32 500 A, nr. 232). Uit deze onderzoeken is de conclusie getrokken dat het niet verantwoord is verdere stappen te ondernemen ten aanzien van deze mogelijke nieuwe spoorlijn. De MKBA, die is uitgevoerd volgens de daarvoor geldende OEI-leidraad, geeft aan dat dit project niet kansrijk is gezien een MKBA-score van 0,05 en de investeringskosten van ruim € 4 mld. Daarbij is rekening gehouden met de specifieke situatie in de regio. Hierop zijn verschillende gevoeligheidsanalyses uitgevoerd, die laten zien dat andere aannamen met betrekking tot de investerings- en exploitatiekosten, het meenemen van indirecte effecten geen doorslaggevende veranderingen teweeg brengen in het baten/kosten-verhouding oordeel.

Vraag 4

Wat zouden de baten zijn voor Gorinchem en omgeving en voor de huidige lijn Dordrecht-Geldermalsen, wanneer er een overstapmogelijkheid gecreëerd zou worden in Gorinchem?

Antwoord 4

Er is in de MKBA die is uitgevoerd een ontsluiting via een station Gorinchem-West/A27 opgenomen. Dat station zou kunnen worden bediend door treinen tussen Utrecht-Breda en Utrecht-Dordrecht, zodat dit een invulling is van een OV-bediening, zonder een overstap. Het betreft aannames voor de studie en nog geen concreet exploitatieplan van vervoerder(s).

Vraag 5

Wat zouden de baten zijn voor Breda, waar thans het station wordt vernieuwd en waar een nieuw knooppunt richting België en Frankrijk zou kunnen ontstaan, in het geval van rechtstreekse aansluiting op Utrecht en het noorden en oosten van Nederland?

Antwoord 5

De vernieuwing en uitbreiding van station Breda is gebaseerd op de komst van de HSL, de verwachte groei van het aantal reizigers per trein en een verbeterde verbinding tussen de diverse OV-modaliteiten die dit station aandoen en de aansluiting per fiets en auto. De bediening van station Breda wordt verbeterd via de bediening van de HSL, de frequentieverhogingen in PHS, alsook de regionale HOV verbinding van en naar dit station. De toegevoegde waarde van een nieuwe treinverbinding Breda-Utrecht is meegenomen in de MKBA die is uitgevoerd. Deze heeft een beperkte meerwaarde, hetgeen kan worden afgeleid uit de resultaten van een MKBA-waarde van 0,05.

Vraag 6

Hoeveel werkgelegenheid zou de aanleg van de hierboven geschetste opties bij Gorinchem en Breda met zich meebrengen en voor welke periode?

Antwoord 6

Zoals aangegeven is dit niet los te zien van het gehele plan. De aangenomen bediening van een mogelijke nieuwe spoorlijn in de uitgevoerde MKBA houdt rekening met de diverse effecten voor Gorinchem en Breda.

Vraag 7

Bent u bereid het Infrastructuurfonds weer op niveau te brengen, nu de economie aantrekt en verder investeren in spoor juist tot banen en bestedingen zou leiden, met name voor mensen die zwaar getroffen zijn door de crisis van de afgelopen jaren?

Antwoord 7

Ondanks de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds zal dit kabinet nog miljarden investeren om de bereikbaarheid van Nederland te verbeteren. Tot 2028 is nog zo'n € 6 miljard per jaar beschikbaar voor investeringen in wegen, spoorwegen, openbaar vervoer en vaarwegen. Deze investeringen leveren jaarlijks 38.000 manjaren werk op voor de bouwsector. Daarnaast zorgen deze investeringen ervoor dat door het vergroten van de bereikbaarheid betere randvoorwaarden worden geschapen voor economische groei. In de Mobiliteitsbalans 2013 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) wordt aangegeven dat de verwachting is dat de mobiliteit de komende tijd blijft groeien, zowel voor personen als voor goederen. Door toename van de verstedelijking en onder invloed van economisch herstel zal deze groei zich met name rond de steden en op de achterlandverbindingen manifesteren. Ik verwacht daarom dat in de toekomst investeringen in infrastructuur nodig blijven om deze bereikbaarheidsknelpunten op te lossen en de economie, werkgelegenheid en concurrentiekracht van Nederland op peil te houden.