

Vergaderjaar 2008–2009

31 700 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2009

Nr. 11

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 11 november 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) projectenboek 2009 (Kamerstuk 31 700 A, nr. 6).

De minister en de staatssecretaris hebben deze vragen beantwoord bij brief van 7 november 2008. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Jager

De griffier van de commissie
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Halsema (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), Voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), Ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA) en Vacature (VVD).

Plv. leden: Vendrik (GL), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en Neppérus (VVD).

1

Welke consequenties zou onverkorte toepassing van het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie MER) hebben voor de MIRT-projecten?

Naar aanleiding van de milieueffectrapportage Schiphol–Amsterdam–Almere (SAA) geeft de Commissie aan dat de rapportage naar haar mening onvoldoende rekening houdt met de introductie van beprijzen in 2012. De Commissie adviseert daarom alsnog een referentiesituatie met beprijzen uit te werken en de in de MER onderzochte alternatieven met deze referentie te vergelijken. Indien het advies van de Commissie onverkort toegepast zou worden, zijn er twee mogelijke consequenties die met elkaar verband houden. Ten eerste kan de voorkeur uitgaan naar een ander bouwalternatief. Afhankelijk van de fase waarin het betreffende project zich bevindt, kan deze gewijzigde voorkeur ten tweede tot vertraging van het project leiden. Een project dat bijvoorbeeld in het begin van de planstudiefase zit zal waarschijnlijk geen vertraging oplopen. Een project dat daarentegen aan het einde van de planstudiefase zit zal waarschijnlijk wel vertraging oplopen. In mijn antwoord op vragen van de leden De Krom, Koopmans en Haverkamp over de verbinding A6/A9 van 27 oktober 2008 heb ik overigens aangegeven het advies van de Commissie inhoudelijk te zullen overnemen. De Commissie heeft zich echter niet uitgelaten over de manier waarop een eventuele referentiesituatie berekend zou moeten worden en welke gegevens daarvoor nodig zouden zijn. Hier zal ik later op terug komen.

2

Indien de consequenties van Anders Betalen voor Mobiliteit op de concrete weginfrastructuurprojecten pas nader onderzocht moeten worden, nadat het wetgevingstraject van de Wet Kilometerprijs is afgerond, waarom zijn dan de effecten van de kilometerprijs al wel ingeboekt voor luchtkwaliteit (NSL), klimaat (werkprogramma Schoon-Zuinig) en geluid?

In het NSL en het werkprogramma Schoon en Zuinig is, net als in de Nota Mobiliteit en de LMCA Wegen, aanleg van het huidige MIRT-planstudieprogramma verondersteld. Vervolgens is bezien welke effecten de kilometerprijs heeft en welke knelpunten er resteren. Bij besluitvorming over concrete weginfrastructuurprojecten speelt er ook een juridische component. Een tracébesluit moet van meet af aan uitvoerbaar zijn. Zolang de Wet kilometerprijs niet in werking is getreden, ontbeert een tracébesluit dat gebaseerd is op prijsbeleid een wettelijke grondslag. Om tot een afgewogen keuze voor een voorkeursalternatief te komen wordt per alternatief een gevoeligheidsanalyse gedaan met prijsbeleid.

3

Op welke wijze houdt u in planstudies nu rekening met de effecten van de kilometerprijs en in hoeverre verschilt de manier waarop u nu in planstudies rekening houdt met de effecten van de kilometerprijs van de wijze waarop de Commissie MER adviseert hiermee om te gaan?

Ik houd in planstudies rekening met de kilometerprijs door een zogenaamde gevoeligheidsanalyse. Hierbij wordt elk alternatief dat in een planstudie wordt onderzocht in het jaar 2020 als aangelegd verondersteld. Vervolgens wordt hierop de basisheffing en – indien de i. c.-verhouding hoger dan 0.8 is – de spitsheffing toegepast. De gevoeligheidsanalyse is een instrument – naast een aantal andere – om tot een keuze voor het voorkeursalternatief te komen. De Commissie adviseert bij de A6/A9 ook op de autonome situatie – de situatie zonder dat alternatieven als aange-

legd verondersteld worden – een kilometerprijs te onderzoeken en deze met de alternatieven te vergelijken.

4

Hoe wordt er in het MIRT invulling gegeven aan de kabinetsdoelstellingen voor CO₂-reductie in het verkeer en hoe worden deze doelstellingen vertaald in de voorgenomen investeringen?

Het MIRT bevat geen specifieke investeringen gericht op CO₂-reductie. CO₂-reductiebeleid valt onder het programma Schoon en Zuinig. Om de nationale doelstellingen te bereiken zet het kabinet voor de sector verkeer en vervoer in op 5 typen maatregelen, te weten: (i) voertuigemissienormering; (ii) (bijmenging van) duurzame brandstoffen; (iii) kilometerbeprijzing; (iv) fiscale stimulering van schone en zuinige auto's en (v) innovaties. De maatregelen (i) en (ii) worden op Europees niveau vastgesteld. Voor een uitgebreide toelichting verwijs ik naar de recent aan uw Kamer aangeboden voortgangsbrief Schoon en Zuinig van mijn ambtscollega van VROM.

5

Hoeveel extra mobiliteit ontstaat er op korte termijn (deze kabinetsperiode) en op langere termijn (tot 2020) door de aanleg van extra infrastructuur zoals voorgenomen in het MIRT, hoeveel extra CO₂-uitstoot wordt daardoor veroorzaakt en hoe wordt die uitstoot dan weer gecompenseerd, met het oog op de reductiedoelstelling voor het verkeer?

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid heeft onlangs een verkenning gepubliceerd naar de omvang van het autoverkeer, de reistijdverliezen en de externe effecten in 2012. Met behulp van een eenvoudig verkeersmodel worden de trends in de periode 2002–2007 geanalyseerd en verklaard. Tevens worden voorspelling tot 2012 gedaan. Het KiM werkt met een laag en een hoog groeiscenario. Uit de analyse van het KiM blijkt dat het verkeer in de periode 2007–2012 groeit met 11 tot 14%. Van de groei van het verkeer tot 2012 in het lage-groeiscenario (11% groei) komt 3%-punt door de uitbreiding van de wegcapaciteit. De overige groei in de modelberekening wordt verklaard door ontwikkeling van het BBP en brandstofprijzen. Ook in het hoge groeiscenario (14% verkeersgroei) komt 3%-punt van de verkeersgroei voor rekening van de uitbreiding van de wegcapaciteit. Het KiM-model prognosticeert tot 2012, en niet tot 2020. De LMCA Wegen voorspelt wel tot 2020, maar geeft geen inzicht in het deel van de groei dat komt door de uitbreiding van wegcapaciteit. De groei van de CO₂-uitstoot in de periode 2007- 2012 zal volgens de KiM-prognoses tussen de 9 en 13 procent liggen (Verkenning Autoverkeer 2012, KiM, Den Haag, 2008). Voor de langere termijn streeft het kabinet naar het terugbrengen van de CO₂-uitstoot door verkeer en vervoer naar 30–34 Mton in 2020. Om dit doel te bereiken zet het kabinet in het kader van het programma Schoon en Zuinig in op verduurzaming van de mobiliteit door Europees beleid (bijvoorbeeld emissienormering personenauto's) en met nationale maatregelen, zoals de start van demonstratie- en innovatieprogramma's, financiële stimulering schonere en duurzamere auto's, stimuleren verkoop energiezuinige banden, stimuleren van zuinig van duurzamere keuzes.

6

Is het mogelijk om binnen het HSL-contract de hogere ambitie van de spoorsector, namelijk doortrekken van de Hispeed-treinen vanuit Den Haag over de HSL-Zuid naar Eindhoven, te realiseren?

Nee, het aanpassen van het bedieningspatroon uit de concessie tussen de Rijksoverheid en HSA vergt een wijziging van de concessie van HSA. De reeds overeengekomen concessies tussen Rijksoverheid en NS (tot 2015) en tussen Rijksoverheid en HSA (tot 2023) zijn uitgangspunt bij de planstudies voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. De concessieovereenkomst van de Rijksoverheid met HSA voor de HSL-Zuid geeft HSA een exclusief recht op het binnenlands vervoer over de HSL-Zuid. Het eventueel laten doorrijden van HSA-treinen vanuit Den Haag over de HSL-zuid naar Eindhoven behoort daar niet toe. Geen andere vervoerders mogen (binnenlands) personenvervoer over de HSL-Zuid aanbieden. Het laten rijden van treinen onder HSA-vlag op het hoofdrailnet is volgens de hoofdrailnet concessie van NS niet toegestaan voor afloop van de concessie (2015). HSA mag alleen gebruik maken van het hoofdrailnet voor de diensten die al in de concessieovereenkomst van de Staat met HSA zijn aangeduid. Aanpassing van het bedieningspatroon uit de huidige concessieovereenkomst met HSA brengt grote aanbestedingsrechtelijke risico's met zich mee en zou financiële gevolgen kunnen hebben voor de door HSA af te dragen concessievergoeding.

7

Welke uitgaven zijn er gemoeid met het «Routeontwerp» in het algemeen en de snelwegpanorama's in het bijzonder?

De eerste ervaringen met route ontwerp van snelwegen en omgeving, (gericht op een mooi, rustig en veilig wegbeeld), waarbij ook standaardisatie van architectonische specificaties (modulaire bouw) worden betrokken, laten zien dat er geen extra uitgaven mee zijn gemoeid. De uniforme uitvoering van onder meer viaducten, geluidschermen en wegmeubilair in een samenhangende vormgeving kan integendeel kosten en tijd besparen.

8

Hoe lang duurt het voordat een gebiedsgerichte agenda per regio is ontwikkeld en welk congestieniveau verwacht u dat er tegen die tijd in Nederland bereikt zal zijn?

Ik wil volgend jaar de gebiedsagenda's met de regio's vaststellen. Dit is de uitkomst van een proces dat begonnen is met de netwerkaanpak en de verandering van MIT naar MIRT. Het is niet zo dat door dit proces de besluitvorming over projecten wordt stilgelegd. Integendeel, zoals u weet is versnelling van besluitvorming en uitvoering één van de speerpunten van beleid. Versterking van de samenhang tussen rijks- en regionaal beleid en een betere samenhang tussen infrastructuur- en ruimtelijk beleid, resulteert in betere besluiten die op meer draagvlak kunnen rekenen en daarmee sneller gerealiseerd kunnen worden. Voor wat betreft het congestieniveau verwijs ik u naar het antwoord op de MIRT vraag 5.

9

Hoe verhoudt het dalende aantal spooraansluitingen zich tot de ambitie van de overheid om het goederenvervoer per spoor te vergroten?

Mij is niet bekend of het aantal spooraansluitingen daalt, maar het aantal spooraansluitingen is niet bepalend voor de omvang van het goederenvervoer per spoor. Volgens onderzoek in 2004 (kamerstuk 2003–2004, 27 482 27 216, nr. 92) wordt over 25% van alle spooraansluitingen 90% van het totale landelijke spoorvervoer afgewikkeld; circa 40% van de spooraansluitingen genereren geen vervoer («slapende aansluitingen»). Spooraansluitingen zijn in bezit van private partijen: als zo'n eigenaar een spooraansluiting wil sluiten zal dat waarschijnlijk een «slapende spooraansluiting» zijn.

10

Welke (plan)studies bedoelt u wanneer u het heeft over de (plan)studies die vertraging hebben opgelopen en die alsnog zo snel mogelijk moeten worden afgerond, met toepassing van het advies van Elverding? Wanneer verwacht u deze af te ronden en hoe bent u concreet van plan verdere vertraging in het uitvoeringsprogramma van deze projecten te beperken en de reeds opgelopen vertraging waar mogelijk in te lopen?

In bijlage 1 en 2 van het MIRT 2009 is de voortgangsrapportage over de MIRT-projecten opgenomen. Daaruit blijkt dat er ten opzichte van de voortgangsrapportage van 2 juni 2008 (peildatum 31 maart 2008) van 11 projecten de planning is bijgesteld, wat in 3 gevallen leidt tot latere oplevering van de betreffende projecten. Zoals u bekend is wil ik een einde aan deze vertragingen maken. Recent heb ik de Kamer het Plan van Aanpak opgestuurd voor de invoering van de maatregelen die de Commissie Elverding mij had geadviseerd.

De Projectdirectie versnelling besluitvorming infrastructurele projecten is inmiddels operationeel.

En ik heb de Kamer recentelijk het wetsvoorstel versnelling besluitvorming wegprojecten doen toekomen. Momenteel wordt per project onderzocht in hoeverre het mogelijk is en wat er voor nodig is om de opgelopen vertragingen in te lopen. De projecten A4 Burgerveen–Leiden en A4 Delft–Schiedam maken deel uit van dit onderzoek. Daarbij anticipeer ik niet alleen op de nieuwe wetgeving, maar ook op eenvoudiger rekenen, het vereenvoudigen van het MER, etc. Ik wil alle lopende projecten zoveel als mogelijk versnellen, primair de projecten die vertraagd zijn. Ik verwacht de Kamer voor de MIRT-behandeling inzicht te kunnen bieden in de resultaten van bovengenoemde analyse.

11

Op welke termijn kan de Kamer een inventarisatie van en een plan voor de regionale geluidsknelpunten op het spoor verwachten in het kader van de geluidgedifferentieerde prestatieregeling?

In het kader van de geluidgedifferentieerde prestatieregeling worden geen regionale geluidsknelpunten op het spoor geïnventariseerd. De geluidgedifferentieerde prestatieregeling is op 15 juli 2008 door ProRail als aanvulling op de netverklaring 2008 gepubliceerd. Met deze prestatieregeling, genaamd «toename stille kilometers», wordt beoogd om vervoerders te stimuleren om hun lawaaiig materieel om te bouwen. Vervoerders ontvangen per gereden wagonkilometer een bonus voor het materieel dat is omgebouwd. In juli 2007 zijn door ProRail geluidkaarten opgesteld op baanvakken, waar in 2006 meer dan 60 000 treinen per jaar passeren. Het opstellen van deze geluidkaarten is een verplichting die voortvloeit uit de Europese richtlijn Omgevingslawaai.

Op basis van deze kaarten heb ik op 7 juli 2008 het Actieplan omgevingslawaai voor drukbereden hoofdspoorwegen vastgesteld. Op de kaarten zijn geluidcontouren aangegeven en in het actieplan is onder andere opgenomen hoe de knelpunten (> 70 dB) op basis van huidige wet- en regelgeving en beleid worden aangepakt.

12

Hoe verhouden de stroomgebiedbeheersplannen in het kader van de Kaderrichtlijn Water zich tot het advies van de Commissie Veerman en welke van deze twee programma's wordt leidend?

Over het door de Deltacommissie 2008 voorgestelde Deltaprogramma zal in 2009 besluitvorming plaatsvinden. Nu is al duidelijk dat dit nationale programma zich zal richten op de veiligheid tegen overstromingen en zoetwatervoorziening. De stroomgebiedbeheersplannen richten zich op de

waterkwaliteit van oppervlaktewateren en grondwateren. Bij het ontwikkelen van de stroomgebiedbeheersplannen en het Deltaprogramma wordt gestreefd naar synergie.

13

Hoe wil het rijk, in het kader van de verstedelijkingsafspraken voor de periode 2010–2020, situaties voorkomen zoals in de nieuwbouwwijk Oosterheem in Zoetermeer, waar de bestaande wegcapaciteit onvoldoende bleek en bewoners nu in de file moeten staan om hun wijk binnen te komen?

Rijk en regio streven naar een gedeeld integraal beeld. Dit integrale beeld zal verwoord worden in de gebiedsagenda's, die als gezamenlijk vertrekpunt gelden en de centrale opgaven verwoorden waar rijk en regio voor staan op het raakvlak van (maar niet beperkt tot) ruimte en mobiliteit. Daarmee bieden de gebiedsagenda's een basis voor samenhangende maatregelpakketten, voor de verdere integratie van ruimte en mobiliteit en voor een inhoudelijke focus voor projecten. De verstedelijkingsafspraken kunnen daar niet los van worden gezien. Deze aanpak is gebaseerd op behoud van ieders eigen bevoegdheden en verantwoordelijkheden. Bij grote bouwopgaven is het van belang dat terdege rekening wordt gehouden met de gewenste bereikbaarheidsituatie (waaronder ook parkeerruimte, aanbod en kwaliteit OV, veiligheid en leefbaarheid).

14

Wat verstaat u onder «een goede verbinding tussen greenports en LOG's voor de tuinbouw» en welke fondsen zijn hiervoor beschikbaar?

Onder «een goede verbinding tussen de greenports en de LOG's voor de tuinbouw» versta ik een goede onderlinge bereikbaarheid die voldoet aan de bereikbaarheidsdoelen zoals die zijn geformuleerd in de Nota Mobiliteit en de daarop gebaseerde Provinciale en Regionale Verkeers- en Vervoersplannen.

De belangen van een goede bereikbaarheid van de greenports, worden met betrekking tot de infrastructuur meegewogen bij de integrale afweging en prioriteitsstelling van investeringen uit het Infrastructuurfonds. Tevens wordt een deel van de beschikbare gestelde middelen uit het Nota Ruimtebudget aan de Greenports aangewend voor de ontsluiting en/of bereikbaarheid van deze gebieden.

15

Als meerdere projecten positief scoren in een KBA, hoe wordt dan bepaald in het MIRT spelregelkader nieuwe stijl bepaald welke projecten worden opgenomen in het MIRT en is er bij deze beoordeling ook sprake van economische criteria?

In het MIRT spelregelkader zal worden geregeld dat de minister, op basis van aan te leveren informatie opgenomen in een informatieprofiel, een beslissing neemt tot opname van een opgave/project in het MIRT. Dit is de startbeslissing. Hierna start de (brede) verkenningsfase waarin projecten (waar relevant) in samenhang worden voorbereid. Het gaat dan om een integrale gebiedsverkenning. Indien een integrale gebiedsverkenning, bestaande uit meerdere projecten, het MIRT spelregelkader doorloopt, zullen in de verkenningsfase de afzonderlijke projecten en de onderlinge samenhang ex ante worden beoordeeld. Bij deze ex-ante beoordeling heeft de KBA methodiek (op basis van economische criteria) de voorkeur. Met behulp van deze methode is het mogelijk om alternatieven tegen elkaar af te wegen. Gekozen zou dan kunnen worden voor de meest gunstige uitkomst. Deze analyses kunnen echter nooit de afweging bij de politieke besluitvorming vervangen. Ze zorgen er wel voor dat politieke

beslissingen op basis van relevante informatie kunnen worden genomen (eenduidige begrippen en heldere grondslagen voor waardering). Op basis van deze beslissing wordt de verkenningsfase afgesloten.

De door de politiek gekozen «oplossing» kan zowel de vorm hebben van een gebiedsprogramma, een voorkeursvariant voor de aanleg van infrastructuur of een locatiekeuze voor een bedrijventerrein of een woningbouwopgave.

16

Voor welke projecten zal de € 980 miljoen gebruikt worden die oorspronkelijk bedoeld was voor de ontsluiting van de Noordvleugel, maar nu binnen het FES gereserveerd wordt voor investeringen van VenW in mobiliteit?

De extra impuls van € 980 miljoen wordt ingezet voor een breed palet aan mobiliteitsversterkende investeringen voor de weg, het regionaal spoor, reisinformatie en mobiliteitsmanagement. De verdeling is als volgt:

1. € 40 miljoen (bovenop de al eerder toegezegde € 100 miljoen) voor ondersteuning van de follow-up van de Taskforce mobiliteitsmanagement (commissie De Waal)
2. € 30 miljoen voor uitvoering van het aanvalsplan reisinformatie dat dit najaar zal worden gepresenteerd
3. € 80 miljoen naar oplossing van de meest urgente knelpunten bij de regionale treindiensten.
4. € 830 miljoen t.b.v. wegmaatregelen Focus daarbij ligt op parallelstructuren rond knooppunten, het wegnemen van flessenhalzen in de hoofdinfrastructuur en de vervolmaking van ringen rond de steden. Concreet gaat het daarbij om:
 - A4-corridor
 - verbetering regionale wegen rond Eindhoven
 - opheffing flessenhalzen in de A12
 - oplossing knooppunt Gouwe (A12/A20)
 - N35 Zwolle-Wierden
 - A1 bij Apeldoorn
 - verbeteringen op de «ruit Rotterdam»

Het pakket wordt definitief ingevuld nadat in het bestuurlijk overleg rond het MIRT concrete projectafspraken zijn gemaakt.

17

Waarom wordt er geen geld voor de HSL-Zuid uitgetrokken voor 2009?

Bij najaarsnota zal ik aangeven dat inmiddels duidelijk is dat een deel van de kasgelden overloopt naar 2009, omdat een deel van het budget in 2008 niet wordt uitgegeven. Dit wordt doorgeschoven naar 2009.

18

Wat is de stand van zaken van het project Hart voor Dieren?

Momenteel worden de oorspronkelijke voorstellen nader geoptimaliseerd. En vindt bestudering plaats van de mogelijke alternatieven, inclusief de financiering daarvan.

19

Kan de (eventuele) capaciteitsuitbreiding van het spoor in de onderzoeksgebieden van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) met de dekking van € 4,5 miljard gefinancierd worden?

Ja. Op mijn verzoek hebben NS, ProRail en de Belangenvereniging Railgoederenvervoerders (BRG) een verkenning gedaan naar het benodigd investeringsvolume voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

(kamerstuk 20072–008, 29 984, nr. 148). NS, ProRail en BRG trekken daaruit de conclusie dat de variant 6/maatwerk blijft binnen budget voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (€ 4,5 mld). Deze ambitie lijkt dus binnen deze financiële kaders te realiseren (met inachtneming van de in de verkenning genoemde voorbehouden). De door NS, ProRail en BRG verkende oplossingsrichtingen hebben betrekking op de gedefinieerde onderzoeksgebieden (Schiphol–Lelystad (OV-SAAL), Alkmaar–Eindhoven, Utrecht–Arnhem/Nijmegen, Den Haag–Rotterdam–Eindhoven en toekomstvastе routing spoorgoederenvervoer).

20

Wat is de status van de onderzoeksgebieden behorende bij de planstudies van het PHS en worden de onderzoeksgebieden integraal meegenomen in de vier planstudies?

Binnen de planstudies van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) wordt onderscheid gemaakt in studiegebieden en onderzoeksgebieden. De corridor planstudies richten zich primair op die deeltrajecten waar als eerste capaciteitsknelpunten te verwachten zijn. Dit gebied wordt het studiegebied genoemd. Vanuit de netwerksamenhang zal het echter altijd zo zijn dat de scope van de planstudies breder is dan alleen de gedefinieerde studiegebieden. Hiervoor is de term onderzoeksgebied gedefinieerd. In feite geeft het onderzoeksgebied aan binnen welke grenzen uitstralingseffecten te verwachten zijn, aangezien treinen vanuit de PHS-corridors doorrijden naar de rest van het land. Uitstralingseffecten kunnen bijvoorbeeld samenloop van corridors, samenloop met goederenvervoer en het handhaven van vervoersrelaties zijn. De onderzoeksgebieden maken daarmee integraal onderdeel uit van de vier planstudies.

21

Wat wordt er in de periode tussen de afloop van het Actieplan Groei op het Spoor en de afloop van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer gedaan om de groei-doelstelling van 5% reizigers per jaar te halen?

Het Actieplan bevat maatregelen om de ambitie gedurende de huidige kabinetsperiode (2008–2012) van 5% per jaar vast te houden door het gebruik van de trein aantrekkelijker te maken voor steeds meer mensen. Voor ná deze kabinetsperiode is er géén groei-doelstelling afgesproken. Voor de middellange termijn wordt gezorgd dat er voldoende infrastructuurcapaciteit beschikbaar is om verdergaande groei van personen- en goederenvervoer mogelijk te maken. Het betreft dan onder meer maatregelen in het kader van OV-SAAL en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer tot en met 2020, in combinatie met de reeds in uitvoering zijnde projecten uit het MIRT spoorprogramma.

22

Wanneer zal de realisatie van de PHS-projecten, die volgens het MIRT in 2013 van start zal gaan, voltooid zijn?

Voor de planstudies nemen we ongeveer anderhalf jaar de tijd, zodat het kabinet in 2010 tot investeringsbesluiten kan komen. Deze planning sluit aan bij de afspraken die daarover met de Tweede Kamer zijn gemaakt om voor de zomer 2010 politieke besluiten te nemen (zie ook vraag XII 034). Nadat de investeringsbesluiten genomen zijn kan, analoog aan OV-SAAL, gestart worden met de uitvoering van (verkorte) tracéwetprocedures. De start van de realisatie is voorzien vanaf 2013. De realisatie van alle projecten die voortkomen uit het Programma Hoogfrequent Spoor zal stapsgewijs in de periode 2013 tot en met 2020 plaatsvinden. Voor OV-SAAL is een eerste pakket maatregelen gereed in 2013/2014.

23

Hoe verhoudt de planning van de oplevering van OV-SAAL zich met de planning van de realisatie van het Dokmodel van de Zuidas (blz. 166); klopt het dat OV-SAAL enkele jaren na oplevering weer op de schop moet om onder de grond gebracht te worden?

Oplevering van het korte termijn maatregelenpakket van OV SAAL is voorzien in de jaren 2013 en 2014. Tot het maatregelenpakket behoort een uitbreiding van de Zuidtak van Amsterdam naar vier sporen. Een deel van deze spooruitbreiding was al voorzien in het kader van het project Zuidas, maar realisatie zou pas op z'n vroegst in 2018 plaatsvinden. Omdat uit het onderzoek van het project OV-SAAL blijkt dat het gehele traject tussen de aansluiting Riekerpolder en de aansluiting van de Utrechtboog eerder 4-sporig dient te worden gemaakt om voldoende capaciteit en kwaliteit te kunnen bieden, is besloten deze maatregel naar voren te halen in de tijd. Het grootste gedeelte van OV-SAAL blijft ook bij en na een mogelijke realisatie van het Zuidas Dok ongewijzigd. Een beperkt deel van de maatregelen, te weten op de plaats van het toekomstige Zuidas-dok, is inderdaad van tijdelijke aard. De kosten van deze tijdelijke maatregelen bedragen circa € 17 miljoen. Voor een beperkt deel van OV-SAAL moet de spade dus na een aantal jaren opnieuw de grond in, als het Zuidas Dok wordt gerealiseerd.

24

Is de financiering van het door de regio aangedragen alternatief (station op huidig niveau) voor het project Ede Verdiept nu rond en wordt hierbij uitgegaan van 4 perronsporen op de doorgaande verbinding Utrecht–Arnhem?

VenW draagt bij aan de aanpak spoorzone in Ede als de gemeente kan garanderen dat 75% van de financiering van het project gedekt is. De bijdrage van VenW is gemaximeerd op € 40 mln (inclusief BTW). Naar verwachting is voor het einde van het jaar de financiering rond. Bij de aanpak van de spoorzone wordt momenteel uitgegaan van de huidige functionaliteit, dat houdt in drie perronsporen.

25

Uit welk budget wordt het project Ede Verdiept gefinancierd?

De bijdrage van VenW aan de aanpak spoorzone in Ede komt uit het resterende budget voor de regeling eenmalige uitkering spoorse doorsnijdingen. VenW draagt echter alleen bij als de gemeente kan garanderen dat 75% van de financiering van het project gedekt is. De bijdrage van VenW is gemaximeerd op € 40 mln (inclusief BTW).

26

Welke maatregelen uit het studiebudget Traject Oost zijn in het licht van de nieuwe ambities herzien en met hoeveel is het budget per maatregel verlaagd?

De middelen uit het studiebudget Traject Oost kunnen in het licht van de nieuwe ambities worden herzien, omdat voor de nog niet bestemde middelen de maatregelen nog niet waren uitgewerkt. Het gaat dus niet om een herziening van maatregelen uit het studiebudget, maar om een beperkte herprioritering van nog niet bestemde middelen. Voor Traject-Oost gaat het hierbij om ca. €350 mln.

27

Waarom zijn de vertragingen van het A15-tracé en de Havenspoorlijn geboekt op het project BB21? Het betreft hier toch een innovatieprogramma en niet een uitvoeringsprogramma?

BB21 is inderdaad een innovatieprogramma. Het behelst de ontwikkeling van vier categorieën nieuwe systemen:

- ontwikkeling van ETCS-beveiligingssystemen voor een veilige afwikkeling van het treinverkeer;
- ontwikkeling van beheersingssystemen voor ondersteuning bij de treindienstleiding;
- ontwikkeling en landelijke invoering van het communicatiesysteem GSM-R(ail);
- ontwikkeling van tractie-energievoorziening 25 kV voor hogere snelheden en hogere belasting.

De kosten voor de invoering van deze nieuwe systemen (met uitzondering van GSM-R) vallen in beginsel bij de uitvoeringsprojecten en -programma's. Als deze systemen voor de eerste keer worden toegepast bij een project is de vrijgave hiervan ten behoeve van toestemming voor gebruik een complexe zaak. Het is dan efficiënt om de mensen die de ontwikkeling hebben gedaan daar intensief bij te betrekken. Dat is ook het geval bij het A15-tracé en de Havenspoorlijn. Daarom was er binnen ProRail een intensieve samenwerking en personele uitwisseling tussen de projectorganisaties van het uitvoeringsproject Betuweroute enerzijds en het innovatieprogramma BB21 anderzijds. Zo heeft de BB21-projectorganisatie Betuweroute, ten behoeve van de toestemming voor gebruik van het A15-tracé veiligheidsdossiers («safety cases») beoordeeld die de systeemleveranciers van de projectorganisatie Betuweroute hebben gemaakt op basis van specificaties van het BB21-programma. Ook heeft de BB21-projectorganisatie, in opdracht en onder verantwoordelijkheid van de Project Organisatie Betuweroute, een groot deel van de werkzaamheden uitgevoerd die nodig waren om inzetcertificaten te verkrijgen voor de Betuweroute-locomotieven met het nieuwe ETCS-beveiligingssysteem. De planning van de ingebruikname van het A15-tracé leidde ertoe dat de activiteiten vanuit de BB21-projectorganisatie bovendien langer in stand gehouden worden.

28

Wat is de stand van zaken betreffende de ontwikkeling van de Beter-Benutten-functies voor het bestaande spoorwegnet en welke bijdrage kan dit leveren aan het verhogen van de prestaties en het beperken van kosten?

Ik neem aan dat met de BeterBenutten-functies voor het bestaande spoorwegnet wordt bedoeld op de invoering van BB21-systemen en van ERTMS in het bijzonder. Zoals in het MIT-projectenboek 2006 aangegeven zal dit plaatsvinden via het programma Beheer en Onderhoud. ProRail heeft hiervoor in haar beheerplan de categorie «vervangingsinvesteringen overig» opgenomen. Een deel hiervan zal gebruikt worden voor het programma Mistral, het vervangingsprogramma voor beveiligingsinstallaties. In het Algemeen Overleg op 2 oktober 2008 heb ik uw Kamer naar aanleiding van een vraag van het lid Roemer al geïnformeerd over de volgende vier afspraken, die ik met ProRail heb gemaakt over de samenhang tussen de implementatie van ERTMS enerzijds en het vervangingsprogramma Mistral anderzijds:

1. De beveiligingsinstallaties die in het kader van Mistral worden geïnstalleerd zullen worden voorbereid op ERTMS
2. ERTMS zal zodoende worden geïmplementeerd naarmate het Mistral-programma vordert

3. Deze gemaakte afspraken zullen worden vastgelegd in het beheerplan 2009, dat naar de Tweede Kamer zal worden verstuurd.
4. Er zal een regulier overleg tussen VenW en ProRail plaatsvinden over deze samenhang.

Verder heb ik uw Kamer op 11 juli 2008 geïnformeerd over de stand van zaken van de implementatie van ERTMS (Kamerstuk 2007–2008, 29 893 nr. 73). Ik heb daarbij aangegeven dat het ERTMS-implementatieplan van de spoorsector in de komende 2 jaar zal worden geëvalueerd op basis van de praktijkervaringen die worden opgedaan met het baanvak Amsterdam–Utrecht, de HSL-Zuid, de Betuweroute, Mistral en de werkzaamheden aan de Hanzelijn. De mogelijkheden voor de verbetering van de benutting van het bestaande spoorwegnet, voor het verhogen van de prestaties en voor het beperken van kosten maken onderdeel uitmaken van deze evaluatie. Eind 2010 zal ik uw Kamer over de resultaten van deze evaluatie informeren.

29

Hoe staat het met de ontwikkeling van European Traffic Management Layer?

European Traffic Management Layer (ETML) wordt door sommige spoorwegdeskundigen, onder andere binnen de Union Internationale des Chemins de fer (UIC), beschouwd als een te ontwikkelen subsysteem binnen ERTMS, dat kan bijdragen aan de capaciteitsoptimalisatie op het spoor. Ook in de notitie «Slimmer, Sneller en Zuiniger op het spoor» van de ChristenUnie (11 oktober 2008) wordt hiernaar verwezen. Zoals door mij aangegeven in het Algemeen Overleg met uw Kamer over het functioneren en de aansturing van ProRail op 2 oktober 2008 zal ik apart schriftelijk reageren op deze notitie. Ik zal dan ook nader ingaan op ETML. Overigens beschouwen de Europese Commissie en de European Railway Agency (ERA) ETML niet als een onderdeel van ERTMS.

30

Hoeveel budget uit het programma Kleine stations is gereserveerd voor de stations genoemd in voetnoot 3 op blz. 310 en zijn daar ook stations genoemd die reeds in eerdere jaren zijn gefinancierd en dus niet vallen onder het budget van € 77 miljoen?

Voor de drie stations Europapark, Bleizo en Sassenheim is per station maximaal € 6,3 mln (inclusief BTW, prijspeil 2008) ten laste van het programma gereserveerd. Voor het station Helmond Brandevoort moet de slotdeclaratie door ProRail nog worden ingediend, alvorens de subsidie definitief kan worden vastgesteld. Na vaststelling van de subsidie vindt verrekening plaats met het programmabudget. De subsidie voor de stations Tilburg Reeshof, Almere Oostvaarders, Arnhem Zuid en Ypenburg is definitief vastgesteld en reeds verrekend met het programmabudget. Deze laatstgenoemde stations vallen niet onder het budget van € 77 mln.

31

Hoeveel budget van de € 77 miljoen voor het programma Kleine stations is nog niet gereserveerd voor specifieke stations?

Voor de stations Europapark, Bleizo en Sassenheim is ten laste van het programma aanleg kleine stations maximaal € 6,3 mln (inclusief BTW, prijspeil 2008) gereserveerd. Voor het station Helmond Brandevoort moet nog de slotdeclaratie worden ingediend om de subsidie definitief vast te stellen. Per saldo resteert € 52,4 mln (inclusief BTW, prijspeil 2008) aan budget voor het programma kleine stations.

32

Over de stand van zaken van stations Hoevelaken en Schiedam Kethel: wanneer zijn alle genoemde projectstudies gestart en wat is de planning voor oplevering van deze studies en de mogelijke realisatie?

Hoevelaken: De planstudie is begin 2007 in opdracht van de gemeente Nijkerk gestart. Het voorontwerp is afgerond. Momenteel wordt gewerkt aan het opstellen van een projectovereenkomst ProRail-gemeente. Na het sluiten van deze projectovereenkomst kan het definitief ontwerp worden opgesteld. Huidig inzicht is dat de halte begin 2011 gerealiseerd kan zijn. Schiedam Kethel: Station Schiedam Kethel vormt onderdeel van de planstudie Den Haag-Rotterdam in het kader van Programma Hoogfrequent Spoor, waarvoor besluitvorming is voorzien vóór de zomer van 2010. In overeenstemming met de in het programma Randstad Urgent gemaakte planningsafspraken, zal in het voorjaar van 2009 voor deze corridor worden gezien welke keuzes er voortkomen uit de samenhang tussen diverse ontwikkelingen, zoals de tunnel Delft, de Hoekselijen en de voortgang van planstudies.

33

Waarom is ervoor gekozen om afgestudeerden vanaf oktober 2008 een gratis voordeelurenkaart te geven?

Binnen het Actieplan Spoor is gezocht naar een maatregel om de grote groep studenten die jaarlijks hun OV-kaart inleveren te behouden als treinreiziger. Binnen het beschikbare budget is tot een aanbod gekomen in samenwerking met NS. Een voordeelurenkaart maakt dat de overgang van «niets betalen met een studentenkaart», naar het moment dat het volle pond moet worden betaald geleidelijker verloopt. Uit een breed proces rond het opstellen van het Actieplan met diverse partijen, waaronder studenten- en vakbonden, bleek hiervoor een groot enthousiasme te bestaan. Oktober was het snelste moment waarop de kaart beschikbaar was nadat er afspraken met de vervoerders gemaakt waren en de technische uitvoering voor deze grote groep realiseerbaar was.

34

Hoeveel voordeelurenkaarten verkoopt de NS jaarlijks? En voor welk bedrag schaffen afgestudeerden jaarlijks treinkaartjes met korting aan?

Momenteel zijn er zo'n 1,4 miljoen Nederlanders in het bezit van een Voordeelurenkaart. Over het tweede deel van de vraag heb ik op dit moment geen informatie.

35

Hoeveel jaar- en maandabonnementen verkoopt de NS jaarlijks en voor welk gemiddeld bedrag?

Van de totale jaaronzet van beschermde kaartsoorten door NS (enkele reis voltarief 2e klas, retour voltarief 2e klas, abonnementen 2e klas en het NS-deel van de OV-Jaarkaart 2e klas) was in 2007 40% afkomstig uit abonnementen en ca. 5 % afkomstig uit het NS-deel van de OV-Jaarkaart.

36

Hoe verhouden de jaarlijkse budgetten voor bovenbouwvernieuwing zich tot de raming van de kosten voor de periode 2008-2013 en waarom wordt de reeks opgeschoven van 2007-2012 naar 2008-2013?

Het onderdeel bovenbouwvernieuwing beslaat ca. 15% van het totale budget dat aan ProRail ter beschikking wordt gesteld voor het jaarlijkse beheer en onderhoud. Het totaal voor bovenbouwvernieuwing beschik-

bare budget tot en met 2020 is vastgelegd in de Nota Mobiliteit. Jaarlijks wordt bezien in hoeverre de totale subsidieaanvraag van ProRail past binnen de beschikbare middelen op de rijksbegroting. Wanneer herprioriteringen binnen de aanvraag van ProRail niet mogelijk of wenselijk zijn, zal zonedig worden voorgesteld om de rijksbegroting aan te passen middels kasschuiven. Bovenbouwvernieuwing is een reguliere, jaarlijks terugkerende activiteit en geen op zichzelfstaand project. Het opschuiven van de reeks met een jaar houdt slechts verband met het houden van aansluiting tussen het projectblad bovenbouwvernieuwing (pagina 110 MIRT) en de begrotingstabel voor artikel 13.02 (pagina 325 MIRT). In 2007 is € 215 miljoen aan ProRail uitgekeerd voor bovenbouwvernieuwing.

37

Hoeveel tijdswinst wordt in het kader van het speerpunt «kwalitatief goede reistijden» op welke treinverbinding voor welk bedrag gerealiseerd?

In de Beleidsbrief Netwerkaanpak (kamerstuk 2007–2008, 29 644, nr. 85) van 19 november 2007 is opgenomen dat de verhoging van de frequenties – ondanks de toename van het treinverkeer voor personen en goederen – gepaard zal gaan met het bieden van kwalitatief goede reistijden naar de landsdelen (zoals in de dienstregeling 2008). Dit om te voorkomen dat bij hogere frequenties in de brede Randstad, de reistijd van de Randstad naar de landsdelen verslechtert, bijvoorbeeld door het verloren gaan van aansluitingen. Thans is aan een aantal maatregelen aan de infrastructuur in uitvoering die kosteneffectief zijn gebleken en die daadwerkelijk reistijdwinst opleveren.

Zoals bekend gaat het dan om maatregelen uit het pakket reistijdverkorting:

- Zijperron Deventer (€ 15,5 mln)
- Wachtsporen Beilen (onderdeel van goederentraject Amersfoort–Onnen) (€ 4,8 mln)
- Sittard–Heerlen (€ 23,8mln)

De reistijden die mogelijk zijn worden bepaald door het dienstregelingsontwerp. Dienstregelingsmaatregelen en eventuele kansrijke infrastructurele maatregelen zullen in het kader van planstudies van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer in kaart worden gebracht.

38

Waarom is het project de Emperbocht, waarmee reizigers een kwartier tijdswinst kunnen boeken in de reis van Arnhem naar Apeldoorn, niet opgenomen in het kader van het speerpunt «kwalitatief goede reistijden»?

In de Beleidsbrief Netwerkaanpak (kamerstuk 2007–2008, 29 644, nr. 85) van 19 november 2007 is opgenomen dat de verhoging van de frequenties – ondanks de toename van het treinverkeer voor personen en goederen – gepaard zal gaan met het bieden van kwalitatief goede reistijden naar de landsdelen (zoals in de dienstregeling 2008). Dit om te voorkomen dat bij hogere frequenties in de brede Randstad, de reistijd van de Randstad naar de landsdelen verslechtert, bijvoorbeeld door het verloren gaan van aansluitingen. Zoals aangegeven in antwoord op vraag MIRT 037 worden dienstregelingsmaatregelen en eventuele kansrijke infrastructurele maatregelen voor dit speerpunt in het kader van planstudies van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer in kaart gebracht. Gezien de ligging van de Emperbocht zal deze naar verwachting niet kunnen bijdragen aan verbetering van de reistijden vanuit de landsdelen van en naar de Randstad.

39

Enkele vragen over 2e fase Herstelplan Spoor:

- a. Hoeveel budget is besteed aan de projecten van de 2e fase Herstelplan Spoor die in uitvoering of al gereed zijn en hoe is het budget verdeeld over de overige projecten?
 - b. Kunt u een toelichting geven op de beperking van de scope voor 's Hertogenbosch Zuidzijde (huidig MIRT: DVM, vorig MIRT: vrije kruising) in relatie tot de conclusie in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer dat een vrije kruising nodig is?
 - c. Hoeveel budget is nodig voor een vrije kruising bij 's Hertogenbosch Zuidzijde en hoeveel is voor 's Hertogenbosch Zuidzijde opgenomen in de 2e fase Herstelplan Spoor?
 - d. Klopt het dat enkele projecten later worden opgeleverd door late grondverwerving?
 - e. Wat is de planning van afronding van de capaciteitsvergrotingsplannen van alle projecten van de 2e fase herstelplan spoor?
 - f. Klopt het dat het project Amsterdam Transformatorweg, vrije kruising is stilgezet (zie ook blz. 171); zo ja, waarom is dat zo en zo nee, wat is dan de stand van zaken bij het project?
 - g. Wat is de stand van zaken bij de projecten Vechtbrug Weesp en Eindhoven transfercapaciteit en wanneer komen de genoemde projecten in uitvoering?
 - h. Zijn alle projecten uit 2e fase Herstelplan Spoor gereed in 2012?
- a. 25,4 miljoen euro, voor de projecten Schiphol Dynamisch Verkeers Management, Schiphol tunnelveiligheidsmaatregelen, Dynamisch Verkeers Management (ontwikkeling Routelint 1), en Breda 3e perron. Voor het resterende budget zijn maatregelen in studie en is realisatie uiterlijk in 2012 voorzien. Definitieve budgettoerekening volgt na de planstudiefase.
 - b. In de capaciteitsanalyse voor het knelpunt bij 's-Hertogenbosch is onder andere het alternatief onderzocht van een vrije kruising aan de zuidzijde (bij Vught). Dit alternatief blijkt echter niet realiseerbaar vóór 2013 en past als zodanig dan ook niet binnen de scope van het Herstelplan Spoor. Er is nu gekozen voor een alternatief (DVM) dat in de toekomst uitbreidbaar is met een vrije kruising aan de zuidzijde. Het knelpunt aan de noordzijde kan op deze manier wel vóór 2013 opgelost worden. Tussen ProRail en de gemeente Vught vinden momenteel gesprekken plaats over de gebiedsontwikkeling bij Vught en over de mogelijkheid om een vrije kruising aldaar in te passen.
 - c. Het Herstelplan project Den Bosch kost 72 miljoen, waarvan 1.9 mln euro voor DVM Den Bosch–Vught. Een uitbreiding van Den Bosch–Vught naar 4 sporen en een vrije kruising te Vught kost naar huidige inschatting circa 65 miljoen extra. De kosten voor deze uitbreiding zijn opgenomen in het programma PHS en de nota «Ruimte voor de rails».
 - d. Neen, grondverwerving wordt gestart na besluitvorming over het capaciteitsvergrotingsplan en het investeringsvoorstel.
 - e. De capaciteitsvergrotingsplannen zullen in 2009 worden afgerond. Gepland wordt dat alle projecten gereed zullen zijn in 2012.
 - f. Nee, na een heroverweging is besloten om dit project doorgang te laten vinden.
 - g. De capaciteitsvergrotingsstudies voor deze projecten zijn in 2008 gestart. In deze fase worden nog verschillende varianten onderzocht. Verwacht wordt dat eind 2008 of begin 2009 voor deze beide projecten een voorkeursvariant kan worden bepaald.
 - h. Voor zover nu bekend is dat voor bijna alle projecten haalbaar, tenzij externe oorzaken zoals eventuele bezwaar- en beroepsprocedures tot vertraging leiden. De projecten 's-Hertogenbosch en Amersfoort hebben een doorloop tot in 2013.

40

Welke voortgang is in 2008 geboekt met het project Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua en wanneer worden hier concrete resultaten van verwacht?

Momenteel wordt een planstudie uitgevoerd voor het Nederlands deel van de aanpassingen van de infrastructuur van de corridor Rotterdam Genua. Daarbij is de ontwikkeling van ERTMS op de gehele corridor Rotterdam–Genua een centraal onderdeel. In 2006 is een intentieverklaring tussen Ministers getekend over het uitrollen van ERTMS op de corridor per 2012 (2015 voor Oberhausen–Mannheim). In 2007 is met succes aanvraag voor TEN-financiering voor deze corridor ingediend. Zoals uiteengezet in de brief aan de Tweede kamer van 9 september 2008 (kamerstuk 2007–2008, 31 305 nr. 73) is de bedoeling om einde 2008 tot besluitvorming te komen over het corridor implementatieplan voor ERTMS op de corridor. Daarbij geldt dat in elk geval Duitsland en Zwitserland ERTMS niet kunnen implementeren met de huidige versie van ERTMS. Daarom wordt, in nauw overleg met de Europese coördinator van ERTMS-corridders Karel Vinck, samengewerkt om te komen tot goed afgestemde parallelle systeemontwikkeling en implementatie van ERTMS op de corridor. Naast de aanpassing van infrastructuur wordt intensief samengewerkt op andere terreinen voor optimalisatie van de goederencorridor, zoals terminal management, wederzijdse erkenning van locomotieven en machinisten, toezicht en spoorweggeluid. Daartoe is het actieplan voor de corridor recent geactualiseerd voor de periode 2008–2012.

41

Hoe verhoudt zich de herprioritering van de uitvoering van Aslastencluster III tot de groei in het goederenvervoer en welke projecten hebben als gevolg hiervan een hogere prioriteit gekregen?

Aslastencluster III betreft het opheffen van aslastenbeperkingen van de lijnen ten noorden van Zwolle. De groei van het goederenvervoer is vooral opgetreden in de internationale afvoer over de Nederlands-Duitse grens. Het binnenlands vervoer is minder toegenomen. Er is voor gekozen eerst de resultaten van het onderdeel «Toekomstvast routing goederenvervoer» van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer af te wachten. Dit heeft dus een hogere prioriteit gekregen. Op grond van de resultaten van dit onderzoek zal gezien worden wanneer de uitvoeringsopdracht voor dit cluster wordt gegeven.

42

Houdt u vast aan de projectplanning voor de geluidspilots spoorgoederenvervoer (afronding in 2009) en welke kosten zijn er straks verbonden aan het inbouwen van de LL-blokken, die nu nog niet internationaal zijn goedgekeurd?

De projectplanning van de geluidspilots is gebaseerd op de tijd die nodig is om een internationale vrijgave van de LL-blokken te realiseren en om een goed beeld te krijgen van de LCC (Life Cycle Costs) van deze LL-blokken. Internationale vrijgave van deze blokken door de UIC is voorzien in 2009 en eind 2009 zijn de resultaten van de LCC modellen te verwachten. Derhalve houd ik vast aan de huidige projectplanning (gereed eind 2009) en kan ik nu de resultaten van de LCC nog niet bekend zijn, nog geen uitspraak doen over de kosten die verbonden zijn aan het inbouwen van LL-blokken.

43

Wanneer is het uitvoeringsplan voor de RSP Zuiderzeelijn gereed?

De voortgang van de uitvoering van het RSP maakt onderdeel uit van de bestuurlijke overleggen MIRT voor Noord Nederland. Een eerste voortgangsrapportage is besproken tijdens het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2008. Deze rapportage wordt gelijktijdig met de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen naar de Tweede Kamer gestuurd. Per project wordt een planning en budget opgenomen. Op deze manier wordt de Tweede Kamer regelmatig geïnformeerd over de uitvoering van het Regio-specifiek Pakket.

44

Welke mobiliteitsprojecten maken onderdeel uit van de verkenning Zuidplaspolder?

Het project Parallelstructuur A12/Gouweknoop maakt onderdeel uit van de Zuidplaspolder. Het betreft een gezamenlijk project van Rijk en regio, het project wordt ook gezamenlijk gefinancierd. Concreet gaat het om drie onderdelen:

1. een nieuwe OWN-verbinding over/onder de Gouwe parallel aan de A12 als ontsluiting van Gouda richting Den Haag v.v.
2. een OWN-verbinding tussen de A20 en de A12 Van Moordrecht naar Waddinxveen («Moordrechtboog»)
3. de Verlengde Veilingroute van Waddinxveen naar de A12/Bleiswijk. Het gaat om OWN-verbindingen die het HWN ontlasten en tegelijkertijd een oplossing zijn in verband met de verstedelijking van de Zuidplaspolder.

45

Hoe gaat u ervoor zorgen dat alle onderzoeken en het werk aan de spoorontsluiting van de Tweede Maasvlakte zijn afgerond voor 2013?

Met het Havenbedrijf Rotterdam N.V. zijn afspraken gemaakt over de aanleg en inrichting van Maasvlakte 2. Deze afspraken zijn vastgelegd in het Bestuursakkoord inzake de uitvoering van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam op 25 juni 2004 en nader uitgewerkt in de Uitwerkingsoverkomst op 2 september 2005. Over deze overeenkomsten is de kamer eerder geïnformeerd. In voornoemde overeenkomsten is bepaald dat Maasvlakte 2 voor rekening en risico van Havenbedrijf wordt gerealiseerd. Voor Maasvlakte 2 is een scope gedefinieerd die eveneens is opgenomen in deze overeenkomsten. De spoorinfrastructuur, waaronder de aansluitingen op het bestaande spoor, 16 rangeersporen en de spoorinfrastructuur langs de buitencontour, is eveneens in deze overeenkomsten gedefinieerd. De spoorinfrastructuur op Maasvlakte 2 zal meegroeien met de vraag vanuit de markt en aansluiten bij afspraken over de modalshift. De voorbereidingen met betrekking tot de totale spoorinfrastructuur voor zowel Maasvlakte 1 als Maasvlakte 2 zijn momenteel in afstemming met ProRail en Keyrail op masterplanniveau afgerond. De nadere uitwerking hiervan ligt op schema. Bij oplevering van de eerste containerterminal op Maasvlakte 2 in 2013 zal de noodzakelijke spoorcapaciteit beschikbaar zijn. Naast de realisatie van de spoorinfrastructuur op Maasvlakte 2 zelf is in het MIRT-projectenboek 2009 ook een verkenning opgenomen met een breder scope, zowel in de tijd als het in beschouwing te nemen gebied.

46

Wanneer kan de Kamer duidelijkheid verwachten over de financiële rijksbetrokkenheid bij het geheel aan projecten in de regio Holland Rijnland?

Over de financiële rijksbetrokkenheid bij het geheel aan projecten in de regio Holland Rijnland zal in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2008 worden gesproken. Over de resultaten van dit bestuurlijk overleg zal de Kamer medio november worden geïnformeerd.

47

Hoe gaat u ervoor zorgen dat alle onderzoeken, maar vooral ook het werk in de Ruit Rotterdam, gedaan worden voordat de hele regio vastloopt, zeker gezien de verhoogde druk die de Tweede Maasvlakte op de infrastructuur in dit gebied gaat leggen?

Ik werk hard aan de bereikbaarheid van de regio Rotterdam. Voor de middellange termijn wordt extra wegcapaciteit toegevoegd met de projecten A15 Maasvlakte-Vaanplein, de A4 Delft-Schiedam en de A13/16/20. De Verkeersonderneming is ingesteld om de verkeersdruk op de A15 te reduceren. Hiervoor heb ik medio 2008 € 11,2 mln beschikbaar gesteld.

In het Bestuurlijk Overleg MIRT van mei 2008 is het plan van aanpak van de MIRT-Verkenning Ruit Rotterdam vastgesteld. Dit plan van aanpak is een breed gedragen plan met als doel de bereikbaarheid in de Rotterdamse regio voor de lange(re) termijn te waarborgen. Verschillende partijen hebben hieraan een bijdrage geleverd. Op 27 oktober 2008 heb ik met de Stadsregio Rotterdam, het Randstad Urgent contract voor de MIRT-Verkenning Ruit Rotterdam gesloten. Openstelling van de tweede Maasvlakte is voorzien in 2012 en zal leiden tot een geleidelijke groei van met name het vrachtverkeer op de A15.

Ik verwacht dat bovenstaande projecten tijdig gereed zijn om deze groei op te vangen.

Voor de A15 Maasvlakte-Vaanplein, de A4 Delft-Schiedam en de A13/16/20 zijn reeds Randstad Urgent contracten gesloten.

48

Wanneer komt er duidelijkheid over het overkappen van de A1 bij Diemen?

Op donderdag 23 oktober 2008 heb ik overeenstemming bereikt over de inpassingsmaatregelen behorende bij de wegwitbreiding van de A1/A6/A9. Onderdeel daarvan is een pakket van geluidwerende voorzieningen, waarbij het uitgangspunt is stand still 2008 te bereiken. Tot de voorzieningen behoren geluidwerend asfalt, geluidsschermen en gevelisolatie. Overkappen van de A1 bij Diemen is daarmee niet aan de orde.

49

Welke conclusies verbindt u aan de constatering van de Commissie MER dat de milieueffectrapportage over de aanpassing van de hoofdwegen tussen Schiphol, Amsterdam en Almere onvoldoende rekening houdt met de introductie van kilometerbeprijzing en bent u van plan een nieuw scenario door te rekenen, waarbij daarmee wel rekening wordt gehouden?

Ik heb besloten het advies van de commissie voor de m.e.r. over het meenemen van prijsbeleid in het project Schiphol-Amsterdam-Almere (A1-A6-A9) inhoudelijk over te nemen. Dat betekent dat een referentiesituatie met beprijzen zal worden uitgewerkt en doorgerekend, waarmee de alternatieven worden vergeleken. Anders dan de commissie adviseert, zal deze aanvullende informatie bij het ontwerp-Tracébesluit (OTB) ter visie worden gelegd. Alle relevante informatie dient immers bij het nemen van het MER-plichtig besluit beschikbaar te zijn. In dit geval is dat het Tracébesluit (TB). Ik bezie nog hoe ik de effecten van prijsbeleid inzichtelijk zal maken. Tevens verwijs ik meer in zijn algemeenheid naar het antwoord op vraag 1.

50

Hebt u al zicht op de wijze waarop de leefbaarheidsproblemen die door de wegverbredingen rond Diemen, Ouderkerk, Duivendrecht en Amsterdam Watergraafsmeer ontstaan, opgelost gaan worden?

Ik heb bij verschillende gelegenheden aangegeven het van groot belang te vinden, dat naast de bereikbaarheid ook de leefbaarheid langs de betrokken autosnelwegen wordt verbeterd. Daarom heb ik al in oktober 2007 met de regio afspraken gemaakt over de inpassing van de wegwitbreidingen in met name Amsterdam-zuidoost en Amstelveen. Op 23 oktober 2008 heb ik aanvullend overeenstemming bereikt, onder meer met de genoemde gemeenten.

Uitgangspunten zijn:

- Geluidsniveau behorende bij stand still 2008 Daar waar relevant wordt gekeken naar cumulatie van geluid door weg en spoor. Samenhangend en toekomstvast pakket geluidswerende maatregelen bestaande uit geluidsschermen en geluidreducerend asfalt;
- Aandacht voor innovatieve en duurzame oplossingen;
- Goede landschappelijke inpassing. Met deze aanvullende afspraken is het draagvlak voor het Stroomlijnalternatief verder toegenomen.

51

Hoeveel vertraging heeft de aanleg van de A2 (Holendrecht–Maarssen) opgelopen als gevolg van onderzoek naar luchtkwaliteit en wat heeft deze vertraging u gekost?

Het extra onderzoek naar luchtkwaliteit heeft ca. een jaar gekost. Door opname van dit project in de herziene Spoedwet wegverbreding en door koppeling van de aanleg van A2 Holendrecht–Maarssen 2x5 met de lopende werkzaamheden op de A2 (verbreding van 2x3 naar 2x4), is de geplande opening in 2010 nog realiseerbaar. De meerkosten vanwege het extra onderzoek naar luchtkwaliteit bedragen € 150 000 tot € 200 000.

52

Kan er in 2011 nog gestart worden met de realisatie van de aanleg van de A2 (Holendrecht–Maarssen)?

Zie ook het antwoord op vraag 51. Door combinatie van de werkzaamheden met het reeds lopende aanlegproject is versnelde aanleg en oplevering van het project A2 Holendrecht–Maarssen 2x5 mogelijk. Dit is voorzien in 2010.

53

Bent u van plan en wordt er onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om de vertraagde A4-projecten alsnog volgens de aanbevelingen van de Commissie Elverding op te pakken en waar mogelijk te proberen de vertraging in te lopen?

Zoals u bekend is wil ik een einde aan deze vertragingen maken. Recent heb ik de Kamer het Plan van Aanpak opgestuurd voor de invoering van de maatregelen die de Commissie Elverding mij had geadviseerd. De Projectdirectie versnelling besluitvorming infrastructurele projecten is inmiddels operationeel. En ik heb de Kamer recentelijk het wetsvoorstel versnelling besluitvorming wegprojecten doen toekomen. Momenteel wordt per project onderzocht in hoeverre het mogelijk is en wat er voor nodig is om de opgelopen vertragingen in te lopen. Voor de 30 projecten uit de Spoedaanpak ontvangt u hierover bericht voor de MIRT-behandeling. Het project A4 Burgerveen–Leiden is onderdeel van de Spoedaanpak en maakt deel uit van dit onderzoek. Daarbij anticipeer ik niet alleen op de nieuwe wetgeving, maar ook op eenvoudiger rekenen, het vereenvoudigen van het MER, etcetera. Verder wil ik alle andere lopende MIRT-projecten zoveel als mogelijk versnellen. Ik verwacht de Kamer daarover in de volgende Voortgangsrapportage inzicht te kunnen bieden. Dan zal ik u ook informeren over de A4 Delft–Schiedam en de A4 Dinteloord–Bergen op Zoom.

54

Ziet u de A13+A13/16-variant als een alternatief voor de A4-variant, of acht hij het denkbaar of zelfs wenselijk dat beide varianten uitgevoerd worden?

Als wordt gekozen voor de A4 Delft-Schiedam, dan zal de A13 niet worden verbreed.

Met de realisatie van de A4 Delft-Schiedam worden echter niet alle problemen in de Rotterdamse regio opgelost. Naar de oplossing van de problematiek loopt momenteel een MIRT-Verkenning.

Zie verder het antwoord op vraag 57.

55

Is de aanpassing van het Prins Clausplein uit de Verkenning Haaglanden (blz. 146) ook nodig als bij het project A4 Delft-Schiedam voor de variant A13+A13/A16 wordt gekozen?

In de MIRT-Verkenning Haaglanden wordt onderzocht hoe de bereikbaarheidsproblematiek voor de lange termijn (2020–2040) in de regio Haaglanden dient te worden aangepakt. Of een aanpassing van het Prins Clausplein gewenst is, en zo ja welke en wanneer, moet uit deze verkenning blijken. De eerste fase van de MIRT-Verkenning zal eind 2009 gereed zijn, het eindresultaat eind 2010. In het kader van de planstudie A4 Delft-Schiedam worden op dit moment verkeersonderzoeken uitgevoerd, gericht op het in beeld brengen van de verkeerskundige effecten van de beide alternatieven. De verwachting is dat de situatie bij het Prins Clausplein na realisatie van de A4 Delft-Schiedam (dan wel de verbrede A13 in combinatie met de A13/16) krap zal zijn, maar dat de realisatie van het project geen aanpassing van het Prins Clausplein noodzakelijk maakt. Dit geldt voor beide varianten. Voorjaar 2009 is de Trajectnota/MER gereed. Dan is meer in detail duidelijk wat het effect is van de alternatieven op de verkeersdoorstroming op het Prins Clausplein.

56

Hoe verhoudt de verbreding van de N209 zich tot de aanleg van de nieuwe rijksweg tussen de A13 en A16 uit het project A13/A16/A20 Rotterdam en tot de variant A13+A13/A16 uit het project A4 Delft-Schiedam (blz. 155)? Wordt de N209 daarbij een parallelstructuur die integraal onderdeel uitmaakt van deze nieuwe rijksweg?

De verbreding van de N209 kan op een kortere termijn gerealiseerd worden en deze wegcapaciteit blijft ook na de aanleg van de nieuwe rijksweg noodzakelijk. In het alternatief A13+A13/A16 van het project A4 Delft-Schiedam blijft de N209 bestaan als een (deels) parallelle verbinding met de lokale/regionale functie waarvoor deze provinciale weg bedoeld is. In het project A13/A16/A20 worden verschillende varianten vergeleken. Daarbij komt ook de gecombineerde ligging (een bundeling van beide wegen) aan de orde.

57

Waarom is in de planstudie A13/A16/A20 het uitgangspunt dat de A4 Delft-Schiedam wordt gerealiseerd? Er is immers toch ook nog de variant A13+A13/A16 (blz. 155)?

De planstudie A4 Delft-Schiedam beoogt de bereikbaarheid te verbeteren tussen Den Haag en Rotterdam door de A13 te ontlasten. Met de realisatie van de A4 Delft-Schiedam ontstaat voor het verkeer tussen Den Haag en Rotterdam een alternatief voor de A13. De planstudie A13/16 beoogt met name de fileproblematiek op de A20/ Noordelijke Ring van Rotterdam op te lossen. De verbreding van de A13 in combinatie met de A13/16, is een alternatief voor de A4 Delft-Schiedam en verbetert de verbinding tussen

Den Haag en Rotterdam. Dit alternatief lost de problematiek op de A20 niet op; de A13 en de A13/16 krijgen in dat geval door het ontbreken van een de A4 Delft-Schiedam teveel verkeer te verwerken. Daardoor blijft de verkeersdruk op de A13 ter hoogte van het Kleinpolderplein bestaan. Voor de oplossing van de problematiek op de A20 is de A4 Delft-Schiedam dus noodzakelijk en daarom als uitgangspunt gekozen.

58

Zal bij de uitbreiding van de A15 Maasvlakte-Vaanplein de A15 ook aangesloten worden op de N214/ N216?

Er is bij dit project géén sprake van extra aansluitingen. Het project A15 Maasvlakte-Vaanplein betreft voornamelijk het verbreden van delen van de weg en het ombouwen van het eerste deel van de weg vanaf de kust gezien tot een stadsautosnelweg.

59

Hoe wilt u de verkeersproblemen, die naar verwachting op de A15 zullen ontstaan tijdens de werkzaamheden, aanpakken om algehele vastloop te voorkomen?

Beperking van verkeershinder gedurende de werkzaamheden aan de A15 Maasvlakte-Vaanplein wordt langs de volgende twee lijnen aangepakt. In de eerste plaats zal beperking van de verkeershinder één van de criteria zijn waarop de biedingen van de aanbieders zullen worden beoordeeld. In de tweede plaats is op 9 juli 2008 de Verkeersonderneming officieel van start gegaan. De Verkeersonderneming is een samenwerkingsverband van verschillende overheden in de regio Rotterdam. Deze is speciaal opgericht om het fileprobleem op de A15 corridor te verminderen. Dit gebeurt via zowel de aanbodkant (optimaliseren van de wegcapaciteit mbv verkeersmanagement) als de vraagkant (maatregelen voor reductie van het gebruik van de A15 corridor in de spits).

60

Wat is de stand van zaken van de OV-maatregelen die onderdeel uitmaken van de Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort? Maken deze deel uit van de planstudies A27/A1 en A28 of moet hiervoor nog een separate planstudie starten?

De regio heeft onlangs een besluit genomen over een pakket aan no-regret-maatregelen ter waarde van 50 mln. voor met name OV-maatregelen in het kader van de pakketstudies Ring en Driehoek. Deze maatregelen zijn onderdeel van een totaalpakket aan samenhangende maatregelen voor het hoofdwegennet, onderliggend wegennet, openbaar vervoer, verkeersmanagement, fiets en mobiliteitsmanagement. Elke maatregel doorloopt zijn eigen pad van procedures en besluitvorming. Studies naar uitbreiding van wegcapaciteit kunnen alleen worden gestart als ze zijn opgenomen in het MIRT en als ze de tracewetprocedure volgen. De OV-maatregelen uit de driehoek volgen niet de procedure van de planstudie.

61

Maakt knooppunt Hoevelaken deel uit van de planstudies voor de Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort en wanneer kan de Kamer duidelijkheid verwachten over de aanpak van dit knooppunt?

Er worden momenteel afspraken gemaakt over de start van de planstudie Hoevelaken. Het voornemen is om de startnotitie Hoevelaken voor het einde van dit jaar uit te brengen.

62

Wordt de aanvullende waarde van de Eemlus, die het knooppunt Hoevelaken zou kunnen ontlasten, in de planstudies voor de Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort meegenomen?

Ja. Ik kan hierbij aangeven dat ook de door VNO/NCW voorgestelde Eemboog een plaats krijgt in de startnotitie als een te onderzoeken variant.

63

Wat zijn de toekomstige plannen met de N11, waarvan MKB Nederland heeft aangegeven dat die verbeterd moet worden?

MKB Nederland heeft zich in algemene zin uitgelaten over de verbreding en de besluitvorming van de N-wegen van het onderliggend wegennet. Over de Rijksweg N11 hebben mij naar mij beste weten geen specifieke verbetervoorstellen van de zijde van deze organisatie bereikt.

64

Waaruit volgt de bepaling dat in de pakketstudie voor de Ring Utrecht maximaal € 1,2 miljard aan investeringen in het hoofdwegennet gedaan mag worden en maximaal € 235 miljoen in het onderliggende wegennet?

Deze afspraken komen voort uit de bestuursovereenkomst Bereikbaarheid Regio Utrecht, die door rijk en regio is ondertekend op 13 november 2006. Op basis van de resultaten van de MIT-Verkenning/Netwerkanalyse Regio Utrecht, die hebben geleid tot een afbakening aan kansrijke maatregelen, zijn destijds concrete afspraken vastgelegd over de reikwijdte, verdeling van verantwoordelijkheden en financiering en fasering van de pakketstudies (waaronder de Ring).

65

Hoe groot is het budget voor het OV-pakket binnen het project Ring Utrecht?

In de Bestuursovereenkomst Bereikbaarheid Regio Utrecht uit november 2006 is vastgelegd dat de financiële investering in kansrijke maatregelen, op basis van de netwerkanalyse/verkenning Utrecht), in het OV maximaal € 100 mln zal bedragen, voor zowel de pakketstudie Ring Utrecht als de Driehoek. Daarnaast is er in de gehele regio Utrecht sprake van meerdere planstudies en programma's waarbij OV-maatregelen worden onderzocht, zoals bijvoorbeeld de planstudies in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), VleuGel/Randstadspoor en NSP Utrecht. Ik verwijs u voor deze specifieke projecten naar het MIRT.

66

Kunt u de budgetverhoging van € 32 miljoen toelichten (van € 1 293 miljoen in MIRT 2008 naar € 1 325 miljoen in MIRT 2009)?

De verhoging met € 32 mln bestaat uit een drietal posten

- een toegevoegde bijdrage van de gemeente Utrecht ad € 22 mln. voor de aanleg Zuidelijke Stadsweg en Taatseviaduct over de A2 bij Hoogelegen
- prijs- en looncompensatie ad € 15 mln
- taakstelling coalitieakkoord ad – € 5 m

67

Wanneer verwacht u het onderzoek in het kader van de herstart van de tracéwetprocedure voor het Project Amsterdam Zuidas af te ronden?

Ik verwacht bij het Kabinetsbesluit over het project Zuidas tevens inzicht te kunnen bieden in de vervolgstappen van de Tracéwetprocedure voor het project Amsterdam Zuidas, mede rekening houdend met de procedurele uitwerking van het Kabinetsbesluit over OV-SAAL van 20 maart 2008. Over het vervolg van het besluitvormingstraject over het project Zuidas wordt u door de minister van VROM nader geïnformeerd naar aanleiding van uw schriftelijke vraag aan de minister van VROM van 15 oktober 2008 (08-VROM-B-055).

68

Welke korte termijn-maatregelen binnen OV-SAAL zijn pas gerealiseerd in 2014 i.p.v. 2012, betekent dat een vertraging ten opzichte van het vorige MIRT en hoe verhoudt de realisatie van die maatregelen in 2014 zich tot de opening van de Hanzelijn in 2012?

In het MIRT 2008 is uitgegaan van oplevering van een «no regret» pakket in 2012. Besluitvorming over OV SAAL moest toen nog plaatsvinden en het maatregelenpakket voor de korte termijn moest nog worden vastgesteld. Nadat aanvullend onderzoek was uitgevoerd naar nut en noodzaak van spooruitbreiding in Almere, kon besluitvorming over het korte termijn pakket volgen. Het Kabinet heeft de Tweede Kamer hierover op 20 maart 2008 per brief (kamerstuk 2007–2008, 31 089 nr. 14) geïnformeerd. Daarin staat tevens dat de realisatie van de korte termijn maatregelen van OV SAAL gericht is op 2013. En dat gelet op de benodigde doorlooptijden voor onder meer de planologische procedures enkele onderdelen naar verwachting in 2014 gereed zullen zijn. Het MIRT 2009 voorziet daarom dat de maatregelen in 2013 en 2014 opgeleverd zullen worden. Oplevering in 2014 zal conform de huidige inzichten hoogstwaarschijnlijk gelden voor de aanpassing van de aansluiting bij Riekerpolder, waar een dubbele vorkaansluiting wordt gerealiseerd en in samenhang daarmee mogelijk ook aanpassingen aan de A10 noodzakelijk zijn. Dit heeft geen invloed op de opening van de Hanzelijn eind 2012.

69

Welke ov-maatregelen zullen betaald worden uit het deel van het budget voor spoorse maatregelen dat, afhankelijk van het principebesluit over lange termijn maatregelen, voor ov-maatregelen ingezet zal worden?

Het besluit over de spoormaatregelen, die op middellange termijn (de periode tot 2020) uitgevoerd moeten worden neemt het kabinet in het najaar van 2009. In datzelfde najaar worden in samenhang daarmee tevens besluiten genomen over de oplossingsrichtingen voor de lange termijn, waaronder een principebesluit over een eventuele IJmeerverbinding. Ik kan op dit moment nog geen uitspraken doen over welke maatregelen dat zijn, aangezien het onderzoek daarnaar nog in volle gang is.

70

In welke mate spelen problemen bij de financiering een rol in de onderhandelingen rond het masterplan Fietsenstalling Amsterdam CS?

Het Masterplan en de Fietsenstalling zijn twee afzonderlijke projecten. ProRail voert in opdracht van het rijk een planstudie uit naar de fietsenstalling (zie ook de vragen 71–73). De gemeente Amsterdam, NS en ProRail hebben een Masterplan voor Amsterdam Centraal opgesteld. Voor Amsterdam geldt dat er een maximum budget vastgesteld is, waarbinnen de oplossing tot oplevering van de stallingplaatsen gevonden moet worden.

71

Wanneer komt er duidelijkheid over de locatie van de nieuwe fietsenstalling bij Amsterdam CS en hoeveel extra kosten levert de vertraging op die door de onduidelijkheid daarover is opgelopen?

Tijdens een bestuurlijk overleg is de gemeente Amsterdam op 8 september jl. vooralsnog niet akkoord gegaan met de door ProRail voorgestelde voorkeursvariant voor 7000 plaatsen onder het Open Havenfront. Er volgt nu eerst een studie, waarin ook andere opties worden onderzocht, die binnen een half jaar resultaat moeten opleveren. Het gereserveerde bedrag in het MIRT voor het genoemde project blijft als taakstellend budget gehandhaafd.

72

Hoeveel fietsenstallingen zouden er op Amsterdam CS beschikbaar zijn na realisatie van de 7000 plaatsen onder het wateroppervlak van het Westelijk Openhavenfront, zou er dan nog een tekort zijn en zo ja, hoe groot?

Er zullen dan in totaal 10 000 plaatsen beschikbaar zijn (inclusief locatie Noord Westzijde en Postzakkengebouw). Volgens een recente actualisatie van de prognose door ProRail is dit ongeveer gelijk aan de behoefte aan stallingplaatsen op Amsterdam Centraal.

73

Hoe verhoudt het aantal fietsenstallingen per 1000 reizigers op Amsterdam CS zich tot het aantal stallingen per 1000 reizigers op de 20 grootste stations van Nederland?

De behoefte aan stallingplaatsen is van veel factoren afhankelijk en voor elk station verschillend.

Zo hangt dit onder andere af van het aantal in- en uitstappers, de beschikbaarheid van lokaal openbaar vervoer, het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in de directe omgeving van het station en fysieke belemmeringen. De fiets als voor- en na transportmiddel heeft op Amsterdam Centraal ten opzichte van andere grote stations in Nederland een minder groot aandeel. Het is niet goed mogelijk om een algemene uitspraak te doen over het aantal benodigde stallingplaatsen per 1000 in- en uitstappers. Uit ProRail cijfers van het programma «Ruimte voor de fiets» blijkt dat de verschillen tussen stations wat deze verhouding betreft groot zijn. Per 1000 in- en uitstappers varieert het aantal stallingplaatsen op grote stations tussen de 60 en meer dan 200. Zoals aangegeven ligt de verhouding op Amsterdam CS aan de onderkant van deze bandbreedte.

74

Wat zijn indicatief de additionele kosten van extra perrons die in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer worden «voorkomen» op station Utrecht Centraal (blz. 14 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, bijlage bij 29 984, nr. 148), in hoeverre zouden deze perrons wel nodig zijn als de spoorlijn Breda-Utrecht wordt gebouwd en wordt de ruimtelijke reservering van deze perrons gehandhaafd?

De rapportage van ProRail/NS/BRG, die als bijlage bij de voortgangsrapportage Kabinetsambities spoor aan de Kamer is gezonden (kamerstuk 2007–2008, 29 984 nr. 148) d.d. 4 september 2008 geeft een indicatie van de mogelijke uitbreidingen in en rond Utrecht. ProRail heeft gezocht naar de meest effectieve maatregelen om het treinverkeer in de diverse PHS varianten te kunnen verwerken. Dit heeft geleid tot een maatregel in de vorm van een aanpassing van het emplacement Utrecht en extra sporen ten zuiden van Utrecht. Daarbij is geen rekening gehouden met extra treinen van en naar Utrecht in geval van een mogelijke nieuwe spoorlijn

Breda-Utrecht. Waar welke additionele uitbreidingen voor PHS precies nodig zijn en welke maatregelen op het gebied van transfer, geluid, overwegen en emplacementen daar bij horen, zal blijken uit de planstudies en de daarin te bestuderen varianten voor personenvervoer en goederenvervoer. De te nemen maatregelen zullen voor de zomer 2010 aan de Kamer worden voorgelegd. Naar de mogelijke spoorlijn Utrecht–Breda vindt op dit moment een audit plaats door KIM naar de vervoergegevens ProRail is bezig met een toets op de kostenraming.

Zoals toegezegd in de beantwoording op de kamervragen (Aanhangsel II, nr. 2171, 2007–2008 d.d. 3 april 2008) streef ik er naar de Tweede Kamer voor de MIRT-behandeling op 14 december 2008 de resultaten te presenteren.

75

Wat zijn indicatief de meerkosten om tussen Utrecht CS en Utrecht Lunetten meteen 8 i.p.v. 6 sporen te realiseren (conform Programma Hoogfrequent Spoorvervoer) zodat zowel richting Arnhem als richting Den Bosch 4 sporen beschikbaar komen en wat zouden de kosten zijn als dit later alsnog wordt gedaan?

Zoals bekend is er in het MIRT uitbreiding voorzien van de sporen ten zuiden van Utrecht (VleuGel). Dit project legt een belangrijke basis voor PHS en zal de komende jaren worden uitgevoerd. Voortvarende uitvoering is zowel voor het hoofdrailnet als voor de regionale ambities op deze verbinding in het kader van Randstadspoor van allerhoogste prioriteit. Waar welke additionele uitbreidingen voor PHS precies nodig zijn en welke maatregelen op het gebied van transfer, geluid, overwegen en emplacementen daar bij horen, zal blijken uit de planstudies en de daarin te bestuderen varianten voor personenvervoer en goederenvervoer. De rapportage van ProRail/NS/BRG, die als bijlage bij de voortgangsrapportage Kabinetsambities spoor aan de Kamer is gezonden (kamerstuk 2007–2008, 29 984 nr. 148) d.d. 4 september 2008, geeft een indicatie van de mogelijke uitbreidingen in en rond Utrecht. Ik kan derhalve op dit moment nog niets zeggen over specifieke projecten en/of kosten, aangezien dat zal worden bepaald aan de hand van de resultaten van de genoemde planstudies.

76

Wat zijn indicatief de meerkosten als de vier sporen op traject Utrecht–Geldermalsen tussen Lek en Waal worden gerealiseerd inclusief bruggen en wat zou dit betekenen voor de capaciteit en de robuustheid van het spoor?

Waar welke additionele uitbreidingen voor PHS precies nodig zijn en welke maatregelen op het gebied van transfer, geluid, overwegen en emplacementen daar bij horen, zal blijken uit de planstudies en de daarin te bestuderen varianten voor personenvervoer en goederenvervoer. De rapportage van ProRail/NS/BRG, die als bijlage bij de voortgangsrapportage Kabinetsambities spoor aan de Kamer is gezonden (kamerstuk 2007–2008, 29 984 nr. 148) d.d. 4 september 2008, geeft een indicatie van de mogelijke uitbreidingen in en rond Utrecht. Ik kan derhalve op dit moment nog niets zeggen over specifieke projecten en/of kosten, aangezien dat zal worden bepaald aan de hand van de resultaten van de genoemde planstudies. De in het kader van PHS uiteindelijk te treffen maatregelen op deze corridor zullen de capaciteit op deze corridor vergroten om het extra treinverkeer te kunnen afwikkelen, en zullen daarmee bijdragen aan een robuuster netwerk. De te nemen maatregelen zullen vóór de zomer 2010 aan de Kamer worden voorgelegd.

77

Hoe wordt de N201 bij Schiphol gewijzigd, hoe verhouden zich de verschillende mogelijke tracékeuzes tot elkaar qua kosten en doorstroming en in hoeverre is de ruimtelijke reservering van de tweede Kaagbaan hierop van toepassing?

Op het kaartbeeld van de beschrijving van dit project staat aangegeven hoe de N201, die nu vanaf Hoofddorp door de kernen van Aalsmeer en Uithoorn loopt, zal worden omgelegd. Deze omlegging volgt de voorkeursvariant van de regio op basis waarvan ik vorig jaar een financiële bijdrage voor dit project heb gegeven. Inmiddels is de provincie Noord-Holland als uitvoerder van dit project met deelnemende partijen in gesprek om ter hoogte van Schiphol-Rijk mogelijk een ander tracé te volgen. Formeel heeft zich nog geen sccopewijziging voorgedaan.

78

Onder welke voorwaarden is de rijksbijdrage aan de Noord-Zuidlijn gegeven? Wat zouden de gevolgen zijn van wijzigingen in de scope van het project of ernstige vertragingen?

Op basis van het subsidieverzoek van de stadsregio Amsterdam is in 1999 een lumpsum beschikking afgegeven voor de rijksbijdrage in de aanlegkosten van de Noord-Zuidlijn. In deze beschikking was een bijdrage van 10% (€ 85 miljoen) opgenomen voor de afkoop van het rijksdeel voor alle risico's.

De verantwoordelijkheid voor alle uitvoeringsrisico's ligt daarmee bij de stadsregio. De stadsregio heeft vervolgens de uitvoering, inclusief alle risico's, overgedragen aan de gemeente Amsterdam.

79

Komt er een apart MIRT-traject voor de capaciteitsvergroting van de Havenspoorlijn zoals voorgesteld in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer?

Ja, zoals vermeld op pagina 142 van het MIRT-2009 heb ik een verkenning opgestart naar de Spooransluitingen van de Tweede Maasvlakte. Hierover zal aparte besluitvorming plaatsvinden.

80

Op welke deel van de N50 zullen de vrijvallende middelen uit het amendement van Hijum/Hofstra worden ingezet?

Op basis van de Préverkenning N50 zal ik met de regio overleggen voor welk deel ik dit geld voorlopig zal reserveren.

81

Hoe wilt u het gebrek aan capaciteit bij VenW om projecten te leiden die moeten leiden tot verbetering van het logistieke netwerk (zie de vertraging bij bijvoorbeeld de verbreding van het Julianakanaal, de vaarweg IJsselmeer–Meppel en de overnachtingshavens op de Waal) gaan aanpakken?

Bij een aantal projecten spelen niet of niet alleen capaciteitsproblemen, maar ook juridische procedures en (natuur)regelgeving. Voor wat betreft de capaciteitsproblemen binnen V&W geldt, dat binnen de totale beschikbare (personele) V&W capaciteit een zo optimaal mogelijke toedeling plaats vindt naar projecten, ook op boven-regionaal niveau. Daar waar mogelijk en zinvol vindt, binnen de afgesproken budgettaire kaders, inhuur of uitbesteding plaats en worden marktpartijen vroegtijdig in de planvorming betrokken. Kanttekening hierbij is ook dat de gespeciali-

seerde marktpartijen last hebben van schaarste en capaciteitsproblemen. Dit alles laat onverlet dat het aantal projecten thans dermate groot is dat een prioritering en fasering van projecten onvermijdelijk is.

82

Waarom is de vertraging ten opzichte van het MIRT 2008 van het project Vaarweg IJsselmeer–Meppel zo groot (projectbesluit 2 jaar later) en welke acties zijn ondernomen om de genoemde capaciteitsproblemen bij VenW te verhelpen?

zie antwoord op vraag 81

83

Welke oplossingen zullen er worden onderzocht bij de A58 en wordt dit project ook conform het advies van de Commissie Elverding aangepakt?

In de verkenning A58 Eindhoven–Zeeland wordt een sobere verbreding onderzocht. Voor 4 uitwerkingsgebieden (Bergen op Zoom, Rosendaal, Tilburg en NW Eindhoven) zal ook worden onderzocht of andere oplossingen dan verbreding, in samenhang met de ruimtelijke ontwikkelingen, beter zijn. Te denken valt aan bypasses, parallelwegen voor regionaal verkeer, en dergelijke. De regionale inbreng speelt hier een grote rol. De verkenning moet medio 2009 conform de principes van Elverding eindigen in een uitvoerbare oplossing met een breed bestuurlijk draagvlak.

84

Wanneer kan de Kamer de resultaten van de verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad verwachten?

De verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad is nog niet geheel afgerond. In het bestuurlijke MIRT-overleg op 30 oktober is over deze verkenning geconcludeerd dat Rijk en regio aan drie onderwerpen prioriteit willen geven:

- de bereikbaarheidsproblemen aan de oostkant van Eindhoven, in de vorm van verdere studie naar de «T» (N279 en oostwestverbinding);
- een samenhangende ruimtelijke aanpak van het Middengebied, waarin bescherming en uitbreiding van de groene en blauwe infrastructuur prioriteit krijgt;
- een samenhangende ruimtelijke aanpak van de A2 Ontwikkelingszone, de stedelijke rasters en de verstedelijkingsopgaven.

Tevens is geconcludeerd dat een verdere uitwerking en optimalisatie van de verkenning nodig is, om te komen tot een voorkeursalternatief dat kan rekenen op een breed bestuurlijk draagvlak.

85

Wat is de reden dat voor de periode 2016–2018 mogelijk opnieuw een definitieve oplossing voor de A2 Maasbracht–Geleen moet worden afgewogen?

In het bestuurlijk overleg MIRT in mei 2008 is afgesproken om de A2 Maasbracht–Geleen uit te voeren met spitsstroken in twee richtingen. De wijze waarop de spitsstrook naar het noorden procedureel wordt meegenomen, wordt binnenkort bepaald. Deze oplossing biedt sneller, langer en meer soelaas voor het verkeersprobleem op de A2. Waarschijnlijk is een definitieve oplossing pas nodig in de periode 2016–2018; de versnellingsprijs voor dit project kan vervallen. «De aanvullende afspraken over de spitsstroken bieden vanwege de extra capaciteit gedurende een langere periode een oplossing voor de toenemende verkeersdruk. Naar verwachting is op zijn vroegst in 2016–2018 aanvullende capaciteit nodig. Daarmee

is de referentiesituatie en dus ook de afweging over een definitieve oplossing gewijzigd. Door de ontwikkelingen van het verkeer te volgen wordt beoordeeld wanneer aanvullende maatregelen in de vorm van een definitieve oplossing nodig zijn.»

86

Waarom is er nog geen budget bepaald voor de aanpassing van de A2 Maasbracht–Geleen?

De variatie in alternatieven die in onderzoek zijn, is dermate groot dat nog geen taakstellend budget kan worden vastgesteld. Op basis van het te kiezen alternatief zal het bijbehorend taakstellend budget vastgesteld worden.

87

Kunt u al met zekerheid zeggen dat het project A73 binnen het budget wordt afgerond (en de genoemde meevaller van € 100 miljoen dus voor het project A2 Maasbracht–Geleen kan worden besteed)?

Duidelijk is dat er budgetspanning is ontstaan, onder meer door de tijdelijke openstelling zijn maatregelen (bv extra verkeersbegeleiding, tijdelijke installaties) genomen welke leiden tot meerkosten en daarmee tot spanning op het budget. Een definitief beeld is pas na de definitieve openstelling op te maken. In de loop van volgend jaar zal ik de eindrekening op laten maken en bezien of dit consequenties heeft voor het MIRT.

88

Welke ontwikkelingen zijn er voor de A2 Passage Maastricht sinds 5-4-2007 en het vorige MIRT?

Per brief is u gemeld (kamerstuk 2005–2006, 30 642 nr. 2) dat marktpartijen voor de A2 Maastricht een integraal plan voor de stad en de A2 zullen ontwikkelen. Ik heb daarbij het proces voor het vervolgtraject geschetst. Het vertrouwelijke aanbestedingstraject, waarin de marktpartijen integrale plannen ontwikkelen, verloopt conform de toen aangegeven planning en procesafspraken. Het project A2 Maastricht bevindt zich in de aanbestedingsfase. De 3 geselecteerde marktpartijen ontwikkelen een plan en doen een bieding, op basis van onder andere een projectscope en een vastgesteld contractbudget. De drie marktpartijen leggen op dit moment de laatste hand aan hun plannen. Van 15 november 2008 tot 16 januari 2009 krijgen deze marktpartijen de gelegenheid de bestuurders en burgers van Maastricht en omgeving te consulteren over deze plannen. De reacties kunnen de marktpartijen benutten om hun plannen verder te optimaliseren. Voorjaar 2009 zal de bieding door de marktpartijen plaats vinden, waarna in juli 2009 een onafhankelijke gunningsadviescommissie zal adviseren over het winnende plan. Dit plan zal vervolgens in het kader van de tracéwetprocedure uitgewerkt worden tot een (Ontwerp)TracéBesluit 1e helft 2010.

89

Op welke termijn verwacht u duidelijkheid te geven over het budget voor de aanpassing van de A27 Utrecht (Lunetten)–Hoopolder en welke fondsen stelt u daarvoor beschikbaar?

Voordat het OTB/MER in 2009 ter inzage zal worden gelegd, zal er duidelijkheid zijn over de hoogte van het budget voor de A27 Lunetten–Hoopolder en de dekking.

90

Wat is de stand van zaken van de audit op de studie naar de spoorlijn Breda–Utrecht?

Op dit moment vindt er een audit door het KIM naar de vervoergegevens plaats. Prorail is bezig met een toets op de kostenraming. Zoals toegezegd in de beantwoording op de kamervragen d.d. 3 april 2008 streef ik er naar de Tweede Kamer voor de MIRT-behandeling op 15 december 2008 de resultaten te presenteren.

91

Kunt u garanderen dat de schakeling van de aanpassing van de A27 met de aanleg van de spoorlijn niet tot vertraging van de uitbreiding van de wegcapaciteit zal leiden?

In antwoord op vraag 90 heb ik reeds aangegeven een tweetal audits te laten doen naar de spoorlijn Breda–Utrecht. Een belangrijk criterium bij de beoordeling van deze audits en eventuele vervolgkeuzes/stappen is dat, gezien de huidige grote filedruk en de hoge maatschappelijke kosten, ik niet bereid ben de omvang van de capaciteitsuitbreiding op de A27 aan te passen. Ik wil geen vertraging in de lopende tracéprocedure inbouwen en deze onverkort voortzetten.

92

Kunt u nog steeds garanderen dat de A74 in 2012 (voor de Floriade) wordt opgeleverd?

Het kabinet zet alles op alles om de A74 uiterlijk april 2012 te openen. Door de ontwikkelingen rondom het luchtonderzoek van de A74 is het niet meer haalbaar om in het 1e kwartaal 2009 een OTB te publiceren. De langere doorlooptijd van het luchtonderzoek legt druk op de totaalplanning en daarmee ook de openstelling van de A74. Ik doe echter wat binnen mijn mogelijkheden ligt om snel een kwalitatief goed OTB te publiceren en opening van de A74 in het 1e kwartaal van 2012 te bewerkstelligen. Hiertoe neem ik verschillende versnellingsmaatregelen. Het wetsvoorstel versnelling besluitvorming wegprojecten (kamerstukken II 2008–2009, 31 721, nr. 2) is daar onderdeel van.

93

Wat zijn de plannen voor aansluiting van de A74 op de A61?

Duitsland zal de bouw van het aansluitende weggedeelte op de BAB61 starten, zodra er een onherroepelijk ruimtelijk besluit voor de A74 is. In overleg met mijn Duitse collega stem ik de bouwplanningen af.

94

Hoe gaat u de vertraging van de aanpassing van de N61 aanpakken en hoe staat het nu met de dekking van de kosten van deze aanpassing?

Het OTB zal aan het begin van de zomer 2009 gereed zijn. Het OTB zal geen aanpassingen van de scope bevatten, zoals beschreven in het standpunt. Er zijn derhalve ook geen kostenstijgingen als gevolg van een scopewijziging.

95

Wilt u het Veerse deel van de N57 financieren met geld dat ter beschikking komt uit de FES-gelden, zoals bedoeld in de motie Van Geel (31 700, nr. 10)?

Met de motie Van Geel is € 15 mln. voor het Veerse deel van de N57 beschikbaar. De provincie Zeeland is bereid gevonden om de resterende gelden in te brengen. Daarmee is de financiering rond en kan de aanbesteding van de aanleg worden gestart.

96

Wat is de laatste stand van zaken van de uitvoering van de motie De Krom inzake de N23 (31 200 A 53)?

Op 22 april 2008 heeft de provincie Noord-Holland mij de MIRT-aanvraag N23 toegezonden met verzoek dit project op te nemen in de planstudietabel van het MIRT en hiervoor een rijksbijdrage van € 275 miljoen te reserveren. Ik heb de MIRT-aanvraag inmiddels inhoudelijk beoordeeld. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT met de Noordvleugelpartijen op 28 oktober 2008 heb ik afgesproken de resultaten van de beoordeling eerst te bespreken met de gedeputeerden Mooij en Dijksma van respectievelijk Noord-Holland en Flevoland, voordat ik formeel schriftelijk zal reageren.

97

Wat is de laatste stand van zaken betreffende de IJzeren Rijn?

Daarvoor verwijs ik u naar mijn recente brief aan de Tweede Kamer van 29 september 2008 (kamerstuk 2008–2009, 27 737 nr. 30), die de actuele stand van zaken weergeeft.

98

Is er al duidelijkheid over wat het beste alternatief is in het project Eindhoven (BOSE)?

Ik heb de regio Zuidoost-Brabant toegezegd dat de BOSE-gelden beschikbaar blijven voor de regio. Tijdens het MIRT-overleg op 30 oktober 2008 is afgesproken dat de verkenning Zuidoost-Brabant verder zal worden uitgewerkt en geoptimaliseerd. Op basis hiervan kan worden bepaald wat het beste alternatief is voor BOSE, en in hoeverre hiervoor eventueel aanvullende middelen benodigd zijn.

99

Welke aanvullende fondsen stelt u beschikbaar voor het beste alternatief in het project Eindhoven (BOSE)?

Ik heb de regio Zuidoost-Brabant toegezegd dat de BOSE-gelden beschikbaar blijven voor de regio. Tijdens het MIRT-overleg op 30 oktober 2008 is afgesproken dat de verkenning Zuidoost-Brabant verder zal worden uitgewerkt en geoptimaliseerd. Op basis hiervan kan worden bepaald wat het beste alternatief is voor BOSE, en in hoeverre hiervoor eventueel aanvullende middelen benodigd zijn.

100

Waarom wordt bij de aanpassing van de Zuid-Willemsvaart geen PPS niet toegepast?

De private publieke comparator (meerwaardetoets pps) heeft uitgewezen dat een pps contract geen financiële meerwaarde biedt. Dit hangt samen met het feit dat de onderhoudskosten niet zo hoog zijn.

101

Wat is additioneel nodig om de Maasroute te laten voldoen aan de functionele eisen en wordt hierin in het MIRT voorzien?

De hiervoor benodigde maatregelen zijn opgenomen in het MIRT-project «Maasroute, modernisering fase 2». Doelstelling is om de rivier de Maas van Weurt tot Ternaaien geschikt te maken voor Klasse-Vb schepen en van Weurt tot Born geschikt te maken voor 4-laagscontainervaart.

102

Welke plannen zijn er om de algehele achterstand in het baggeronderhoud van de Maas aan te pakken, naast de huidige plannen die alleen de meest urgente nautische problemen met de vaardiepte oplossen?

In de begroting 2009 (IF,art.15 Hoofdvaarwegennet) is een programma van onderhoudsactiviteiten voor het inlopen van het achterstallig onderhoud aan de vaarwegen in 2016 opgenomen. De werkzaamheden ten behoeve van het inlopen van de overige achterstanden in het baggeronderhoud van de Maas zijn hier onderdeel van. Deze zullen al in 2009 starten en in ieder geval in 2016 volledig afgerond zijn.

103

Wat is de laatste stand van zaken over de motie Roefs c.s. met verzoek om de planstudie A1 tussen knooppunt Beekbergen en Deventer te hervatten, daarbij ook het deel van de A1 tussen Deventer tot en met knooppunt Azeloo te betrekken en het MIRT hierop aan te passen (31 200 XII-47)?

Tijdens het bestuurlijk overleg met Oost Nederland van 30 oktober 2008 is gesproken over de uit te voeren benuttingsmaatregelen. Tevens is, op basis van een gezamenlijke probleemanalyse (TNO) gesproken over het gemeenschappelijk probleembesef en de daaruit te trekken consequenties voor het verdere planproces. Over de resultaten van dit overleg zal de Kamer medio november worden geïnformeerd.

104

Bent u bereid aanvullende middelen beschikbaar te stellen voor de verbetering van de N35, waarvoor een tekort is van € 16 miljoen?

Tijdens het bestuurlijk overleg van 30 oktober 2008 met Oost-Nederland heb ik hier nadere afspraken over gemaakt. Over de resultaten van dit bestuurlijk overleg zal de Kamer medio november worden geïnformeerd.

105

Wanneer wordt duidelijk voor welk alternatief uit de startnotitie voor de A15 (mei 2008) gekozen zal worden?

De startnotitie is in mei tervisie gelegd. Na het uitbrengen van de richtlijnen in 2008 zal de trajectnota worden opgesteld. Daarna is een keuze van het alternatief aan de orde. Dat is bij de standpuntbepaling.

106

Waarom wordt er niet voor gekozen de N18 Varsseveld-Enschede de status van een gebiedsontsluitingsweg te laten behouden en hoe verhouden de berichten dat u deze weg wil opwaarderen van een 100 km-weg zich tot de kabinetsdoelstellingen rond het terugdringen van het aantal verkeersdoden?

De trajectnota N18 Varsseveld Enschede heeft recent ter visie gelegen. In de nota worden oplossingen onderzocht om de veiligheid en de leefbaarheid op en rond de N18 te verbeteren. Tot deze oplossingen behoren naast 80 km/u- ook 100 km/u alternatieven, die een duurzaam veilige inrichting kennen. De verkeersveiligheid van de N18 zal met deze alternatieven ruimschoots voldoen aan de veiligheidseisen. In de Mobiliteits-Aanpak wordt voor de N18 een hogere ambitie voor na 2020 aangegeven

zodat de N18 optimaal kan gaan functioneren als onderdeel van een robuust netwerk en als schakel tussen de economische centra Arnhem–Nijmegen. De ambitie van de MobiliteitsAanpak houdt in dat de maximumsnelheid waar mogelijk omhoog kan naar 100 km/u met bijpassen veiligheidsniveau. Bij de keuze van het alternatief (standpuntbepaling zal ik met bovengenoemde aspecten rekening houden.

107

Welke scopewijzigingen voor de N18 hebben geleid tot een ophoging van het budget van € 172 miljoen (€ 55 miljoen rijk, € 117 miljoen regio) naar € 296 miljoen (€ 164 miljoen rijk en € 132 miljoen regio)?

In 2005 heeft mijn voorganger bij aanvang van de planstudie € 73 mln extra toegezegd (bovenop de reeds eerder toegezegde € 50 mln) om een toekomstvaste en duurzame oplossing van de N18 mogelijk te maken. De totale rijksbijdrage kwam daarmee op € 123 mln. In 2007 heeft de motie Van Hijum geleid tot een extra bijdrage van € 16 mln voor met name de aansluiting van de N18 op de A35. Samen met een deel van de BLD bijdrage en indexering kwam daarmee het rijksbudget op € 146 mln. In 2008 is geconstateerd dat de voorkeur bestaat om eerst het gedeelte Groenlo–Enschede aan te pakken als een 2x1 autoweg met op het gedeelte Varsseveld-Groenlo verkeersveiligheidsmaatregelen. In totaal was hiervoor € 33 mln extra nodig. De regio heeft € 15 en het Rijk heeft € 18 mln extra toegezegd waardoor de rijksbijdrage € 164 mln is geworden en de regionale bijdrage € 132 mln (totaal € 296 mln).

108

Wat is de huidige stand van zaken over de in mei 2008 voor het derde kwartaal van 2008 toegezegde trajectnota ter visie over de N18 en de extra financiële toezeggingen?

De trajectnota is op 12 september 2008 ter visie gelegd. De extra financiële toezeggingen zijn inmiddels gedekt, € 15 mln door de betrokken regionale partijen en € 18 mln door het Rijk, Motie van Geel.

109

Vindt u het wenselijk om van de N35 een autosnelweg te maken en waarom wel of niet?

Ik vind het op dit moment niet wenselijk om van de N35 een autosnelweg te maken, omdat dit niet nodig is gezien de problematiek en ook niet op basis van mijn ambitie in de Mobiliteitsaanpak. Ik constateer wel een probleem conform de Nota Mobiliteit (zowel een bereikbaarheids- als een verkeersveiligheidsprobleem) en wil daarom in het bestuurlijk overleg tot afspraken komen om een planstudie voor het deel Zwolle Wijthmen te starten. Conform de Mobiliteitsaanpak streef ik wel een hogere ambitie voor de hele N35 na voor de periode na 2020: waar mogelijk wil ik de N35 zo inrichten dat de maximumsnelheid omhoog kan naar 100 km/u met bijpassend veiligheidsniveau. Waar mogelijk zal ik bij de aanleg van fysieke werken hiermee al rekening houden.

110

Wat er bedoeld met de opmerking dat de gemeente Nijmegen de aanbesteding van de 2e stadsbrug middels een concurrentiegericht dialogo gaat uitvoeren?

Een concurrentiegericht dialogo is een van de manieren om tot een openbare aanbesteding te komen. De gemeente gaat dus uit van een openbare aanbesteding en doet dat, net als Rijkswaterstaat ook vaker doet bij kunstwerken, volgens de concurrentiegericht dialogo. De belang-

rijkste overweging hierbij is dat op die manier maximaal gebruik kan worden gemaakt van de creatieve en technische inbreng van de marktpartijen.

111

Waarom is de vertraging ten opzichte van het MIRT 2008 van het project Bovenloop IJssel zo groot (projectbesluit 2 tot 3 jaar later) en welke acties zijn ondernomen om de genoemde capaciteitsproblemen bij VenW te verhelpen?

Het grootste knelpunt voor het scheepvaartverkeer op de Boven-IJssel wordt gevormd door de huidige dieptebeperking voor schepen. Dit diepteknelpunt wordt in 2010 opgelost met de zogenoemde onderhoudsimpuls. Gelet op de personele capaciteitsproblemen is er in een totaalafweging voor gekozen prioriteit te geven aan verdieping, omdat hiermee de belangrijkste belemmering voor de vaarweggebruiker wordt opgelost. Verruiming van de vaargeul in de bochten is iets minder urgent en krijgt daardoor een iets lagere prioriteit. Hoewel het projectbesluit naar verwachting 2 tot 3 jaar later zal worden genomen, is de inzet om de verbreding een jaar na de oorspronkelijke planning op te leveren.

112

Waarom is de vertraging ten opzichte van het MIRT 2008 van het project Toekomstvisie Waal zo groot (oplevering 3 jaar later) en welke acties zijn ondernomen om de genoemde capaciteitsproblemen bij VenW te verhelpen?

Het project Toekomstvisie Waal bestaat uit een aantal deelprojecten waaronder de voorgenomen verbetering en aanleg van enkele overnachtingshavens. De planning van het project Toekomstvisie Waal staat onder druk door zowel juridische procedures en (natuur)regelgeving als door capaciteitsproblemen bij VenW en marktpartijen. Voor wat betreft de gehanteerde werkwijze en aanpak ten aanzien van de capaciteitsproblemen wordt verwezen naar het antwoord op vraag 81.

113

Waarom moet er nu nog aanvullend onderzoek gedaan worden naar en afspraken gemaakt worden over de aanpassing van de vaarweg Meppel-Ramspol en welke vertraging levert dit op?

Er was aanvullend onderzoek nodig om de kosten van de eerdere oplossingsalternatieven voor de Meppelerdiepkeersluis te optimaliseren, gericht op een maatschappelijk wenselijke oplossing tegen redelijke kosten. Dat is inmiddels gebeurd en op basis daarvan is begin dit jaar enkele malen gesproken met de regio over een regionale bijdrage aan het project. Met het amendement Anker/Van Hijum (TK 31 474 A, nr. 9) heeft de Kamer in juli € 10 miljoen beschikbaar gesteld naast de reeds beschikbare € 32 miljoen rijksbijdrage. In het bestuurlijk overleg worden afspraken gemaakt over de financiële bijdrage van de regio om de totale financiering dekkend te maken. Vervolgens zal ik met de regio een bestuursovereenkomst ondertekenen, zodat de voorbereiding van de uitvoering kan starten. Door dit aanvullende onderzoek en de onderhandelingen met de regio zal de uitvoering van de schutsluis plaatsvinden in 2010–2013.

114

Waarom is het nodig om een meer sobere variant te onderzoeken van de Zuidelijke Ringweg Groningen 2e fase, nu de aangepaste rapportage van de verkenning aan de eisen van het MIT-spelregelkader voldoet?

De afspraak over het onderzoeken van een sobere variant voor de Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) 2e fase is afgesproken tijdens het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2007. Ten tijde van dit overleg was er nog geen zicht op financiering voor dit project. Gegeven dit is er door rijk en regio besloten om, aanvullend op de twee varianten uit de verkenning, de mogelijkheid van een sobere variant te onderzoeken. Met kabinetsbesluit over de Zuiderzeelijn is er geld beschikbaar gesteld voor dit project. Dit is vastgelegd in het convenant RSP. In het RSP is ook het streven afgesproken de «concrete projecten» (waaronder de ZRG) uit te voeren voor € 1,1 mld., terwijl de onderliggende projectramingen optellen tot € 1,2 mld. Het verschil ad € 0,1 mld. wordt geacht te kunnen worden inverdiend. Rijk en regio zien het als een gezamenlijke opgave deze inverdienmogelijkheden te realiseren en deze zo veel mogelijk gelijkmatig te verdelen over de concrete projecten. Naar aanleiding hiervan onderzoeken rijk en regio de mogelijkheden om te komen tot een sobere variant voor dit project onder de voorwaarde dat de gezochte reductie niet kan worden gevonden in neerwaartse aanpassing van de gewenste functionele specificaties.

115

Wanneer verwacht u dat de planstudie naar de Vaarweg Lemmer–Delfzijl wordt afgerond?

De uitvoering en afronding van de planstudie Lemmer-Delfzijl is de verantwoordelijkheid van de provincies Groningen en Friesland die vaarwegbeheerder zijn. Ik ben op dit moment in afwachting van een plan van aanpak waarin de provincies scherp aangeven wat hun aanpak en planning is.

116

Wanneer worden er afspraken gemaakt over de spoorbrug Zuidhorn en wat betekent in de tussentijd het niet aanpakken van deze spoorbrug voor de bereikbaarheid voor klasse Va schepen en vierlaagscontainervaart?

Voor de planstudie spoorbrug Zuidhorn ligt de verantwoordelijkheid bij de provincie Groningen. Ik hoop over de voortgang daar in november meer duidelijkheid te krijgen. De wegbrug Zuidhorn, de brug bij Eibersburen, de Noordzeebrug in Groningen en de hefbruggen bij Aduard en Dorkwerd kennen allemaal (hoogte)beperkingen. Deze bruggen zitten op dit moment in de uitvoeringsfase (fase 1) en worden geschikt gemaakt voor klasse Va-schepen en vier-laags-containervaart. De huidige geplande opleverdatum is 2013. Als deze bruggen zijn opgeleverd, dan resteert als maatgevend knelpunt voor vier-laags-containervaart de vaste spoorbrug bij Zuidhorn. Het is dus van belang dat de provincie de planstudie van de spoorbrug Zuidhorn zo spoedig mogelijk aan mij aanbiedt, zodat afspraken kunnen worden gemaakt over kostenverdeling en uitvoering, zodat deze brug geen knelpunt meer is voor de bereikbaarheid van klasse Va schepen en vier-laags-containervaart.

117

Zou u een actueel overzicht kunnen geven van de verkenningen uit het MIRT die niet zijn opgenomen in de tabellen, inclusief de planning voor die verkenningen?

In de tabel in het MIRT Projectenboek zijn, conform de verkenningstabellen per artikel uit het Infrastructuurfonds, alle op dit moment lopende VenW verkenningen opgenomen.

118

Wat gaat u doen ten behoeve van een snelle oplossing voor de A67, nu u voorfinanciering voor de doorstromingsverhogende maatregelen van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven heeft afgewezen?

De provincie Noord-Brabant heeft in het kader van de MobiliteitsAanpak een pakket quick wins ingediend, die de hinder van het vrachtverkeer op de A67 op korte termijn verminderen. In het kader van het Actieprogramma wegen/benutting van de Mobiliteitsaanpak is dat voorstel gehonoreerd. Er is daarmee bijna € 19 mln beschikbaar om de noodzakelijke maatregelen uit te voeren. Op korte termijn zullen met de betrokken overheden afspraken worden gemaakt over de uitvoering. Voorfinanciering door de regio is niet nodig. Voor de langere termijn wordt een verkenning gestart. In samenwerking tussen V&W, de provincies Noord-Brabant en Limburg en de Stadsregio Eindhoven is een Plan van Aanpak opgesteld. Het streven is om belanghebbenden zorgvuldig te betrekken in het proces en de verkenning af te sluiten met een bestuurlijk vastgesteld voorkeursalternatief. In het eerste kwartaal 2009 wordt onder andere een bestuurlijke consultatieronde uitgevoerd. De uitkomst hiervan is medebepalend voor de doorlooptijd en de definitieve aanpak van de verkenning, waarover in het bestuurlijk overleg in het voorjaar 2009 definitieve afspraken kunnen worden gemaakt.