

Vergaderjaar 2009–2010

32 123 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2010

Nr. 10

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 11 november 2009

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 2010 (Kamerstuk 32 123 A, nr. 3).

De minister en de staatssecretaris hebben deze vragen beantwoord bij brief van 10 november 2009. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Jager

De griffier van de commissie,
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA) en De Mos (PVV).

Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Sterk (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA en Agema (PVV).

1

Kunt u aangeven wanneer u invulling gaat geven aan de motie Koopmans/Samsom (kamerstuk 31 700 XII, nummer 21) over verlenging van de periode van het MIRT tot 2028?

Het kabinet heeft in het aanvullend beleidsakkoord besloten de planperiode van het Infrastructuurfonds te verlengen tot en met 2028. In de begroting 2010 (zie Hoofdstuk XII, pagina 8) heb ik aangegeven dat in ontwerpbegroting 2011 een samenhangend overzicht tot en met 2028 kan worden gegeven.

Hier komt nog bij dat ik tijdens het AO MIRT van 23 juni 2009 en in mijn brief van 31 augustus (Kamerstuk 2008–2009, 31 305, nr. 150) heb aangegeven dat ik voor de invulling van de verlenging mede gebruik wil maken van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse. Deze NMCA zal in juni 2010, tezamen met een beleidsbrief, aan de Tweede Kamer worden gezonden.

2

Kunt u aangeven op welke wijze de Kamer betrokken wordt bij de keuze welke projecten toegevoegd worden aan het MIRT in het kader van de uitvoering van de motie Koopmans/Samsom (kamerstuk 31 700 XII, nummer 21)?

Zie het antwoord bij vraag 1 MIRT.

3

Op welke wijze houdt u in de Verkenningsfase rekening met de kosten van inpassingsmaatregelen? Zijn inpassingskosten onderdeel van het Voorkeursbesluit en is een financiële reservering hiervoor onderdeel van dit besluit?

Inpassingen die mede bepalend zijn in de alternatievenkeuze worden in het Voorkeursbesluit vastgelegd inclusief de geraamde kosten en inclusief de onzekerheidsmarge. Hierbij gaat het om zaken als bruggen, tunnels en verdiepte liggingsen. Deze maken onderdeel uit van de projectscope. Kleinere inpassingsmaatregelen zijn niet alleen afhankelijk van het alternatief, maar ook van de nadere uitwerking in de planstudiefase en zijn daarom bij het Voorkeursbesluit nog niet altijd duidelijk.

4

Hoeveel geld heeft u in het MIRT gereserveerd voor inpassingsmaatregelen van nieuwe en verbrede infrastructuur? Uit welk(e) budget(ten) worden inpassingsmaatregelen betaald? Wat komt er voor rekening van respectievelijk decentrale overheden, van het Nota ruimtebudget van het ministerie van VROM en van het infrastructuurfonds?

Het geld voor inpassingsmaatregelen zit op het Infracfonds onder verschillende artikelen. Zo zit dit deels in de programmabudgetten voor bijvoorbeeld het NSL (€ 625 miljoen voor lokatiespecifieke maatregelen op het hoofdwegennet; zie kamerstuk 2008–2009, 30 175, nr. 88, blz. 107) en het Geluid Saneringsprogramma (€ 941 miljoen; zie MIRT-Projectenboek 2010, blz. 98). Maar inpassingsmaatregelen maken ook onderdeel uit van de projecten, zowel bij nieuwe doorsnijdingen als bij wegverbredingen. Qua inpassingsmaatregelen is ieder project uniek. Zo hebben bijvoorbeeld de A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere en de A4 Delft–Schiedam een hoog inpassingsniveau. Inpassingskosten die moeten worden gemaakt om te voldoen aan wettelijke normen worden daarbij geraamd en worden door het Rijk betaald. Mijn uitgangspunt is dat bovenwettelijke inpassingskosten in beginsel ten laste komen van de decentrale overheden. In

incidentele gevallen kunnen middelen worden gegenereerd uit het Nota Ruimtebudget of uit het Besluit Investerings Ruimtelijke Kwaliteit.

5

Kunt u aangeven hoe inpassingskosten- en effecten een rol spelen in de kosten-batenanalyse in de Tracéwetprocedure?

Als uitwerking van de adviezen van de Commissie Elverding wordt een aanpassing van de Tracéwet voorbereid. Hierin zal de voorkeursbeslissing, waarmee de verkenningsfase van een project wordt afgesloten, wettelijk verankerd worden. In deze fase zal getrechterd worden van verschillende oplossingsalternatieven tot een voorkeursbeslissing. Om de bestuurlijke en juridische houdbaarheid van deze beslissing te verzekeren zullen de kosten en baten van de verschillende oplossingsalternatieven in de verkenningsfase moeten worden bepaald. De inpassingskosten zijn daarvan een belangrijk onderdeel. Afspraken hierover tussen Rijk en regio worden vastgelegd in bestuursovereenkomsten.

6

Bent u bereid om op de (middel-)lange termijn in het MIRT prioriteit te geven aan een betrouwbare infrastructuur, en vanaf 2011 75 miljoen euro per jaar te reserveren voor renovatie en vervanging van (betonnen) kunstwerken op, in en boven wegen, spoorwegen en vaarwegen?

Momenteel inventariseer ik de technische staat van alle kunstwerken. Over inspecties naar de staat van onderhoud van de natte kunstwerken heb ik in mijn brief van 2 juli 2009 de Tweede Kamer geïnformeerd (Kamerstuk 2008–2009, 31 700 XII, nr. 75). Hierin heb ik aangegeven dat vanwege het grote aantal objecten, de complexiteit en de hiervoor benodigde schaarse specialistische kennis met de inspecties enige jaren gemoeid zullen zijn.

De droge kunstwerken zijn het onderwerp van het Project Renovatie Bruggen (voorheen onderzoek kunstwerken). De komende tien jaar worden veertien stalen bruggen aangepakt. Hiervoor heb ik bij de begroting van 2009 € 500 miljoen beschikbaar gesteld. Bij de betonnen bruggen en viaducten loopt momenteel een onderzoek.

Zodra de inspecties en het lopende onderzoek zijn afgerond, zal ik u hierover nader informeren.

7

U stelt dat u in de zomer van 2010 in de NMCA de brede afweging ten aanzien van het project spoorlijn Breda–Utrecht wilt maken, waarin u de aanbevelingen van de Commissie Nijpels gaat betrekken. Blijft u van mening dat evaluatie door de Kamer tijdig kan plaatsvinden gezien het gegeven dat de trechteringsprocedure voor de A27 eind dit jaar zal aflopen? Zou hierbij besloten kunnen worden dat de (voorbereiding voor) de spoorlijn een «no regret» project (na 2020) zal gaan worden?

De uitkomsten van het trechteringsproces voor de verbreding van de A27 komen begin 2010 beschikbaar. Dan wordt op basis van de eerste fase MER een voorkeursalternatief gekozen. Tijdens dit trechteringsproces wordt ook gekeken naar het niet onmogelijk maken van een spoorlijn in de toekomst. Door de aanbevelingen van de commissie Nijpels en de uitkomsten van het trechteringsproces met elkaar te combineren in een door mij uit te voeren MKBA komt de planning van de A27 niet in gevaar en wordt een mogelijke realisatie van de spoorlijn na 2020 niet onmogelijk gemaakt. Dit proces hindert niet de besluitvorming over een eventuele spoorlijn. Bij de start van de tweede fase MER en het OTB zal definitief besloten dienen te worden of en zo ja hoe er bij de verbreding van de A27 rekening gehouden wordt met de spoorlijn Breda–Utrecht.

8

U geeft in uw brief over de spoorlijn Breda–Utrecht aan dat bij gelijktijdige aanleg spoorlijn met de A27 wegverbreding, minimaal een synergievoordeel te behalen is van 743 mln euro, mogelijk nog meer. U geeft hierbij ook aan dat de start van planstudie met 1 jaar vertraagd. Mag de Kamer hieruit concluderen dat deze 1 jaar vertraging u 743 mln euro waard is?

Nee, zoals ik in mijn brief van 29 september 2009 (Kamerstuk 2009–2010, 29 984, nr. 202) heb verwoord, kies ik nu niet voor een vertraging van de verbreding van de A27. De besluitvorming met betrekking tot de aanleg van de spoorlijn gaat in eerste instantie niet over de synergievoordelen maar over de totale investering. Dus eerst dient er een integrale afweging plaats te vinden of de spoorlijn Breda–Utrecht op basis van de totale investering tot de meest kansrijke projecten behoort.

9

Deelt u de mening dat het toevoegen van een alternatief, zoals door Bureau Haskoning ingebracht op het A27 spoorcongres, niet een vereiste is, het A27 wegproject kan doorgaan en het spoor een autonome ontwikkeling kan volgen en op deze wijze er geen vertraging hoeft te zijn?

Ik deel die mening niet. Voor zover ik het voorstel van Haskoning ken, gaat het over de juridische kant van de MER-procedure en de Tracéwet. Volgens dit voorstel zou vertraging niet nodig zijn op juridische gronden. Tijdens de ontwerpfase van een spoorlijn spelen er echter meer zaken die in de beginfase al uitgezocht moeten worden en die dus ook bepalend zijn voor tijdsplanning. Voor een geïntegreerde spoorlijn zal eerst een ontwerp moeten worden gemaakt. In een dergelijke studie moet gekeken worden naar de hoogteligging, boogstralen (langsprofiel) en de ruimtelijke inpassing van een spoorlijn. Hierdoor is het niet uit te sluiten dat ook het ontwerp van de weg moet worden aangepast. Het maken van een geïntegreerd ontwerp voor weg en spoor kost tijd en leidt dus tot vertraging in het huidige proces voor de weg.

10

Kunt u bevestigen dat in de KIM audit naar de spoorlijn Breda–Utrecht niet is uitgegaan van investeringsbedragen waarin de synergie voordelen verwerkt zijn?

Het KiM heeft in de audit drie scenario's uitgewerkt. Dit zijn dezelfde scenario's zoals deze zijn gehanteerd in het rapport «B-zeggen». In het rapport van het KiM «Breda–Utrecht doorgerekend» die als bijlage bij mijn brief van 29 september 2009 (Kamerstuk 2009–2010, 29 984, nr. 202) is bijgevoegd, staan deze scenario's in bijlage A uitgewerkt. In scenario 1 en 2 is rekening gehouden met een synergievoordeel. Daarnaast heeft het KiM geconstateerd dat nog niet alle kosten en risico's afdoende waren meegenomen. Resumerend komt het KiM tot een verhoging van de projectkosten met een bedrag van ruim € 0,5 miljard (exclusief BTW). Deze hogere aanlegkosten zijn in de tabel opgenomen.

11

Kunt u bevestigen dat de genoemde 1 miljard voor de Hanzelijn een origineel bedrag is excl. BTW, (huidig 1,116 miljard) terwijl het bedrag van 4 miljard euro voor Breda–Utrecht inclusief BTW, plankosten et cetera is, maar exclusief de synergievoordelen? Kunt u tevens bevestigen dat het tracé Breda–Utrecht circa 2 maal langer is dan de Hanzelijn, waardoor voor de optimale vergelijking juist het bedrag overblijft wat benodigd is voor de rivierkruisingen (Breda–Utrecht 4 kruising.en Hanzelijn 1 kruising) en dat juist op deze onderdelen de synergievoordelen worden verwacht?

Het bedrag voor de Hanzelijn dat ik in mijn brief (Kamerstuk 2009–2010, 29 984, nr. 202) genoemd heb, is een afgerond bedrag van circa € 1 miljard en dat is inclusief BTW. Het investeringsbedrag voor Breda–Utrecht is exclusief synergievoordelen.

Het tracé van de spoorlijn Breda–Utrecht is inderdaad circa twee maal langer maar is qua kosten niet vergelijkbaar. Wanneer het tracé van een eventuele spoorlijn Breda–Utrecht wordt vergeleken met het tracé van de Hanzelijn is er sprake van meerdere verschillen. Een beschouwing van alleen de rivierkruisingen is te beperkt.

12

Is het juist, dat de reden voor het feit dat TBL1+ voor Maastricht–Visé pas mogelijk zou zijn in 2012 is gebaseerd op het feit dat ProRail de eventuele aanleg van TBL1+ alleen zou willen doen tegelijk met de ombouw door Infrabel van Visé–Luik, die gepland is in 2012? Deelt u de mening dat ombouw van TBL1+ voor Maastricht–Visé echter ook mogelijk is voor 2012 als deze koppeling wordt losgelaten en dat dit systeem veiliger is dan het nu geplande en verouderde Crocodile?

Zoals toegezegd in het recente Algemeen Overleg over spoorveiligheid heb ik aan ProRail gevraagd om mij te informeren wat de kortst mogelijke termijn is waarop het TBL1+-systeem op het traject Maastricht Randwijk–Belgische grens geïmplementeerd en operationeel kan zijn. Ik heb daarbij een advies en onderbouwing gevraagd over de keuze voor Krokodil dan wel TBL1+.

Zodra ik de reactie van ProRail heb ontvangen, zal ik uw Kamer daarover informeren.

13

Bent u bereid de Kamer vóór de behandeling van het MIRT informeren over de stand van zaken van de uitvoering van de moties 31 700 A-105, 31 700 A-117 en 31 700-A43?

Antwoord voor motie 31 700 A-105:

- In iedere gebiedsagenda is aangegeven op welke wijze de SER- en de mobiliteitsladder zijn gebruikt bij het opstellen van de betreffende agenda.
- In de brief over de bestuurlijke MIRT-overleggen die voorafgaand aan het notaoverleg aan de Kamer zal worden toegestuurd, zal hier ook nader op in worden gegaan. De gebiedsagenda's worden als bijlage bij deze brief meegestuurd.

Antwoord voor motie 31 700 A-43:

- In de brief over de actualisatie van het Spelregelkader MIRT, die eveneens voorafgaand aan het notaoverleg aan de Kamer zal worden gestuurd, zal nader op motie 31 700 A-43 worden ingegaan.

Antwoord met betrekking tot motie 31 700 A-117:

- Dit antwoord voorziet tevens in de reactie op vraag 119 MIRT, waarin gevraagd wordt naar de wijze waarop uitvoering is gegeven aan de motie Cramer/Roefs (31 700 A-106).
- Ik zeg u toe de Kamer vóór de behandeling van het MIRT te informeren over de stand van zaken van de uitvoering van de motie 31 700 A-117.

14

Wanneer wordt het onderzoek naar infrastructurele maatregelen op de spoorverbinding Utrecht–Zwolle, waarbij de hele corridor Utrecht–Groningen/Leeuwarden wordt betrokken, zoals gevraagd in de Motie-Cramer (29 984-190), naar de Kamer gestuurd?

De marktverkenning op deze verbinding en de daarvoor eventueel benodigde infrastructurele aanpassingen, zullen worden meegenomen in de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA). Dit is conform mijn toezegging tijdens het AO MIRT van 23 juni 2009. Deze NMCA zal medio 2010 gereed zijn.

15

Deelt u de mening dat door slimme oplossingen waarbij naar de hele corridor wordt gekeken snellere reistijden, betere spreiding over het uur mogelijk zouden kunnen worden?

De reistijden en goede spreiding van treinen over het uur worden door vele factoren bepaald, zoals het gebruik van baanvakken door verschillende soorten treinen, de frequenties, het materieel, het aantal tussenstations en de mogelijkheden die de infrastructuur biedt. Ook gewenste aansluitingen op knooppunten zijn bepalend bij het ontwerpen van de dienstregeling. De dienstregeling wordt door de spoorsector jaarlijks als een geheel gepland, niet per corridor. Door het geheel van mogelijkheden te bezien en daarbij naar slimme oplossingen te zoeken in het integrale dienstregelingsontwerp, wordt er naar gestreefd een zo optimaal mogelijke dienstregeling te maken met goede reistijden en een goede spreiding over het uur.

16

Deelt u de mening dat er moet worden gestreefd naar een infrastructuurcapaciteit die een kwartiersdienst voor intercity's tussen Utrecht en Zwolle mogelijk maakt en wordt dit onderzocht in genoemd onderzoek?

Zie het antwoord op vraag 14 MIRT.

17

Wanneer vindt het gesprek over decentralisatie van de spoorlijn Zwolle–Almelo plaats (motie Cramer c.s. 31 700 A nr. 52)?

In de brief van 25 oktober 2005 (Kamerstuk 2005–2006, 29 984, nr. 14) over de wijziging van het Besluit Hoofdrailnet is aangegeven dat de treindienst Zwolle–Almelo–Enschede niet vóór de gereedkoming van de tunnel te Nijverdal zal worden gedecentraliseerd en dat dit concreet betekent dat de dienst niet vóór 2015 voor decentralisatie in aanmerking komt. Met Overijssel en de Regio Twente is eerder afgesproken het gesprek over de decentralisatie van de treindienst begin 2010 te starten. In dat overleg zal ook de noodzaak van (al dan niet integrale) spoorverdubbeling aan de orde komen.

18

Deelt u de mening, dat het voor de voorbereiding van de aanbesteding van belang is, dat op korte termijn duidelijk wordt welke spoorcapaciteit er op de spoorlijn Zwolle–Almelo in de toekomst beschikbaar is?

Ja. Dat zal in 2010 in het overleg tussen VenW en de decentrale overheden aan de orde komen.

19

Deelt u de mening dat electrificatie en (partiële) spoorverdubbeling van de lijn Zwolle–Almelo kan bijdragen aan de robuustheid van het spoorstelsel omdat er zo een alternatieve route ontstaat bij stremmingen op de spoorverbinding Amersfoort–Enschede (A1-corridor)?

De robuustheid van het spoorstelsel zou inderdaad in theorie toenemen bij electrificatie (en eventueel partiële spoorverdubbeling) van het traject

Zwolle–Wierden (Wierden–Almelo is als onderdeel van de verbinding Deventer–Almelo al dubbelsporig en geëlectriceerd) indien de robuustheid van het spoorstelsel louter afhankelijk zou zijn van het hoofdrailnet. In het geval van een stremming zoals in het voorbeeld aangegeven zijn meerdere alternatieven denkbaar, zowel via Zwolle en de te decentraliseren verbinding naar Almelo, als via Zutphen en de gedecentraliseerde spoorlijn Zutphen–Hengelo.

Het bestaan van deze alternatieven zorgt op zichzelf al voor robuustheid van het spoorstelsel in geval van stremmingen op de spoorverbinding Amersfoort–Enschede. De bereikbaarheid is immers gewaarborgd. Ik kan daar aan toevoegen dat deze robuustheid in de nabije toekomst verder wordt versterkt door de combinatie van de opening van de Hanzelijn, de vergroting van de capaciteit van Zwolle door de aanleg van het vierde perron en het gereed komen van de dubbelsporige Combitunnel in Nijverdal. Als door electrificatie en (partiële) spoorverdubbeling van de lijn Zwolle–Almelo ook treinen uit de Randstad via Zwolle zouden kunnen worden omgeleid zou dit kunnen bijdragen aan extra robuustheid. Het belang van die extra robuustheid moet naar mijn oordeel echter wel worden gezien tegen de achtergrond van de robuustheid in de bestaande en binnenkort te realiseren situatie. Ik zal nader ingaan op de lijn Zwolle–Almelo in een brief die de Tweede Kamer binnenkort ontvangt over de uitvoering van de motie Cramer/Roefs (31 700-A, nr. 117)

20

Kunt u ingaan op de zinsnede «zodat er na de heropening een beter treinproduct is» uit de motie 31 700A-52? Deelt u de mening dat, om dit te realiseren, snel besluitvorming nodig is?

In mijn brief aan de Kamer van 14 juni 2009 (Kamerstuk 2008–2009, 29 984 nr. 199) ben ik onder meer ingegaan op de situatie die ontstaat met ingang van de dienstregeling 2013. Niet alleen de combitunnel is dan gereed, maar ook de Hanzelijn komt in gebruik en de capaciteitsvergroting van Zwolle is afgerond. Ik heb aangegeven dat NS deze nieuwe situatie wil benutten om voor de reizigers een snelle aansluiting op de Intercity's in Zwolle te herstellen.

Het combiplan zelf (waarbij dubbelspoor wordt gerealiseerd over een lengte van circa 2 kilometer) draagt bij aan een aanzienlijk betrouwbaarder dienstregeling. Het is mijn stellige verwachting dat dit complex van maatregelen op zichzelf al leidt tot een beter treinproduct. In het nota-overleg op 15 december 2008 heb ik in mijn reactie op de motie toegezegd quick wins en overlastgevendende maatregelen zo veel mogelijk mee te nemen tijdens de werkzaamheden in Nijverdal. Ik heb nadien evenwel geconstateerd dat het traject Zwolle–Wierden juist vanwege de inmiddels gestarte, langdurige en ingrijpende werkzaamheden aan de combitunnel te Nijverdal geen deel uitmaakt van de afspraken die met Oost-Nederland zijn gemaakt over de quick wins. Van de combitunnel, die wordt uitgevoerd met dubbelspoor, wordt al een positief effect verwacht op de punctualiteit van deze lijn. Wat betreft andere, mogelijk overlastgevendende, maatregelen verwijs ik u naar mijn toezegging in reactie op vraag 13 over de uitvoering van de motie Cramer/Roefs.

21

Gebruikt u bij de ontwikkeling van de gebiedsagenda's ook instrumenten zoals een structuurvisie, globale Plan-Mer of kentallen-MKBA's om te komen tot een goede afweging in de gebiedsagenda's? Zo neen, waarom niet?

Zie het antwoord op vraag 29 MIRT.

22

Wat is uw visie op de afstemming tussen de gebiedsagenda's en de verkenningen die op grond van de Tracéwet worden uitgevoerd?

De gebiedsagenda's bevatten een gedeeld beeld van Rijk en regio over de visie en ambitie ten aanzien van een gebied, en de daaruit voortvloeiende opgaven. Op basis van deze agenda's worden verkenningen geselecteerd. Bij deze selectie zijn prioriteitsstellingen en financieringsmogelijkheden cruciaal.

Zie ook het antwoord op vraag 24 MIRT.

23

Wat is uw visie op de afstemming tussen de gebiedsagenda's en structuurvisies die op grond van de Wro wordt uitgevoerd?

Zie het antwoord op vraag 29 MIRT.

24

In 2009 is de eerste generatie gebiedsagenda's gereed. Op welke wijze worden deze jaarlijks geactualiseerd en welke procedure volgt u daarbij? Worden de gebiedsagenda's ook periodiek herijkt en welke procedure volgt u daarbij?

De gebiedsagenda's bestaan in het algemeen uit twee delen. Deel 1 beschrijft de visie en ontwikkelingsrichting van een gebied, inclusief daaruit voortvloeiende opgaven. Deel 2 betreft de uitwerking van de opgaven: welke mogelijke programma's en projecten kunnen nu of in de toekomst bijdragen aan het invullen van de opgaven?

Deel 1 van de gebiedsagenda's wordt voor een langere periode vastgesteld. Dat is nodig, omdat anders ruimtelijke keuzes niet mogelijk zijn. Deel 2 van de gebiedsagenda's, de zogenaamde «visvijver» heeft een dynamisch karakter. Jaarlijks, of zo vaak als nodig, kunnen in overleg tussen Rijk en regio zaken worden toegevoegd of afgevoerd.

De huidige versies van de gebiedsagenda's zijn de eerste generatie. Aanscherping en aanvulling is permanent noodzakelijk om de gebiedsagenda een blijvende functie in het besluitvormingsproces te geven. Het geëigende moment om met elkaar (Rijk en regio) vast te stellen of het huidige document nog voldoet of dat er actualisatie nodig is, is steeds het bestuurlijk overleg MIRT, dat in het voorjaar en het najaar wordt gehouden.

25

Op welke wijze gaat u de adviezen inzake de verandering van bestuurscultuur, zoals bedoeld in het advies van de commissie Elverding, toepassen bij de gebiedsgerichte benadering?

Het advies van Elverding is gericht op minder bestuurlijke en ambtelijke drukte en meer bestuurlijke consistentie. Om de bestuurlijke drukte terug te dringen wordt nu ingezet om, via het MIRT, de opgaven waar Rijk en decentrale overheden samen voor staan, per gebied in samenhang te bezien. Verschillende onderwerpen die voordien in verschillende overleggen werden besproken, komen nu in het MIRT-overleg in samenhang aan de orde.

Inhoudelijk gaan de gebiedsagenda's hierbij een belangrijke rol spelen welke tot doel hebben om te komen tot één gedeeld beeld van de fysiek-ruimtelijke opgaven per regio. Ook de gebiedsagenda wordt opgesteld door rijk en regio samen en de inhoud wordt bestuurlijk vastgesteld. De

winst van deze aanpak is de gemeenschappelijke aanpak. Daardoor vindt besluitvorming over (voorbereiding van) investeringen transparanter en met meer draagvlak plaats. Dit besluitvormingsproces vindt plaats aan de hand van de adviezen van Elverding en daarmee de instrumenten van Sneller en Beter, waarover de Tweede Kamer tijdens het AO van 29 juni 2009 is geïnformeerd.

26

Hoe vertaalt u de mobiliteitsladder door in de gebiedsagenda's?

Zie het antwoord op vraag 13 MIRT.

27

Deelt u de mening dat de gebiedsgerichte benadering juist een risico van vertraging oplevert voor projecten op het hoofdwegennet? Zo neen, waarom niet?

Ik deel die mening niet. De rapportage van de Commissie Elverding toont juist aan dat een brede, gebiedsgerichte analyse in de Verkenningenfase zorgt voor betere oplossingen en voor meer draagvlak, en daarmee voor grotere snelheid bij verder planvorming en uitvoering. Ik houd daarbij in het oog dat de gebiedsgerichte benadering een meerwaarde moet hebben.

28

Kunt u een geactualiseerd overzicht geven van de ontwikkelingen van de beschikbare rijksmiddelen voor ruimtelijke investeringen (2009–2028)? Welke wijzigingen hebben ten opzichte van 2008 plaatsgevonden en kunt u per wijziging een motivering geven?

In het MIRT Projectenboek 2010 wordt in tabel 5.1 (pagina 316) een actueel overzicht gegeven van de beschikbare Rijksmiddelen voor het gehele ruimtelijk domein. Gezien de systematiek van de begroting loopt dit overzicht tot en met 2014. Vergeleken met het overzicht van vorig jaar (zie MIRT Projectenboek 2009, tabel 4.1, pagina 55) zijn de verschuivingen minimaal en te verklaren door: toevoeging van FES-middelen aan de departementale begrotingen, faseovergangen van projecten (waardoor de beschikbare middelen van het ene subartikel verschuiven naar een ander) en kasschuiven tussen verschillende jaren, maar binnen de domeinen.

29

Deelt u de mening dat de wijze waarop de gebiedsagenda's tot stand komen een black-box is, in tegenstelling tot ruimtelijke planvorming waar een transparant en een democratisch gelegitimeerd planproces plaatsvindt? Kunt u aangeven hoe gebiedsagenda's tot stand komen, welke procedures worden gevolgd en hoe de afwegingen tussen ruimte en infra worden gemaakt? Vindt er ook participatie van derden en belanghebbenden plaats bij de gebiedsagenda's? Zo neen, waarom niet? Kunt u aangeven hoe het proces van totstandkoming van de gebiedsagenda's transparanter kan worden en daarmee democratisch gelegitimeerd?

De mening uit de eerste vraag deel ik niet. De gebiedsagenda's zijn in een intensief en open proces tot stand gekomen in samenwerking tussen Rijk en regio.

De basis voor de gebiedsagenda's is bestaand beleid. Eerder vastgestelde nationale en regionale nota's, zoals de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit, de Structuurvisie Randstad 2040, de MobiliteitsAanpak, de Agenda Vitaal Platteland, de Agenda Landschap, het Concept Nationaal Waterplan en regionale structuurvisies en verkeer- en vervoersplannen zijn gebiedsgericht doorvertaald. De gebiedsagenda is daarmee geen verwoording van

nieuw beleid, maar inventariseert bestaand beleid en legt de verschillende plannen naast en op elkaar. Hierdoor ontstaat inzicht in de met elkaar samenhangende opgaven op gebiedsniveau en kan besluitvorming over de plannen beter op elkaar worden afgestemd.

De gebiedsagenda zelf is geen besluit om programma's of projecten tot uitvoer te brengen; op basis van de gebiedsagenda's worden, waar dat aan de orde is, in het bestuurlijk MIRT overleg keuzes gemaakt en eventuele besluiten genomen (bijvoorbeeld tot het uitvoeren van een verkenning). In deze overleggen fungeert de gebiedsagenda als structurerend en onderbouwend hulpmiddel. Met het vaststellen van de gebiedsagenda in het bestuurlijk overleg MIRT wordt afgesproken dat de voorliggende gebiedsagenda de basis is voor het bespreken van onderwerpen en het maken van concrete (financiële) afspraken daarover in de komende jaren.

Met de gebiedsagenda's wordt er niets veranderd aan de democratische legitimatie van het besluitvormingsproces. Besluitvorming vindt als gebruikelijk plaats in het kader van het MIRT (bestuurlijk overleg en behandeling in de Tweede Kamer).

De gebiedsagenda heeft een dynamisch karakter. Jaarlijks, of zo vaak als nodig, kunnen in overleg tussen Rijk en regio zaken worden toegevoegd of afgevoerd. In die zin is het voorliggende document een eerste generatie gebiedsagenda. Aanscherping en aanvulling is permanent noodzakelijk om de gebiedsagenda een blijvende functie in het besluitvormingsproces te geven.

30

Kunt u, gezien de cruciale rol die de gebiedsagenda's spelen in de voorbereiding van projecten, aangeven hoe spelregels voor de totstandkoming van de gebiedsagenda's in het MIRT-spelregelkader kunnen worden opgenomen?

De gebiedsagenda's zijn het resultaat van samenwerking tussen Rijk en regio en geven een gedeeld beeld van de ontwikkelingsrichting van een gebied op basis van bestaand beleid.

Het initiatief tot het maken van deze gebiedsagenda's is gezamenlijk door Rijk en regio genomen. Ook de regelmatige actualisatie zal door Rijk en regio gezamenlijk ter hand worden genomen. Het succes van deze samenwerkingsformule wordt door Rijk en regio gedeeld.

Vaste spelregels voor de totstandkoming zijn derhalve naar mijn mening niet nodig. Wel zal in de actualisatie van het MIRT-spelregelkader de positionering van de gebiedsagenda's geactualiseerd worden.

31

Welke aanleidingen, behalve de gebiedsagenda, kunnen er nog meer zijn voor het starten van een verkenning? Hoe verhoudt zich dat tot de ambitie dat in de gebiedsagenda het ruimtelijk domein van rijk en regio samen komen?

Mogelijke nieuwe verkenningen komen in beginsel voort uit de gebiedsagenda's. Vanuit de gebiedsagenda's moet duidelijk worden gemaakt of de verkenning zich richt op een enkelvoudige (sectorale) of een meervoudige (integrale) opgave.

Daarnaast is het mogelijk vanuit het nationale belang om te besluiten tot grote (sectorale)verkenningen op nationale schaal, bijvoorbeeld het Programma Hoogfrequent Spoor. Om zoveel mogelijk synergie te bewerk-

stelligen zal natuurlijk ook bij dit soort grote sectorale verkenningen de verbinding met de gebiedsagenda's gelegd worden.
Zie ook het antwoord op vraag 24 MIRT.

32

Kunt u in kaart brengen hoeveel een project, dat is opgenomen in het MIRT, per jaar en/of gedurende de hele looptijd aan besluitvorming (loon, vergaderingen, onderzoeken ed.) gemiddeld kost?

In het MIRT Projectenboek is een grote diversiteit van projecten opgenomen met verschillende omvang, fase, type, etcetera. Deze diversiteit betekent tevens grote verschillen in de gemiddelde kosten van de opgenomen projecten. De kosten van een project zijn onder andere afhankelijk van de fase, omvang en type van het project. De gemiddelde kosten van een project dat is opgenomen in het MIRT Projectenboek zijn hierdoor niet te geven.

33

Waarom wordt in het MIRT gesproken over de verdichtingsdoelstelling van 40% terwijl in de Kamer een motie is aangenomen om de doelstelling te verhogen tot 60%?

In het MIRT Projectenboek 2010 is voor de Randstad de ambitie vermeld om ten minste 40% van de nieuwe woningen binnenstedelijk te bouwen. Dit is conform de Structuurvisie Randstad 2040 én de schriftelijke kabinetsreactie van 19 oktober 2009 op de door de Tweede Kamer aangenomen moties (Kamerstuk 2009–2010, 31 089, nr. 55). Deze Kamerbrief van de minister van VROM onderstreept dat de ambitie van de Tweede Kamer om de binnenstedelijke mogelijkheden optimaal te benutten, de kabinetsambitie op dit punt ondersteunt. Wel plaatst het kabinet vraagtekens bij de haalbaarheid van een nog hoger verdichtingspercentage dan de in de structuurvisie opgenomen 40%. Het kabinet houdt dan ook vast aan dat percentage. Om aanvullende mogelijkheden beter in beeld te krijgen zal een onderzoek gestart worden.

34

Welke conclusie trekt u qua investeringbehoefte voor binnenstedelijk bouwen naar aanleiding van de reactie van de Minister voor Wonen, Wijken en Integratie op de Studie van ABF-research en RIGO «Overheidsbeleid en Ruimtelijke Investerings» (brief van 29 september jl. Tweede Kamer vergaderjaar 2009–2010, 31 757, nr. 9)

De studie van ABF en RIGO laat zien dat binnenstedelijk bouwen een complexe opgave met zich meebrengt voor vele partijen. Het Rijk is er daar één van. Ten behoeve van de verstedelijkingsafspraken die het Rijk wil sluiten met een twintigtal stedelijke regio's is een interbestuurlijke «stuurgroep onorthodoxe maatregelen» opgezet (randstadregio's – Rijk, waaronder VenW). Gekeken wordt naar de mogelijkheden om de ontwikkeling van binnenstedelijke (woning)bouwlocaties, zonder Rijksgeld, mogelijk te maken. Daarbij worden ook onorthodoxe maatregelen bekeken. De eerste uitkomsten van deze stuurgroep komen later dit jaar beschikbaar, waarna het vervolg bij de voorjaarsronde bestuurlijke overleggen MIRT 2010 wordt besproken; bij de najaarsronde bestuurlijke overleggen MIRT 2009 wordt een «tussenstand» gegeven.

Als reactie op de beleidsfocus van binnenstedelijk bouwen is daarom in de MobiliteitsAanpak veel aandacht uitgegaan naar de consequenties hiervan voor mobiliteit. Dit heeft geleid tot forse impulsen op het gebied van fiets (30 miljoen euro), regionaal OV (Actieprogramma Regionaal OV ter waarde van 1 miljard euro), hogere treinfrequenties tussen de steden

en uitbreiding fietsenstallingen (onder andere via actieplan Groei op het Spoor ad 200 miljoen euro), multimodale reisinformatie (30 miljoen euro) en diverse maatregelen ter verbetering van de robuustheid en doorstroming op het onderliggend wegennet (onder meer Actieprogramma Wegen ad 200 miljoen euro). Momenteel wordt gewerkt aan de visie regionaal OV, die in de zomer van 2010 de Tweede Kamer zal worden aangeboden. Daarin is ook binnenstedelijke verdichting een element.

35

Hoe worden lange termijn ruimtelijke baten meegenomen in Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA's)? Hoe staat dat in verhouding tot de wijze waarop voertuigverliesuren op de lange termijn in MKBA's worden meegenomen? Hoe staat dit in verhouding tot korte termijn baten?

Een wegenproject leidt meestal direct tot het verminderen van de voertuigverliesuren. Deze «directe effecten» worden als reistijd-baten meegenomen in een MKBA. Door de vermindering van de files kunnen er ook effecten zijn op de werkgelegenheid, de woningmarkt of grondprijzen in de omgeving van een project. Deze ruimtelijke baten worden daarom ook wel «Indirecte effecten» genoemd. Ook de indirecte effecten worden meegenomen in een MKBA. Indirecte effecten maken nooit meer uit dan 30% van de totale effecten. Er wordt in de MKBA volgens de OEI-richtlijnen geen onderscheid gemaakt tussen de korte en lange termijn baten.

36

Kan de Kamer het plan van aanpak NMCA ruim vóór de behandeling van de begroting ontvangen?

Ja, de Tweede Kamer wordt voorafgaand aan de begrotingsbehandeling per brief geïnformeerd over de wijze van uitvoering van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA).

De NMCA heeft tot doel inzicht te krijgen in de nieuwste markten capaciteitsgegevens met een integrale analyse van de staat van de netwerken van vaarwegen, wegen, spoor en openbaar vervoer en de verbindingen daartussen voor de periode tot 2028. Daarmee biedt de NMCA een meer geïntegreerde analyse in vergelijking met de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyses (LMCA) uit 2007, die per modaliteit zijn uitgevoerd.

37

U kondigt aan «robuustheid» als criterium mee te nemen om de stevigheid van het infrastructuursysteem te toetsen. Kunt u «robuustheid» definiëren? Blijven uw ambities en projecten zoals verwoord in de Nota Mobiliteit en MobiliteitsAanpak gehandhaafd? Gaat u nadrukkelijker capaciteitsuitbreiding van op het hoofdwegennet aansluitende provinciale wegen nastreven?

In de recente brief (d.d. 8 september 2009) over de verankering van de MobiliteitsAanpak in beleid (Kamerstuk 2008–2009, 31 305, nr. 150) heb ik aangegeven dat robuustheid van belang is om ook bij incidenten basis-kwaliteit en alternatieven aan te kunnen bieden.

Investerings in robuustheid, naast structurele vergroting van de capaciteit, zijn daarom lonend. Dit blijkt uit de resultaten van de economische toets op de MobiliteitsAanpak, uitgevoerd door TNO en ECORYS.

Het is daarom zinvol robuustheid ook als criterium op projectniveau te hanteren. In het kader van de NMCA zal daarom robuustheid worden geoperationaliseerd. Het doel is te komen tot een maatstaf, die bij de besluitvorming over investeringen inzicht geeft in de effecten van robuustheidsinvesteringen. Uiteraard blijven de ambities van de Nota Mobiliteit en de MobiliteitsAanpak gehandhaafd. Bij nog te maken project-

keuzes kan de genoemde maatstaf in de toekomst worden gehanteerd als toevoeging aan bestaande criteria.

Investeren in robuustheid betekent niet automatisch capaciteitsuitbreiding van op het hoofdwegennet aangesloten provinciale wegen. Per situatie en gebied zal in verkenningen en planstudies worden bekeken welke investeringen de robuustheid het meeste dienen.

38

Welke maatregelen gaat u nemen om op het gehele spoortraject Utrecht–Nijmegen 140 kilometer per uur mogelijk te maken?

In het kader van de PHS-planstudie Utrecht–Arnhem wordt bekeken welke maatregelen nodig zijn om hoogfrequent spoorvervoer op deze corridor mogelijk te maken. Uit onderzoek en het jaarlijkse proces rond de dienstregeling zijn geen aanwijzingen verkregen dat er belemmeringen zijn om op het traject Utrecht–Nijmegen 140 km/u te kunnen rijden, die om een oplossing vragen.

39

Kunt u per hieronder genoemde spoorlijn aangeven welke maatregelen u concreet gaat nemen om de betrouwbaarheid te verbeteren? Arnhem–Winterswijk Nijmegen–Roermond Alkmaar–Den Helder Hoorn–Enkhuizen Zwolle–Almelo Zutphen–Hengelo Marienberg–Almelo Dordrecht–Geldermalsen Vlissingen–Roosendaal

Over de lijn Arnhem–Winterswijk zijn in het bestuurlijk overleg MIRT met het landsdeel Oost-Nederland in mei 2009 de volgende maatregelen afgesproken:

- een snelle wissel te Doetinchem;
- dubbelspoor te Wehl (1 km) inclusief een snelle wissel;
- een snelle wissel te Didam, Arnhemse zijde.

Voor de lijn Nijmegen–Roermond is in datzelfde overleg met de Stadsregio Arnhem Nijmegen afgesproken een snelheidsverhoging tussen Nijmegen en Mook van 125 naar 130 km/u te realiseren. Ook zijn aanvullende maatregelen op de lijn Nijmegen–Roermond uitgewerkt.

Op de lijn Zwolle–Almelo is in de quick scan weliswaar een slechte punctualiteit geconstateerd, maar op dit traject wordt de komende jaren de combitunnel te Nijverdal gerealiseerd. De combitunnel (waarbij dubbelspoor wordt gerealiseerd over een lengte van circa twee kilometer) draagt bij aan een aanzienlijk betrouwbaarder dienstregeling. In verband met de inmiddels gestarte, langdurige en ingrijpende werkzaamheden aan de combitunnel zijn in overleg met Oost Nederland geen afspraken gemaakt over aanvullende korte termijn-maatregelen op deze lijn.

Op de lijnen Zutphen–Hengelo, Marienberg–Almelo en Dordrecht–Geldermalsen zijn in de quick scan van de gedecentraliseerde spoorlijnen in 2008 geen knelpunten op het gebied van de punctualiteit geconstateerd. Daar zijn dan ook geen maatregelen voorzien om de betrouwbaarheid te verbeteren.

De lijnen Alkmaar–Den Helder, Hoorn–Enkhuizen en Vlissingen–Roosendaal maken deel uit van het hoofdnet. Op deze drie lijnen worden op dit moment geen maatregelen onderzocht om de betrouwbaarheid te verbeteren.

40

Welke maatregelen gaat u concreet nemen om de kwaliteit van de spoorlijn Utrecht–Leiden te verbeteren?

ProRail en NS hebben samen onderzoek gedaan naar de klachten op deze spoorlijn. Het traject Leiden–Woerden is veilig berijdbaar en indien nodig worden ten alle tijden de nodige beheersmaatregelen getroffen om dit te blijven garanderen. Uit metingen is wel gebleken dat het rijcomfort op het traject Leiden–Woerden gemiddeld tot onvoldoende scoort. Eerdere klachten van reizigers en personeel zijn daarmee terecht gebleken.

Het rijcomfort wordt bepaald door een samenspel van infrastructuur en trein(dienst)eigenschappen. Dit traject kenmerkt zich door veel als ondergrond, duikers en kunstwerken, wat de nadelig is voor kwaliteit van de baan. Een verhoogd onderhoudsregime is in de afgelopen jaren nodig geweest om de baan op een acceptabel niveau te houden ten aanzien van rijcomfort. Daarnaast is voor het comfort sterk bepalend welk type trein wordt ingezet. De dubbeldekstreinen, die op dit traject steeds meer zijn ingezet de afgelopen twee jaar, alsmede zwaardere treinen zijn gevoelig voor de kwaliteit van het baanlichaam.

De snelheid van treinen draagt sterk bij aan de comfortbeleving. Op dit moment is een snelheidsbeperking van kracht. Dit is op dit moment niet primair gedaan voor veilige berijdbaarheid, maar met name voor rijcomfort en duurzaamheid van de baan. In de omgeving van Bodegraven blijft een tijdelijke snelheidsbeperking van kracht (80 km/h) totdat de vaste punten (duikers en overpaden) verwijderd zijn.

Op dit moment vindt intensieve samenwerking plaats tussen ProRail en NS om met een gezamenlijke aanpak (extra activiteiten aan de infra en aangepaste inzet van treinen) een acceptabele situatie te realiseren op dit baanvak. Er worden op dit moment grootschalige vernieuwingen gepland, die in verschillende fasen zullen worden uitgevoerd. Er wordt nagedacht hoe verschillende activiteiten in de tijd optimaal kunnen worden gepland, rekening houdend met het beheer en onderhoud op de korte termijn en de grootschalige activiteiten op de langere termijn.

41

Bent u bereid te onderzoeken of een spoorboog bij Empe mogelijk en nuttig zou zijn in het kader van het mogelijk maken van een rechtstreekse trein Arnhem–Apeldoorn?

Het kabinet heeft, zoals aangegeven in de beleidsbrief van 19 november 2007 (Kamerstuk 2007–2008, 29 644, nr. 85), de ambitie om te komen tot kwalitatief goede reistijden vanuit de Randstad naar de landsdelen. Een directe spoorverbinding, via de boog bij Empe, tussen Arnhem en Apeldoorn kan echter gezien de ligging aan deze ambitie geen bijdrage leveren. Deze boog wordt dan ook niet onderzocht.

42

Bent u bereid te onderzoeken of het opnieuw ingebruiknemen van het spoor Emmen–Veendam een positief effect zal hebben?

Het initiatief voor een onderzoek naar het opnieuw in gebruik nemen van het spoor Emmen–Veendam laat ik aan de decentrale overheden. Het convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn, dat ik in de zomer van 2008 met Noord-Nederland afgesloten heb, bevat onder andere een mobiliteitsfonds waarbij de inzet van de middelen een decentrale verantwoordelijkheid is. Doel van dit convenant is onder meer het verbeteren van de bereikbaarheid in Noord-Nederland. Op het moment dat de decentrale overheden besluiten tot inzet van regionale middelen uit dit fonds voor een infrastructuurproject (weg of OV) levert ook het Rijk een bijdrage aan het project.

43

Kunt u aangeven hoe de middelen voor de quick-scan spoor inmiddels zijn verdeeld en wanneer elk project wordt afgerond en wat de reiziger hiervan na oplevering gaat merken?

Over de reeds gemaakte afspraken met de landsdelen Noord- en Oost-Nederland bent u reeds geïnformeerd via de bijlage bij de brief van 16 juni 2009 (Kamerstuk 2008–2009, 31 700A, nr. 98) met de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen over het MIRT.

De overige projecten/maatregelen staan op de agenda voor de komende bestuurlijke overleggen over het MIRT. De Tweede Kamer wordt over de uitkomsten daarvan begin december 2009 geïnformeerd.

Op de bestuurlijk overeengekomen maatregelen wordt een Kengetallen Kosten Baten Analyse uitgevoerd. Deze KKBA wordt nu afgerond op landsdeelniveau om te voldoen aan de FES-criteria. Begin 2010 verwacht ik duidelijkheid te hebben over de bijdrage vanuit het FES.

Na het bestuurlijke akkoord kan ProRail opdracht worden verleend te starten met de uitwerking en daarop volgende realisatie van de eerder door haar verkende maatregelen.

Dat is tot op heden in enkele geval gebeurd (Groningen en Friesland). De realisatie van de verschillende maatregelen zal plaatsvinden in de periode vanaf 2010.

Het ziet er thans naar uit dat een aantal maatregelen in Noord Nederland het eerst kan worden gerealiseerd, omdat ProRail daar het verst gevorderd is met de nadere uitwerking ervan.

Verwacht wordt dat de maatregelen vóór 2013 effect zullen hebben. De effecten van de maatregelen verschillen per project. In zijn algemeenheid gaat de reiziger na de realisatie van de meeste van de maatregelen een hogere betrouwbaarheid van de uitvoering van de treindienst merken, waardoor hij minder vertragingen ervaart en een kortere reistijd krijgt. In een enkel geval (Leeuwarden-Sneek) gaat ook de frequentie omhoog.

44

Bent u bereid om in de NMCA een analyse per corridor voor alle spoorlijnen op te nemen zoals gebeurd is in de quick-scan voor de regionale spoorlijnen zodat de Kamer inzicht krijgt in de capaciteitsknelpunten op het hele net? Bent u bereid bij deze analyse in de NMCA ook de effecten van mogelijke nieuwe stations en mogelijk daaraan gekoppelde capaciteitsknelpunten mee te nemen?

In de NMCA gaat het om een analyse van het spoornetwerk waarbij prioriteit ligt bij de aanpak van knelpunten die optreden bij hogere frequenties. Met het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) voor personen- en goederenvervoer, dat nu in planstudie is en op basis waarvan medio 2010 projectbesluiten kunnen worden genomen, ontstaat na 2020 een nieuwe situatie op het spoor. Met de NMCA wordt niet vooruitgelopen op de projectbesluiten van 2010 voor de PHS-corridors. Wel worden met de NMCA, met een capaciteitsanalyse en overeenkomstig de benadering in de MobiliteitsAanpak, de capaciteitsknelpunten op netwerkniveau na 2020 beter inzichtelijk gemaakt. De effecten van perspectiefvolle mogelijke nieuwe stations en de mogelijk daaraan gekoppelde capaciteitsknelpunten zullen daarbij worden meegenomen.

45

Op welke manier dragen de (integrale) regionale gebiedsagenda's uit hoofdstuk 3 bij aan het realiseren van de landelijke (sectorale) doelstellingen uit hoofdstuk 2? In hoeverre worden de gebiedsagenda's getoetst

aan doelstellingen van het landelijke beleid?

Hoofdstuk 2 van het MIRT Projectenboek is de samenvatting van Rijksnota's. De gebiedsagenda's vormen een regionale doorvertaling van deze eerder vastgestelde Rijksnota's plus de regionale structuurvisies en verkeer- en vervoersplannen, én geven de gebiedsgerichte samenhangen weer.

In hoofdstuk 3 komen beleid en ambities van Rijk en regio samen en worden deze uitgewerkt naar concrete (gebiedsgerichte) opgaven. Dit proces is nu met de gebiedsagenda's gestructureerd. Na vaststelling van de gebiedsagenda's zal een samenvatting van de gebiedsagenda's per regio daarom voortaan hoofdstuk 3 van het MIRT projectenboek vormen. Op deze manier worden hoofdstukken 2 en 3 en de gebiedsagenda's aan elkaar gelinkt.

46

Als de gebiedsagenda de basis wordt voor de verkenningen (en dus voor investeringen in het ruimtelijk domein) wordt deze integrale agenda dan ook de basis voor selectie van projecten in plaats van de huidige «sectorale» wijze van selecteren?

De gebiedsagenda's geven een gedeeld beeld van Rijk en regio over de visie en ambitie van een gebied, en de daaruit voortvloeiende ruimtelijke opgaven. Op basis van deze ruimtelijke opgaven wordt bekeken welke programma's en projecten daarbij passen. Dit kunnen afhankelijk van de problematiek en het gebied sectorale projecten zijn, maar ook integrale gebiedsontwikkelingen.

De lijst met programma's en projecten die aan de gebiedsagenda wordt toegevoegd, moet worden gezien als een «visvijver»: in de bestuurlijke overleggen MIRT die twee maal per jaar plaatsvinden, wordt bekeken welke programma's/projecten rijp zijn voor besluitvorming. Dat kan resulteren in een MIRT verkenning, maar ook in een andersoortige afspraak. Er wordt gewerkt op basis van de gedachte «integraal wat moet, sectoraal wat kan». Dat betekent dat gebiedsagenda's inzicht geven in gebiedsgerichte samenhangen tussen (sectorale) opgaven. Dat inzicht zou kunnen leiden tot een andere afweging dan bij beoordeling van de (sectorale) opgave an sich.

47

Bent u van mening dat een goede bereikbaarheid tussen Almere en Utrecht een voorwaarde is voor de bouw van de beoogde 60 000 extra woningen (ongeacht aan welke zijde van Almere deze gebouwd zullen worden) en 100 000 extra banen? Deelt u de mening dat de ontsluiting van Almere over de weg naar het zuiden opgewaarderd zal moeten worden?

Goede bereikbaarheid tussen de vierde (Utrecht) en de toekomstige vijfde (Almere) stad van Nederland is belangrijk. Aan verbetering van de bereikbaarheid in de Randstad wordt samen met de regionale partners hard gewerkt onder meer in het programma Randstad Urgent.

Op 6 november 2009 is de RAAM-brief (Rijksbesluiten Amsterdam–Almere–Markermeer) naar de Tweede Kamer gestuurd (VenW/DGMO-2009/10073). In deze brief staan de besluiten van het kabinet over de richting van de verstedelijking van Almere in samenhang met projecten op het gebied van bereikbaarheid. Het zwaartepunt van de verstedelijking heeft invloed op bereikbaarheid in de corridor Almere–'t Gooi en Utrecht. In de NMCA (Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse) zal onderzocht worden in welke mate knelpunten op de A27 optreden bij de gekozen richting van verstedelijking in Almere.

48

Wat is op dit moment de status van de plannen voor het multimodale knooppunt Lage Weide bij Utrecht?

De verdere ontwikkeling van het multimodale knooppunt Lage Weide is een regionale aangelegenheid. Over de status van de plannen draagt het ministerie geen verantwoordelijkheid.

Momenteel wordt door de gemeente Utrecht met provincie Utrecht, Kamer van Koophandel, bedrijfsleven het project Port of Utrecht uitgevoerd. Doel van dit project is het opstellen van een integrale visie ter optimalisatie van de multimodale mogelijkheden. De gemeente Utrecht heeft een aanvraag voor een uitkering ingediend in het kader van de Tijdelijke specifieke regeling «Quick Wins Binnenvaart».

Het betreft een aanvraag voor een bijdrage ten behoeve van de betere bereikbaarheid van de haven Lage Weide. Om de haven voldoende bevaarbaar te maken wordt het huidige profiel vervangen door een bakvormig profiel. Binnenkort zal ik in het kader van het bestuurlijk overleg MIRT bekendmaken of deze aanvraag zal worden gehonoreerd. De Kamer zal hierover vervolgens worden geïnformeerd.

49

Klopt het dat NS voor het multimodale knooppunt Lage Weide voor de bedieningsgarantie 1600 nieuwe in- en uitstappers heeft geëist en dat dit dus 60% hoger is dan de door u op dit moment gehanteerde subsidienorm van 1000 nieuwe in- en uitstappers?

Het station Lage Weide maakt onderdeel uit van het projectbesluit VleuGel/RandstadSpoor. Vastgelegd is dat uit het budget VleuGel/RandstadSpoor de aanleg van het station kan worden gefinancierd, indien het Bestuur Regio Utrecht (BRU) kan aantonen dat het station noodzakelijk is en indien NS een bedieningsgarantie afgeeft.

Nadien hebben BRU en NS in een overeenkomst afspraken gemaakt over mogelijke bediening van station Lage Weide per december 2008. De belangrijkste afspraak was dat NS een bedieningsgarantie voor dit station zal afgeven, indien het bedrijfsleven op Lage Weide een voldoende aantal jaarkaarten (1 600) voor haar medewerkers/sters bij NS zou afnemen. Er is dus geen sprake geweest van een eis op het punt van het dagelijkse aantal nieuwe in- en uitstappers.

BRU heeft zelf de haalbaarheid nader getoetst en geconcludeerd dat het station weinig reizigers genereert. Op basis van deze uitkomsten wordt voor de periode tot 2020 uitgegaan van het toekomstig station Leidsche Rijn als multimodaal knooppunt.

50

Wat blijft er over van de plannen voor dit multimodale knooppunt als het station niet doorgaat?

Het Bestuur Regio Utrecht heeft zelf de haalbaarheid van het station Lage Weide nader getoetst en geconcludeerd dat het station weinig reizigers genereert. Op basis van deze uitkomsten wordt voor de periode tot 2020 uitgegaan van het toekomstig station Leidsche Rijn als multimodaal knooppunt.

51

Deelt u de mening dat er rond Utrecht in tegenstelling tot Amsterdam momenteel te weinig goede overstappunten op het spoor in de nabijheid van snelwegen liggen en dat Lage Weide hiervoor een goede locatie is?

In het Actieplan Groei op het Spoor heb ik ruim € 30 miljoen gereserveerd voor de aanleg van P+R locaties bij stations. Rondom Utrecht gaat het momenteel om circa 1800 P+R plaatsen waarvoor ik aanvragen heb ontvangen van de regio. Of deze gerealiseerd worden zal mede afhangen van de bijdragen die NS en de regio hiervoor zelf vrijmaken. Ik hoop in de komende periode hierover een beslissing te kunnen nemen.

Specifiek op de Rail/Weg corridor A2 voorziet het station Breukelen in een goede overstap tussen auto en trein. Met ingang van de dienstregeling 2009 is de frequentie van de bediening van het station Breukelen uitgebreid tot 4 maal per uur per richting. In het kader van de ontwikkeling van een multimodaal OV-knooppunt zal het aantal P+R-plaatsen hier worden uitgebreid van 210 naar 280. Er wordt rekening gehouden met een latere groei naar 400 plaatsen.

Verder wordt aan de spoorlijn Woerden–Utrecht het station Leidsche Rijn toegevoegd. Met het station Leidsche Rijn wordt een goed transferpunt tussen OV en het wegverkeer op de A2 aan het netwerk toegevoegd.

52

Deelt u de mening dat het wenselijk is dat het station Lage Weide wordt gerealiseerd, ook mede in het licht van de investering van 1 miljard die er al gedaan is voor de verdubbeling van deze spoorlijn en de verbreding van de A2 die momenteel wordt uitgevoerd?

De spoorverdubbeling Amsterdam–Utrecht maakt een hogere frequentie van Intercity's en sprinters mogelijk op het traject Amsterdam–Utrecht.

Aan de spoorlijn Woerden–Utrecht wordt het station Leidsche Rijn toegevoegd. Met het station Leidsche Rijn wordt een goed transferpunt tussen OV en het wegverkeer op de A2 aan het netwerk toegevoegd.

Zie ook het antwoord op vraag 51 MIRT.

53

Via welke toetsingskaders wilt u de verschillende uit de MIRT verkenning komende infrastructurele ingrepen voor de regio's Rotterdam en Den Haag gaan prioriteren? Deelt u de mening dat «eerst bewegen, dan bouwen» van toepassing moet zijn op deze regio, ook gelet op de ambitieuze woningbouwplannen? Wanneer maakt u de rijksbijdrage voor de afzonderlijke projecten bekend?

Voor de prioritering van infrastructurele ingrepen bij de MIRT-verkenningen wordt gebruik gemaakt van een aantal bekende kaders op basis van de Nota Mobiliteit, zoals het MIRT-spelregelkader, de Landelijke Markt en Capaciteitsanalyse en de Mobiliteitsaanpak. Deze kaders worden gecombineerd met de gebiedsagenda's waarin de verstedelijkingsopgaven en andere ruimtelijke ontwikkelingen in relatie tot de mobiliteit worden beschreven. In de verkenningen worden vervolgens knelpunten geanalyseerd en oplossingsrichtingen ter besluitvorming uitgewerkt.

Zowel bij de MIRT verkenning Rotterdam als bij Haaglanden zijn prioritaire opgaven geformuleerd, waarbij naast VenW en regionale partijen ook VROM participeert in de projectorganisatie. Het is dus geen afweging van eerst bewegen en dan bouwen, maar juist de samenhang tussen bewegen en bouwen is onderdeel van de besluitvorming over mogelijke financiering van deze projecten. De financiering van de projecten is onderdeel van de bestuurlijke overleggen van het MIRT die twee keer per jaar plaats-

vinden. De Tweede Kamer wordt schriftelijk geïnformeerd over de gebiedsagenda's en de bestuurlijke overleggen.

54

Deelt u de mening van het regionale bedrijfsleven dat een capaciteitsuitbreiding op de Ring Utrecht onontkoombaar is?

Ja. Daarom is al in 2006 de Bestuursovereenkomst Utrecht gesloten, waarin onder meer afgesproken wordt dat de capaciteit van de Ring Utrecht wordt vergroot. Recent is, in overeenstemming met de regionale partijen, een voorkeursrichting voor deze capaciteitsuitbreiding afgesproken.

Verder verwijs ik u naar de brief over de Noordvleugel Utrecht, die ik op 4 november 2009 aan de Tweede Kamer heb gestuurd (VenW/DGMO-2009/10065).

55

Ziet u, gezien het grote belang van de Ring Utrecht voor de Nederlandse economie, mogelijkheden om extra geld vrij te maken voor een goede inpassing van de mogelijke capaciteitsuitbreiding op de Ring?

Recent heb ik samen met de minister van VROM en de regionale partijen een voorkeursrichting afgesproken voor de capaciteitsuitbreiding van de Ring Utrecht. In plaats van een nieuwe doorsnijding van Amelisweerd wordt nu gekeken naar een verbreding van de bestaande bak. In de voorkeursrichting is ook overkluizing van de bak meegenomen.

Verder verwijs ik u naar de brief over de Noordvleugel Utrecht, die ik op 4 november 2009 aan de Tweede Kamer heb gestuurd (VenW/DGMO-2009/10065).

56

Deelt u de mening dat ieder plan, dat alleen voorziet in investeringen in het openbaar vervoer en fietsfaciliteiten, de bereikbaarheid van Utrecht in 2020 niet significant zal verbeteren?

Een uitgebreid pakket aan onder meer OV- en fietsmaatregelen is in het kader van de planstudie Ring Utrecht onderzocht. Hierbij verwijs ik u naar de brief over de Noordvleugel Utrecht, die ik op 4 november 2009 aan de Tweede Kamer heb gestuurd (VenW/DGMO-2009/10065).

57

Bent u bereid om in plaats van daarnaar te streven, toe te zeggen dat in 2013 wordt begonnen met de werkzaamheden aan de A27 (Lunetten-Hooipolder)?

Ik heb eerder aangegeven dat de fileproblematiek bij de Merwedebrug dermate omvangrijk en ernstig is dat dit voor mij een hoge prioriteit heeft en dat ik zo spoedig mogelijk wil starten met het aanpakken van deze problematiek. De resultaten van de eerste fase MER zullen eind 2009 gereed komen. Daarna zal ik, mede op basis van het advies van de Bestuurlijke Advies Groep (hierin hebben de betrokken regionale bestuurders zitting), samen met de minister van VROM een keuze maken voor een voorkeursalternatief.

Ik zeg toe dat ik me maximaal inspan om in 2013 te kunnen starten met de realisatie. Echter gezien de stappen die nog moeten worden doorlopen voordat de schop de grond in kan (MER 2e fase doorlopen, opstellen OTB

en TB, uitbesteding, voorbereiden uitvoering, etcetera) kan ik daarvoor nu geen harde garanties geven.

58

Kunt u aangeven waarom de uitplaatsing van het spooreplacement bij Venlo niet in het MIRT staat? Wat zijn de kosten en baten hiervan? Bent u bereid dit alsnog in het MIRT op te nemen gezien het grote maatschappelijke belang?

De rangeeractiviteiten op het spooreplacement Venlo voldoen aan de eisen die in de milieuwetvergunning zijn gesteld. Er is geen overschrijding van de wettelijke norm voor het Plaatsgebonden Risico (PR) en ook niet van de oriënterende waarde van het Groepsrisico (GR). Er is dus geen reden om uitplaatsing van het spooreplacement Venlo te overwegen of om dit op te nemen in het MIRT. Dit is gebaseerd op een besluit van mijn ambtsvoorganger, zoals verwoord in de brief aan de Tweede Kamer van 5 december 2003 (Kamerstuk 2003–2004, 27 628, nr. 14). In die brief is aangegeven dat het mogelijk is om de externe veiligheidsproblematiek rondom het spooreplacement Venlo sneller en goedkoper op te lossen dan door een volledige uitplaatsing van het spooreplacement naar Trade Port Noord.

De kosten van de uitplaatsing werden door ProRail in 2002 geschat op € 134 miljoen +/- 40 %, op basis van het prijspeil 2002 (Kamerstuk 2003–2004, 27 628, nr. 14); de overige kosten en de baten zijn toen niet geraamd.

59

Kunt u aangeven of u op korte termijn ook een bijdrage vastlegt voor aanvullende ruimtelijke maatregelen om de voltooiing van de verkeersruit Eindhoven mogelijk te maken?

In het Bestuurlijk Overleg van 18 juni 2009 heb ik met de regio afspraken gemaakt over de gebiedsontwikkeling van de Zuidoostvleugel Brabantstad. Ik verwijs u hiervoor naar mijn brief van 18 juni 2009 (Kamerstuk 2008–2009, 31 700 A, nr. 114).

In het Bestuurlijk Overleg MIRT van dit najaar bespreek ik de voortgang met de regio. Over de resultaten hiervan en vervolgspraken zal ik u informeren via de Kamerbrief naar aanleiding van het bestuurlijk overleg MIRT, die ik begin december 2009 aan de Tweede Kamer zal verzenden.

60

Kunt u aangeven of, indien de nut en noodzaak van een extra aansluiting door de gemeente worden aangetoond, bij de verbreding van de N50 tevens geld kan worden gereserveerd voor een extra aansluiting bij Kampen-Noord?

Zie het antwoord op vraag 96 MIRT.

61

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

Het project «Hart van Dieren» bestaat niet meer. Door de initiatiefnemers is een inhoudelijk ander project gedefinieerd, onder de naam «Traverse Dieren». De minister van VROM heeft op 19 juni 2009 een gewijzigde beschikking afgegeven aan de provincie Gelderland voor de Rijksbijdrage in de realisering van het project «Traverse Dieren». Daarmee gaf deze minister uitvoering aan de motie Van Heugten c.s. van 15 december 2008 (Kamerstuk 2008–2009, 31 700 A, nr. 42).

62

Kunt u aangeven hoe het staat met de realisatie van de BIRK-projecten in relatie tot de economische crisis?

Dit MIRT project valt onder verantwoordelijkheid van de minister van VROM. Deze vraag is ter beantwoording doorgeleid naar de minister van VROM.

63

Is het juist dat het project extra spuicapaciteit Afsluitdijk nu inmiddels vijf jaar is vertraagd? Zou dit project kunnen worden versneld met de Crisis- en Herstelwet?

Dat is juist. Het project is onder meer vertraagd door een discussie over de te volgen marktbenadering. Op besluiten over de extra spuicapaciteit zijn de bepalingen met betrekking tot het bestuursprocesrecht uit de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dat kan een versnelling betekenen. Ook van belang voor de voortgang is de samenhang met de renovatie van de Afsluitdijk. Zie hiervoor het antwoord op vraag 64 MIRT .

64

Wat is de samenhang van dit project met de lange termijnvisie voor de Afsluitdijk die wordt ontwikkeld?

Met het project extra spuicapaciteit Afsluitdijk wordt uiterlijk in 2016 extra spuicapaciteit gerealiseerd, vooralsnog voorzien in de knik bij Kornwerderzand, om voor de komende decennia voldoende spuicapaciteit te hebben. Voor de lange termijnvisie voor de Afsluitdijk is de realisatie van extra spuicapaciteit uitgangspunt. Het project toekomst Afsluitdijk combineert de veiligheid van de Afsluitdijk met andere functies (duurzame energie, natuur en regionale economische ontwikkeling) op de lange termijn.

65

Wordt het budget voor het onderzoeksprogramma Waterveiligheid van 168 miljoen alleen besteed aan onderzoek of worden hiermee ook projecten gerealiseerd?

Dit budget wordt alleen aan onderzoek besteed, ten behoeve van de projecten Hydraulische Randvoorwaarden, Sterkte en Belastingen Waterkeringen en Veiligheid Nederland in Kaart. Het betreft beschikbaar budget tot 2020.

66

Kunt u aangeven wanneer is het tijdschema bekend wordt voor het programma grensoverschrijdend spoorvervoer?

Voor een bijdrage uit het amendement grensoverschrijdend spoorvervoer komen meerdere projecten in aanmerking. De projecten zijn besproken tijdens het AO Grensoverschrijdend OV van 3 september 2009. De planning voor besluitvorming verschilt per project. Voor een aantal projecten is dat reeds bekend:

- Maastricht–Lanaken (Hasselt): wordt dit najaar besproken tijdens bestuurlijk overleg MIRT met Limburg;
- Avantislijn: naar verwachting vindt medio 2010 besluitvorming over deze lijn plaats aan Duitse zijde.
- Hengelo–Bad Bentheim: wordt dit najaar besproken tijdens bestuurlijk overleg MIRT met landsdeel Oost-Nederland;
- Groningen–Leer: de decentrale overheden ronden de verkenning naar verwachting dit najaar af.

Daarnaast zijn de volgende projecten onderwerp van studie door decentrale overheden:

- Nijmegen–Kleve
- Enschede–Gronau
- Eindhoven–Duitsland (via Venlo en/of Heerlen)

67

Kan de start van de realisatie van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer worden vervroegd door snellere procedures bij ProRail en inzet van de Crisis en Herstelwet?

De planning voor Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is al ambitieus. De planstudies zijn formeel gestart met het uitbrengen van de begroting 2009, waarin de financiering van de € 4,5 miljard is vastgelegd. Daarna is de planning vastgesteld, om vóór de zomer van 2010 een voorkeursbesluit te nemen. Voor deze fase is daarmee ongeveer anderhalf jaar beschikbaar, hetgeen een relatief beperkte periode is voor een dergelijk groot programma.

68

Wat is de stand van zaken van de realisatie van de projecten in Driebergen–Zeist, Maarsbergen en Bunnik van Traject Oost?

De projecten in Bunnik en Maarsbergen liggen op koers. De realisatie van het project in Maarsbergen wordt in 2013 verwacht; de realisatie van het project in Bunnik in 2014.

Voor Driebergen–Zeist ligt nog geen goedgekeurd plan. Er is sprake van twee hoofdvarianten met 3 subvarianten. Een (objectieve) vergelijking van de varianten op maakbaarheid en kosten en de daarop volgende bestuurlijke keuze is nog een probleem. Ik verwacht in 2010 verdere besluitvorming; indienststelling wordt niet voor 2018/2019 verwacht.

69

Kunt u aangeven welke plannen uit het planstudiebudget zijn vervallen omdat het budget daarvan is toegevoegd aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer?

Met ingang van de begroting 2009 zijn de nog niet bestemde gelden voor traject HST-oost en VERA toegevoegd aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Zie hiervoor ook het MIRT-projectblad PHS in het MIRT 2010.

70

Welk deel van het budget van het programma aanleg nieuwe stations is nog niet beschikt voor specifieke stations

In het programma aanleg nieuwe stations is momenteel aan vrije ruimte € 62 miljoen beschikbaar. Naar verwachting zullen de komende jaren in ieder geval de stations Groningen Europapark, Bleizo en Schiedam Spaland/Kethel in aanmerking komen voor de tot € 6,3 miljoen gemaximeerde bijdrage voor het basisstation.

71

Kunt u aangeven wat de stand van zaken is van het station Berkel-Enschot? Kunt u aangeven in hoeverre dit station op het ogenblik aan de subsidiënorm voldoet? Zijn hierbij de geplande ruimtelijke ontwikkelingen van de gemeente Tilburg (woningbouw rond Berkel-Enschot) meegenomen?

ProRail is in overleg met de gemeente over de kansrijkheid van het station over zaken als inpasbaarheid in de dienstregeling en vervoerwaarde. ProRail heeft afgelopen september van Gemeente Tilburg in samenwerking met provincie Noord-Brabant het verzoek ontvangen om een verkennend onderzoek uit te voeren voor halte Berkel Enschot. ProRail heeft kort daarop positief op dit verzoek gereageerd en is nu in afwachting van een opdrachtverlening.

Doordat het verkennend onderzoek van ProRail nog moet starten kan ik in dit stadium nog niet aangeven of dit station aan het subsidie criterium van 1 000 nieuwe in/uitstappers voldoet. Ook de geplande ruimtelijke ontwikkelingen binnen de invloedssfeer van het station zullen in de vervoerprognose worden betrokken, waarbij goed gekeken wordt naar de hardheid van de plannen en de programmering.

72

Wat is de planning van de lopende planstudies en projectstudies ten behoeve van besluitvorming over aanleg? Kunt u aangeven hoe lang deze studies al lopen en waarom dit zo lang duurt?

De projectstudies verricht ProRail in opdracht van de regio. In formele zin geldt voor onderstaande stationsprojecten dat ProRail mij het project slechts dient voor te leggen voor instemming op grond van artikel 17.3 van de Spoorwegwet. Dit zal ProRail pas doen als aan een aantal voorwaarden is voldaan. Zo zal ProRail, op grond van artikel 17.3 van de Spoorwegwet, het project moeten hebben kunnen voorleggen aan gerechtigden voor het indienen van een zienswijze. Daartoe dient het project voldoende ver te zijn uitgewerkt. Ook zullen de kosten van aanleg en beheer moeten zijn gedekt, alvorens ProRail mij het project voor instemming voorlegt.

De stations Halfweg en Almere Poort maken deel uit van het pakket Regio-net en zijn in dat kader opgepakt en in feite afgerond. Ze dienen wel te worden geactualiseerd ten behoeve van een beschikkingsaanvraag. Naar de huidige inzichten worden deze het vierde kwartaal van 2009 ingediend.

Ik heb de gemeente Groningen 18 oktober 2005 schriftelijk geïnformeerd over de voorwaarden waaronder ik kan instemmen met de functionaliteitswijziging van de infrastructuur en het verlenen van een subsidie voor de aanleg van het basisstation. De gemeente had inmiddels ProRail al een projectstudie laten uitvoeren naar het station. Pas onlangs is de projectovereenkomst tussen ProRail en de gemeente Groningen ondertekend. ProRail kan nu de subsidieaanvraag indienen. Belangrijkste reden voor de vertraging was de discussie tussen de gemeente en de provincie Groningen over een toekomstvast ontwerp en de daarbij behorende financiële dekking. Het nu gekozen ontwerp is constructief voorbereid op vier-sporigheid.

De beschikking voor de planstudie naar het station Bleizo heb ik afgegeven op 22 oktober 2008. De Nota Voorkeursvariant is inmiddels gereed (planstudie fase 2a). Gebleken is dat de kostenraming van het kruisingstation naar boven moet worden bijgesteld. Alvorens ProRail overgaat tot het uitwerken van de Voorkeursvariant zal het Stadsgewest Haaglanden, als initiatiefnemer van het kruisingsstation, eerst een aangepast dekkingsvoorstel moeten overleggen. Na financiële dekking van het plan is de doorlooptijd van het vervolg van de planstudie, tot het moment van het opleveren van de projectnota (planstudie fase 2b), gesteld op 6 maanden.

Wat betreft station Emmen Zuid heb ik kunnen instemmen met de functionaliteitswijziging van de hoofdspoorweginfrastructuur. De werkzaamheden zijn inmiddels door ProRail gegund.

73

Zou u een overzicht kunnen geven van de status van alle mogelijke nieuwe stations uit de initiatiefnota «Nieuwe stations, nieuwe passagiers» van de ChristenUnie (31 801-2)? Kunt u daarbij aangeven wat het verwachte aantal nieuwe in- en uitstappers is en wanneer is dit voor het laatst berekend? Kunt u aangeven wat de status is van het bestuurlijk overleg?

Alle stations met een status zijn opgenomen in het MIRT projectboek 2010. Daarbij is onderscheid gemaakt naar: geopend, in realisatie, planstudies (MIRT) en projectstudies (in opdracht van derden). Stationsinitiatieven die niet op het betreffende projectblad staan vermeld, hebben vooralsnog géén status.

Het aantal nieuwe in/uitstappers per dag wordt berekend door ProRail en gaat vooraf aan de besluitvorming over opname van het station in de planstudietabel van het MIRT. Voor de stations waarover in het kader van het programma aanleg nieuwe stations over opname in de planstudietabel van het MIRT is besloten zijn de volgende aantallen nieuwe in/uitstappers geraamd:

- Sassenheim: 1 200 nieuwe in/uitstappers (bediening twee maal per uur per richting)
- Groningen Europapark: 2 800 nieuwe in/uitstappers (bediening vier maal per uur per richting)
- BleiZo: 1 050 nieuwe in/uitstappers (Basisvariant, 25% hoogwaardige werkgelegenheid, bediening vier maal per uur per richting)
- Hoevelaken: 600 nieuwe in/uitstappers (bediening twee maal per uur per richting)
- Zwolle Voorsterpoort: geen prognose van ProRail, minder dan 1 000 nieuwe in/uitstappers
- Zwolle Stadshagen: geen prognose van ProRail, minder dan 1 000 nieuwe in/uitstappers
- Heerlen Woonboulevard: 500 nieuwe in/uitstappers (bediening twee maal per uur per richting)
- Maastricht Noord: 225 nieuwe in/uitstappers (bediening twee maal per uur per richting)
- Hengelo Gezondheidspark: 800 nieuwe in/uitstappers (bediening twee maal per uur per richting)

Zoals besproken in het AO Nieuwe Stations ontvangt uw Kamer voor de MIRT-behandeling een evaluatie van de norm voor nieuwe in- en uitstappers en een voorstel voor mogelijke differentiatie van deze norm.

74

Hoeveel kilometer bovenbouw is er in 2007 en 2008 vernieuwd en wat is de verwachting voor 2009?

In 2007 is 104 kilometer en in 2008 91,3 kilometer bovenbouw vernieuwd. De prognose voor 2009 is 85,2 kilometer.

75

Hoeveel budget is er door het uitstellen van dit MISTRAL programma in deze jaren op de plank blijven liggen?

Op basis van het Beheerplan 2009 kan geconcludeerd worden dat voor Mistral in 2007 en 2008 (in totaal) € 30 miljoen is doorgeschoven. Zoals ik heb aangegeven in mijn brief van 9 april 2009 (Kamerstuk 2008–2009, 29 984, nr. 176) is dit gevolg van een herijking van de planning van Mistral.

76

Ziet u mogelijkheden door kasschuiven andere spoorprojecten naar voren te halen zoals het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer?

De planning van het lopende planstudieprogramma voor spoorprojecten wordt niet bepaald door de beschikbare kasbedragen, maar door de noodzakelijke plan- en besluitvorming. Kasschuiven – het naar voren halen van gelden – zullen daarom niet leiden tot snellere realisatie.

De planning voor Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is al ambitieus. De planstudies zijn formeel gestart met het uitbrengen van de begroting 2009, waarin de financiering van de € 4,5 miljard is vastgelegd. Vervolgens is de planning vastgesteld, om vóór de zomer van 2010 een voorkeursbesluit te nemen. Voor deze fase is daarmee ongeveer anderhalf jaar beschikbaar, hetgeen een relatief beperkte periode is voor een dergelijk groot programma.

77

Kunt u aangeven of de NS nu ook daadwerkelijk gebruikmaakt van het éénmalig gedane subsidie-aanbod voor het project reistijdverbetering?

Hierover heb ik uw Kamer in mijn brief 9 september 2009 (Kamerstuk 2008–2009, 29 984, nr. 200) geïnformeerd. Hierin heb ik aangegeven dat ik, op advies van de gezamenlijke spoorsector, aan haar heb gevraagd om een plan van aanpak, dat ik uiterlijk in maart 2010 wil ontvangen. Daarna kan ik naar verwachting aangeven of NS daadwerkelijk gebruik zal maken van mijn éénmalige subsidie-aanbod voor een snelheidsverhoging naar 160 km/u.

78

Kunt u aangeven of het wachtspoor Beilen wordt gerealiseerd? Zo neen, waarom niet? Is het juist dat de goederenvervoerders dit wachtspoor niet willen gebruiken en dat daarmee de geplande reistijdwinst tussen Zwolle en Groningen niet mogelijk is?

In de zomer van 2008 is door mij met Noord-Nederland het convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL) afgesloten. Doel van dit convenant is onder meer het verbeteren van de bereikbaarheid, zowel binnen de regio Noord-Nederland als van Noord-Nederland met de rest van Nederland.

Naast de hiervoor beschikbare middelen is in het kader van de Landelijke Markt en Capaciteitsanalyse Spoor (LMCA-Spoor) conform motie Koopmans (Kamerstuk 2007–2008, 27 658, nr. 41) € 160 miljoen beschikbaar gesteld voor maatregelen op het noordelijke kernnet spoor. Tevens zijn in het kader van het project Reistijdversnelling (amendement Van Hijum/Dijksma, Kamerstuk 30 800A nr. 18) middelen beschikbaar gesteld voor het project Wachtspoor goederenvervoer Beilen. Het gaat om circa € 5 miljoen.

Samen met Noord-Nederland heb ik ProRail opdracht gegeven een studie te doen naar de scope-vaststelling van de spoordriehoek Zwolle–Leeuwarden–Groningen, als invulling van de Motie Koopmans. In deze scope-studie is onder andere onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn om de reistijd tussen Zwolle en Groningen te verkorten.

Eén van de uitkomsten van deze studie is dat verlenging van de wachtsporen te Meppel een grotere flexibiliteit biedt voor het conflictvrij plannen van reizigers- en goederenverkeer, dan het oorspronkelijke project Wachtspoor Beilen. Onlangs is daarom in overleg met Noord-Nederland de voorkeur uitgesproken voor de verlenging van de wachtsporen te Meppel.

Meer informatie over de uitkomsten van de eerder genoemde scope-studie volgt in de jaarlijkse voortgangsrapportage over het RSP-ZZL, die ik u na de na de bestuurlijke overleggen MIRT van dit najaar zal doen toekomen. Ik zal u daarbij de overweging voorleggen om in te stemmen met de keuze voor het wachtspoor bij Meppel en hiervoor het budget in te zetten uit het project Reistijdversnelling, dat eerder in overleg met de Tweede Kamer is bestemd voor een wachtspoor bij Beilen.

79

a. Waarom is vorig jaar geconcludeerd dat Geldermalsen geen positieve MKBA heeft en is er nu wel een capaciteitsvergrotingsplan gestart in het kader van herstelplan spoor? Wordt dit project uiterlijk in 2012 opgeleverd?

b. Kunt u aangeven in hoeverre de projecten die niet verder worden bestudeerd wel onderdeel zijn van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer?

c. Kunt u aangeven waarom twee projecten zijn meegenomen in de crisis en herstelwet en de andere niet?

d. Hoe verhoudt de opname in de crisis en herstelwet met de stelling bij eerdere vragen dat de projecten van herstelplan spoor tijdig zouden worden opgeleverd? Wat is de reden dat nu ineens toch de Crisis- en Herstelwet nodig is?

e. Hoe is het mogelijk dat capaciteitsvergrotingsplannen die in het vorige MIRT al liepen nog steeds niet zijn afgerond terwijl het over relatief kleine maatregelen als seinverdichting gaat?

f. Geldt nog steeds dat alle projecten in 2012 worden opgeleverd?

g. Bent u bereid de MKBA's van de afgevallen projecten naar de Kamer te sturen?

a: Het Project Geldermalsen betreft het vrijleggen van de treindienst Dordrecht–Geldermalsen zodat die geen gebruik meer maakt van hetzelfde spoor als de treindienst van Utrecht naar Den Bosch. Deze «ontvlechting» van treindiensten is nodig als op de corridor Utrecht–Den Bosch zes Intercity-treinen en zes stoptreinen per uur gaan rijden om hiermee de gewenste groei van het spoorvervoer vorm te geven middels «spoorboekloos reizen» op de grote corridors. Een eerste proef hiermee is in september 2009 uitgevoerd.

De positieve MKBA van dit project Geldermalsen ontstaat doordat is uitgegaan van zes Intercity-treinen en zes stoptreinen per uur van Utrecht richting Den Bosch en Tiel. In de berekening van twee jaar geleden is uitgegaan van lagere treinaantallen. Daarom heeft ProRail in overleg met NS medio 2009 besloten alsnog te starten met een capaciteitsvergrotingsplan voor Geldermalsen.

Het project Geldermalsen wordt fasegewijs opgeleverd vanaf 2012.

b: In de planstudie Utrecht–Den Bosch, die onderdeel is van PHS, wordt gezien welke infrastructuur benodigd is om hoogfrequent spoorvervoer op deze corridor mogelijk te maken, evenals te komen tot een slimme routing van het goederenvervoer. Bij de analyse van verschillende personen- en goederenvarianten die worden onderzocht, zijn ook investeringen in en nabij Geldermalsen in beeld. Welke maatregelen op deze corridor precies nodig zijn zal in het kabinetsbesluit PHS vóór de zomer 2010 worden aangegeven.

c: Voor deze beide projecten geldt dat het urgente en duidelijk omschreven projecten zijn, waarvoor de financiering is geregeld en die bijdragen aan de doelstellingen van de Crisis- en herstelwet. Opgemerkt moet worden dat dit onverlet laat, dat er ook andere spoorprojecten zijn waarvoor dit opgaat. Ook deze projecten zullen kunnen profiteren van de Crisis- en herstelwet, indien de besluitvorming daarover valt binnen een

van de categorieën van bijlage I van de Crisis- en herstelwet. Dit is in ieder geval zo bij tracéwetplichtige projecten.

d: Opname van deze projecten in de Crisis- en herstelwet is niet ingegeven door de planning van het Herstelplan spoor, maar door de overwegingen zoals genoemd bij onderdeel c. van het antwoord op deze vraag.

e: Het Herstelplan Spoor betreft overwegend vrij grote projecten; de doorlooptijd hiervan is lang, zowel in voorbereiding als in uitvoering. Van vrijwel alle projecten is het capaciteitsvergrotingsplan afgerond. Voor wat betreft de genoemde seinverdichting: het project Amsterdam–Weesp betreft met name seinverdichting. Dit project maakt qua planning onderdeel uit van de projecten op de corridor Amsterdam–Weesp. In die planning is voorzien dat de seinverdichting wordt opgeleverd eind 2012 en dat het capaciteitsvergrotingsplan wordt afgerond in voorjaar 2010.

f: In de zomer van 2009 zijn de cijferreeksen door ProRail gehard en extern geaudit. Dit geldt ook voor de reeksen voor de geoormerkte programma's, waaronder de capaciteitsknelpunten Herstelplan spoor. De harding van deze cijfers is mede gebaseerd op haalbaarheid van actuele planningen. Op dit moment ben ik bezig om de uitkomsten van de audit en de effecten daarvan op het Beheerplan 2010 te beoordelen. De Tweede Kamer wordt hierover vóór de begrotingsbehandeling 2010 geïnformeerd.

g: Ja. Ik zal de gevraagde informatie op korte termijn naar u toesturen.

80

Zou u nader kunnen toelichten dat de uitvoeringsplanning van GoeNoord verschoven is om te blijven aansluiten bij zowel de Hanzelijn als de planstudie OV-SAAL? Moet dit zo gelezen worden dat GoeNoord vertraagt omdat de andere projecten (OV-SAAL zelfs 2 jaar) vertragen? Wat is precies die samenhang? Kan dit project worden versneld nu is voorgesteld OV-SAAL op te nemen in de Crisis- en Herstelwet?

GoeNoord betreft maatregelen die nodig zijn om het spoorgoederenvervoer tussen (met name) Rotterdam en Noord-Nederland te kunnen (blijven) faciliteren. Volgens de oorspronkelijke prognose was voorzien dat er in 2014 34 treinen per etmaal (in beide richtingen tezamen) gebruik zouden maken van deze route.

De route van GoeNoord gaat voor een groot gedeelte via het traject van OV-SAAL. Daarom is er een directe relatie met dit project en is de planning van GoeNoord aangesloten op de planning van OV-SAAL. Voor OV-SAAL geldt dat de Crisis- en herstelwet naar verwachting zal bijdragen aan het reduceren van onzekerheden in de planning. Nu is daarvoor een buffer aangenomen van een jaar. De verwachting is dat deze buffer uiteindelijk gehalveerd kan worden.

Voor de overige maatregelen van GoeNoord geldt de planning van Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en deze zal met de projectbesluiten in de zomer van 2010 worden geactualiseerd.

81

Waarom wordt de Verbinding Zeeland–Antwerpen (VEZA) niet onderzocht op veiligheidsaspecten?

VEZA is geagendeerd in de Planstudie Toekomstvaste Routing Spoorgoederenvervoer van PHS. Indien uit de integrale capaciteitsanalyse van ProRail relevante knelpunten naar voren komen met betrekking tot infrastructuur, geluid en externe veiligheid, zal VEZA als mogelijke oplossing bekeken worden. Het aspect externe veiligheid wordt dan ook volledig

meegenomen in de beoordeling van knelpunten en de conclusies over nut en noodzaak van VEZA.

82

Wat is de planning voor de capaciteit Julianasluis Gouda?

De provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor de planning voor het project capaciteit Julianasluis. De provincie gaat uit van oplevering van een tweede sluisloek in 2013, als de Provinciale Staten van Zuid-Holland eind 2009 een positief uitvoeringsbesluit nemen.

83

Kunt u aangeven wanneer de Noordersluis aan renovatie toe is? Hoe lang zal een dergelijke renovatie duren en tegen welke kosten?

Voor de tussen 2025 en 2030 noodzakelijke renovatie van de Noordersluis is bij gebrek aan een vergelijkbare vervangende sluis ter plaatse een langdurige algehele stremming niet mogelijk. Dat zou de haven van Amsterdam afsluiten voor circa 80% van de scheepvaart. Vandaar dat geopteerd wordt voor vervanging van de Noordersluis in het bestaande complex, tezamen met de wens van de regio voor een grotere sluis dan de huidige Noordersluis. De totale hiermee gemoeide investering bedraagt op huidig prijsniveau circa € 730 miljoen en de bouwtijd wordt geschat op circa vier jaar.

84

Is het juist dat de zeetoegang IJmond een Rijksverantwoordelijkheid is?

Het sluisencomplex is Rijkseigendom en vandaar uit een Rijksverantwoordelijkheid. Rijkswaterstaat Noord-Holland verzorgt vanuit die verantwoordelijkheid het beheer en onderhoud van het huidige sluisencomplex. Mocht er besloten worden om eerder te komen tot vervanging waarbij tegelijkertijd de functionaliteit wordt vergroot, dan ligt gezamenlijke financiering (Rijk, provincie Noord-Holland, gemeente Amsterdam) in de rede.

85

Kunt u aangeven of de Rijnlandroute een weg van Rijksbelang is?

De Rijnlandroute betreft een provinciale weg die van groot belang is voor de regio. Het Rijk heeft in deze regio belangen in de ontwikkeling van woningbouw op de voormalige vliegbasis Valkenburg (bouw van 5000 woningen, waarvan 500 in het internationale topwoonmilieu), de ontwikkeling van het Bio Science Park Leiden (door EZ aangewezen als één van de belangrijke economische ontwikkelingen in de Randstad), het versterken van de Greenport Duin- en Bollenstreek (één van de vijf greenports in Nederland) en de regionale woningbouwproductie in algemene zin, aangezien de productie van de regio de afgelopen vijf jaar sterk is achtergebleven bij de met het Rijk afgesproken taakstelling.

86

Is het juist dat er nu een MER loopt voor de Rijnlandroute? Hoe verhoudt zich dit tot de studie Integrale Benadering Holland Rijnland? Hoe oordeelt u over deze relatie?

De MER-procedure bij de Provincie Zuid-Holland is tijdelijk aangehouden omdat de resultaten van de Integrale Benadering eerst worden overgenomen in het MER. Er wordt gezorgd voor een goede afstemming tussen beide studies, zowel inhoudelijk als ook voor de besluitvorming. De samenwerking tussen provincie en Rijk in deze trajecten verloopt voorspoedig. Vanwege de verantwoordelijkheid van de provincie voor de

MER-procedure, is het belangrijk dat deze goede samenwerking wordt voortgezet.

87

Bent u bereid om voor de Rijnlandroute een bedrag van 550 miljoen euro op te nemen in het MIRT, zodat een duurzame variant gerealiseerd kan worden?

Het overleg over de besluitvorming over de Integrale Benadering Holland Rijnland loopt nog volop. Over de uitkomsten hiervan wordt de Tweede Kamer separaat geïnformeerd.

88

Is het u bekend dat het beoogde budget van 700 miljoen euro voor de aanpak van het knooppunt Hoevelaken onvoldoende is om extra inpassingsmaatregelen mee te bekostigen?

Het taakstellend budget voor de planstudie Knooppunt Hoevelaken wordt binnenkort vastgesteld. Dat budget is in ieder geval toereikend om de wettelijk vereiste inpassingsmaatregelen te treffen.

89

Deelt u de mening, dat het beter is de herinrichting van de aansluiting Bunschoten mee te laten lopen in de planstudie Knooppunt Hoevelaken in plaats van opname in de planstudie A1–A27? Zo neen, waarom niet?

Ja, en daarom is de aansluiting Bunschoten opgenomen in de planstudie Knooppunt Hoevelaken.

90

Kunt u toezeggen dat bij de uitwerking van verbredingsvariant uit de planstudie A1–A27, naast ramingen met betrekking tot de luchtkwaliteit op het hoofdwegennet rondom het knooppunt, ook inzichtelijk gemaakt wordt wat de (mogelijk positieve) effecten van de verbredingsvariant zijn op de luchtkwaliteit op het onderliggend wegennet?

Ja, dit is ook in de richtlijnen voor het MER opgenomen.

91

Deelt u de mening dat de aanpak van het knooppunt Hoevelaken van dermate groot belang is dat opname in de Crisis- en herstelwet overwogen moet worden?

De aanpak van het knooppunt Hoevelaken is inderdaad van groot belang, zowel voor het doorgaande nationale als voor het regionale verkeer. Het project is daarom opgenomen in bijlage 1 van het wetsvoorstel Crisis- en herstelwet, wat een veel gestroomlijnder procedure betekent en waarvan minder juridische risico's te verwachten zijn.

92

Overweegt u het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Zaandam, Purmerend, Schiphol en Amstelveen? Wanneer gaat u hier een besluit over nemen?

Voor doortrekkingen naar Purmerend, Zaandam of Schiphol heeft de stadsregio Amsterdam op dit moment geen concrete plannen. Voor doortrekking naar Amstelveen geldt dat de stadsregio Amsterdam, de gemeente Amstelveen en het stadsdeel Zuideramstel gezamenlijk de mogelijkheid onderzoeken om de bestaande Amstelveenlijn om te bouwen naar een metro, zodat de metrovoertuigen van de Noord-Zuidlijn

kunnen doorrijden naar Amstelveen, en niet hoeven te keren bij station Zuid/WTC. Voor de reizigers uit Amstelveen ontstaat dan een directe, korte verbinding met Amsterdam centrum en Noord, zonder overstap bij Zuid/WTC.

Het is nu eerst aan de stadsregio om deze verkenning uit te voeren. Op basis van deze verkenning zal ik mijn oordeel vormen ten aanzien van een eventuele bijdrage aan het project Ombouw Amstelveenlijn.

93

Bent u er van op de hoogte dat de huidige sneltramverbinding Amsterdam Zuid–Amsterdam Centraal mogelijk vooruitlopend op de Noord-Zuidlijn geschrapt gaat worden vanwege problemen met de tunnelveiligheid? Wat voor maatregelen gaat u nemen om dit te voorkomen?

Om de veiligheid van de reizigers in de metro te kunnen garanderen heeft Amsterdam er voor gekozen het zogenaamde «safe haven» principe toe te passen. Hierdoor wordt het maximale aantal voertuigen in de tunnel beperkt. Welke gevolgen dit heeft voor de dienstregeling van de metro wordt door Amsterdam onderzocht.

94

Kunt u aangeven hoeveel reizigers de Rijn–Gouwelijn zal trekken? Is hier een MKBA van beschikbaar? Is er ook geld voor de Rijn–Gouwelijn West?

Het aantal reizigers op de hele RijnGouwelijn wordt geschat op 40 000 tot 50 000 per dag. Voor de RGL Oost is geen MKBA uitgevoerd, maar is de zogenaamde THOM/PIOV score berekend. Die was voldoende. Voor de RGL west is wel een MKBA uitgevoerd; de uitkomst is 0,9. Het besluit over de RGL-west zal ik nemen in het Bestuurlijk MIRT-overleg, waarover u in november wordt geïnformeerd.

95

Bent u bereid de provincie Zuid-Holland financieel tegemoet te komen in het kader van Kwaliteitsnet goederenvervoer Zuid-Holland ? Zo ja, wat is daarvoor de planning?

In het Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidvleugel van 29 oktober 2009 lag een pakket korte termijn maatregelen voor ten aanzien van het zogenoemde Kwaliteitsnet Goederenvervoer Zuidvleugel. Ik zal u begin december 2009 over de uitkomsten van de Bestuurlijke Overleggen MIRT nader informeren.

96

Kunt u aangeven of, indien de nut en noodzaak van een extra aansluiting door de gemeente worden aangetoond, bij de verbreding van de N50 tevens geld kan worden gereserveerd voor een extra aansluiting bij Kampen-Noord?

Wat aansluitingen betreft hanteer ik de volgende werkwijze: eerst moet het probleem duidelijk in beeld gebracht worden en goed worden onderbouwd. Op basis van deze onderbouwing kan worden nagegaan wat de mogelijkheden van een eventuele aansluiting zijn. Vervolgens kunnen de belangen van de betrokken partijen worden ingeschat en kan op basis hiervan een principeafpraak gemaakt worden over de verdeling van de financiële lasten. Al deze stappen moeten nog doorlopen worden voordat ik een besluit kan nemen over een Rijksbijdrage.

97

Bent u bereid na te gaan of het inzetten van spitsstroken op notoire knelpunten (brug bij Eeuwijk richting zuiden, Tilburg-Eindhoven A58 in oostelijke richting, etc.) nog meer kan worden overwogen dan nu als het geval is?

Bij knelpunten wordt altijd gekeken wat de beste oplossing is voor het probleem. Dat kunnen spitsstroken zijn, maar ook andere maatregelen. De uitvoering van maatregelen is uiteraard afhankelijk van beschikbaarheid van middelen en prioritering volgens de daarvoor vastgestelde besluitvormingskaders (gebiedsagenda, MIRT-spelregels en NMCA).

98

Kunt u aangeven wat de stand van zaken is met betrekking tot het voorkeursbesluit over het Volkerak-Zoommeer?

De stappen die nodig zijn om het Volkerak-Zoommeer in 2015 zout te maken en om de bijbehorende alternatieve zoetwatervoorzieningen te realiseren zijn bekend.

Allereerst wordt door middel van een praktijkproef onderzocht of met innovatieve maatregelen het lekken van zout water over de Volkerak-sluizen naar het Hollandsch Diep-Haringvliet kan worden teruggedrongen. Daarnaast zal onder andere ook een analyse plaatsvinden van de financiële verantwoordelijkheden en belangen van overheden en zoetwatergebruikers. Vervolgens zal het kabinet medio 2012 een uitvoeringsbeslissing over het Volkerak-Zoommeer nemen.

99

Kunt u aangeven wat de stand van zaken is van het knelpunt van de brug bij Gorinchem?

Ik heb een aanpak gekozen die in lijn is met de adviezen van de Commissie Elverding. Dit houdt concreet in dat de MER in twee fasen wordt doorlopen.

In de eerste fase worden alle alternatieven zodanig bestudeerd dat het bevoegd gezag, de ministers van VenW en VROM, een beslissing kunnen nemen welk alternatief in de tweede fase nader wordt uitgewerkt. De betrokken gemeenten en provincies hebben ingestemd met deze aanpak. Eind 2009 wordt de eerste fase MER afgerond en worden de resultaten gedeeld met de betrokken gemeenten, provincies en maatschappelijke organisaties. Na advies van de Bestuurlijke Advies Groep (waarin de betrokken regionale bestuurders zitting hebben) zullen de minister van VROM en ik een alternatief kiezen dat in de 2e fase MER nader uitgewerkt zal worden.

100

Kunt u een overzicht geven van het aantal ongelukken dat de afgelopen twee jaar heeft plaatsgevonden op de A27 ter hoogte van de brug bij Gorinchem, waarbij tenminste één rijstrook is afgesloten geweest?

Voor de beantwoording van deze vraag ben ik afhankelijk van informatie die door de politie wordt geregistreerd bij ongelukken. Gegevens over ongevallen waarbij geen politie aanwezig is geweest of waar de politie geen proces-verbaal heeft opgemaakt (veelal lichte ongevallen) zijn dus niet beschikbaar. Daarnaast ben ik afhankelijk van informatie van de wegbeheerder over gegevens over de tijden van afsluiting van de rijstroken. Gelet op de periode van twee jaar die in de vraag genoemd wordt, kost het enkele weken om deze informatie uit de verschillende systemen te halen en in een overzicht te verwerken. Ik ben dan ook voornemens hierop in november 2009 schriftelijk terug te komen.

101

Kunt u aangeven of bij het MIRT-project A27 Utrecht (Lunetten)–Hooipolder ook het complete knooppunt Hooipolder inclusief de A59 ter plekke wordt betrokken?

In de planstudie A27 Lunetten–Hooipolder worden bij alle alternatieven de maatregelen meegenomen, die nodig zijn om het knooppunt Hooipolder (inclusief de benodigde aanpassingen op de A59) om te bouwen tot een robuust knooppunt.

102

Kunt u aangeven wat de stand van zaken is van de door de regio ontwikkelde plannen om de N65 (Tilburg–Den Bosch) veiliger te maken en (stapsgewijs) de vele stoplichten te vervangen door er een 100 km weg van te maken?

De N65 staat in de MobiliteitsAanpak vermeld als één van de N-wegen die belangrijke verbindingen zijn in en tussen economische kerngebieden en een parallelle structuur vormen aan snelwegen met bereikbaarheidsproblemen. De ambitie is om deze wegen na 2020 waar mogelijk zo in te richten dat de maximum snelheid omhoog kan naar 100 km/u-wegen. Met vertegenwoordigers van de Stuurgroep N65 is de afgelopen weken gesproken over de door de regio opgestelde visie. De integrale aanpak van de regio past in de Rijksvisie om de samenhang tussen ruimtelijke projecten en infrastructuur centraal te stellen. Opname in de Gebiedsagenda Brabant is één van de voorwaarden om in aanmerking te komen voor een MIRT-verkenning (MIRT-spelregels). De N65 komt aan de orde tijdens het bestuurlijk MIRT-overleg met Noord-Brabant. Over de uitkomsten van dat overleg bericht ik u begin december 2009.

103

Kunt u de berichten bevestigen dat de verbreding van het Wilhelminakanaal in Tilburg opnieuw vertraging heeft opgelopen? Kunt u dit toelichten?

Dat bericht is juist. De reden van de vertraging is dat de gemeente Tilburg, die als opdrachtgever voor het project fungeert, in tegenstelling tot eerdere plannen heeft besloten dat er een wijziging van het bestemmingsplan nodig is, inclusief een Milieu-Effect Rapportage. Door dit besluit van de gemeente zal de start en oplevering van dit project enkele jaren vertraging oplopen.

104

Kunt u aangeven wat het nut en de noodzaak is voor de omlegging van de Zuid Willemvaart? Welk rendement en welke terugverdien effecten zijn er te verwachten bij de omlegging van de Zuid Willemsvaart? Bent u bereid de kostbare omlegging van de Zuid-Willemsvaart bij Den Bosch te heroverwegen, gezien het feit dat de scheepvaart afneemt, de problemen met natuurgebieden en de uitspraak van de Raad van State van 21 augustus met betrekking tot dit project?

De omlegging van de Zuid-Willemsvaart te Den Bosch is noodzakelijk voor het opwaarderen van de Zuid-Willemsvaart tot een klasse IV vaarweg. De onderliggende afwegingen over nut en noodzaak zijn opgenomen in het standpunt zoals dat op 10 maart 2006 (Kamerstuk 2005–2006, 30 300 A, nr. 57) al aan de Tweede Kamer is toegezonden. Op basis daarvan is ook een bestuursovereenkomst met de regio gesloten in november 2007. Dit is vervolgens uitgewerkt in het Tracébesluit Omlegging Zuid-Willemsvaart dat in juli 2008 ter inzage is gegaan. Op dit moment behandelt de Raad van State de beroepen die tegen het Tracébesluit zijn ingediend.

105

Bent u voornemens om in mei 2010 een definitief besluit te nemen over de voorkeursbeslissing A1-zone waarin de voorkeursvariant voor de capaciteitsverbreding A1 Apeldoorn–Azelo is opgenomen?

Aan deze verkenning wordt voortvarend gewerkt met inzet van regio en Rijk. Als de verkenning, waarvan de capaciteitsuitbreiding A1 Apeldoorn–Azelo een belangrijk onderdeel is, tijdig een gedragen voorkeursalternatief oplevert inclusief zicht op de gezamenlijke financiering door Rijk en regio, dan zou in het bestuurlijk overleg van komend voorjaar hierover een voorkeursbeslissing kunnen worden genomen.

106

Op welke wijze houdt u in de scope en het budget van de A1-zone/A1-capaciteitsuitbreiding rekening met de ontwikkeling van omliggende ruimtelijke vraagstukken zoals zicht op de open ruimte en landschappen, versterking EHS/Natura 2000 en de (her)ontwikkeling van zichtlocaties?

De «Agenda A1 zone, Samenwerken aan het visitekaartje van Oost-Nederland», een initiatief van de Provincie Overijssel, is onder meer gericht op behoud en mogelijke versterking van de gebieden en landschappen om de A1. Voor opgaven zoals zicht op de open ruimte en landschappen, versterking EHS/Natura 2000 en de (her)ontwikkeling van zichtlocaties is nadrukkelijk aandacht gevraagd in de Agenda A1 zone. In het Toekomstbeeld A1 zone, waarmee Rijk en regio onlangs hebben ingestemd, is dit overgenomen. Het is het vertrekpunt om de komende periode alternatieven te ontwikkelen, te beoordelen en af te wegen, inclusief inzicht in de kosten en financiering. Uw aandachtspunten zijn dus thans opgenomen in de scope van het Toekomstbeeld A1 zone.

107

Op welke wijze houdt u bij de verkenning van de A1-zone rekening met te verwachten maatregelen op het gebied van bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit als gevolg van de majeure ruimtelijke en economische opgaven binnen de Innovatiedriehoek?

De innovatiedriehoek maakt deel uit van de gebiedsgerichte verkenning A1-zone en is beschreven in het Toekomstbeeld A1-zone, waar ik aan heb gerefereerd in de antwoorden op vraag 105 MIRT en vraag 106 MIRT. Voor de komende periode is onder meer voorzien in onderzoek naar maatregelen op het gebied van bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Dat betreft bijvoorbeeld het bereikbaarheidsonderzoek Twente, dat gaat over de benodigde kwaliteit van het OV en het regionale hoofd- en onderliggend wegennetwerk.

108

Welke impact heeft het Programma Hoogfrequent Spoor voor de verkenning voor de A1-zone en wat betekent dit voor de binnenstedelijke ontwikkelingsmogelijkheden in Enschede, Almelo, Zutphen en Arnhem, Apeldoorn, Deventer en Hengelo? Houdt u in het Programma Hoogfrequent Spoor rekening te houden met gebiedsontwikkelingen zoals de A1-zone?

In Programma Hoogfrequent Spoor wordt onderzoek gedaan naar toekomstvaste routes voor het groeiende spoorgoederenvervoer in combinatie met hoogfrequent reizigersvervoer. Er wordt rekening gehouden met gebiedsontwikkeling en bestuurlijke afspraken. Het verkeer van en naar Duitsland via de A1-zone zal in alle scenario's groeien, ook bij maximale benutting van de Betuweroute. Er zijn nog meerdere routekeuzes in studie. De keuzes liggen vooral ten westen en zuiden van de

A1-zone. Besluitvorming is gepland in de eerste helft van 2010, mede aan de hand van uitvoerige bestuurlijke consultatie.

109

Deelt u de analyse dat op termijn de A1 tussen Muiderberg en Eemnes een stevige bottleneck zal vormen die de doorstroming op de A1 door 't Gooi onevenredig zal verstoren?

De A1 wordt qua capaciteit uitgebreid ten westen van knooppunt Muiderberg conform de planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere, en ten oosten van knooppunt Eemnes conform de planstudie A27/A1 Utrecht–Hilversum–Amersfoort. Het tussenliggende deel van de A1 door 't Gooi wordt in het kader van de Spoedwet met spitsstroken verbreed. Hierdoor zal de verkeersdoorstroming op korte en middellange termijn verbeteren. Uitbreiding van dit deel van de A1 is in de preverkenning AGU bekeken. Verbreding van de snelweg is moeilijk omdat de snelweg naast de provinciale weg ligt. De eventuele aanleg van een tunnel gaat gepaard met aanzienlijke kosten. In de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) zal onderzocht worden in welke mate knelpunten op de A1 optreden, waarbij rekening wordt gehouden met de richting van verstedelijking in Almere, waarover binnenkort besluitvorming plaatsvindt.

110

Kunt u een actueel tijdsfad weergeven voor de planstudie N35, die volgens het MIRT Projectenboek «snel en efficiënt kan worden uitgevoerd?»

Na afronding van de verkenning (deel Zwolle–Wijthmen), die eind 2009 voorzien is, kan de besluitvorming over het bestuurlijke voorkeursalternatief plaats vinden. Vervolgens kan begin 2010 de Tracéwetprocedure worden gestart met het nemen van een aanvangsbeslissing en ter visie legging van de startnotitie in de eerste helft van 2010. Rekening houdend met de inspraak kan in de tweede helft van 2010 gestart worden met het Ontwerp- tracébesluit en Milieueffectrapport. Het tracébesluit kan vervolgens in 2011 worden genomen. Naar verwachting kan zo binnen twee jaar een tracébesluit genomen worden.

111

Deelt u de mening dat de planstudiefase voor Zwolle–Wijthmen, nu er een bestuurlijke voorkeur ligt voor een tracéligging en de financiën georganiseerd zijn, in 2010 afgerond moet zijn?

Op dit moment wordt de verkenning afgerond. Hieruit moet de bestuurlijke voorkeur nog blijken. De financiën zijn inderdaad voorhanden. Voor de planning verwijs ik naar het antwoord op vraag 110 MIRT.

112

Deelt u de zorg dat indien het Combiplan Nijverdal niet toekomstvast wordt uitgevoerd de N35 bij Wierden en Nijverdal jarenlang slecht bereikbaar zal zijn door opeenvolgende wegwerkzaamheden aan weg en spoor?

Ja, ik deel deze zorg en wil dat hier met grote zorgvuldigheid mee omgegaan wordt. Uit een nog te starten verkenning zal de nut en noodzaak van de aanpak van het tracédeel Nijverdal–Wierden moeten blijken. Als geconcludeerd wordt dat voor Nijverdal–Wierden maatregelen moeten worden genomen, zal onderzocht worden of een 2x2 weg, 100 km/u noodzakelijk is of dat andere (minder ingrijpende) maatregelen op dit tracédeel volstaan.

Om overlast en investeringen te beperken wordt momenteel nagegaan of het zinvol is om het laatste deel van het Combiplan (het meeste oostelijke deel van de N35) nu niet uit te voeren maar onderdeel te laten zijn van de planstudie Nijverdal Wierden, als daartoe wordt besloten. Dit komt dit najaar aan de orde in het bestuurlijk overleg MIRT met het landsdeel Oost-Nederland.

113

Bent u bereid om voor de N35 Wierden–Nijverdal in 2010 de verkenning te starten en daarvoor de benodigde capaciteit van Rijkswaterstaat vrij te maken en met de regio definitieve afspraken te maken over een 50/50 kostenverdeling tussen rijk en regio?

Ik ben bereid om voor de N35 voor het traject Wierden–Nijverdal een verkenning te starten, mits er zicht is op dekking. Er wordt momenteel overlegd met de regio op welke wijze het tracé Wierden–Nijverdal gefinancierd kan worden. Ik ben bereid uit te gaan van een kostenverdeling van 50% regio en 50% Rijk, met als randvoorwaarde dat financiering uit het verlengde Infrastructuurfonds mogelijk is.

114

Is het juist dat u in het overleg met de regionale bestuurders heeft aangekondigd de studie naar de doortrekking van de A15 te willen versnellen? Wat is waar van de berichtgeving in de media over forse kostenoverschrijdingen en in hoeverre vormen deze een bedreiging voor de nagestreefde versnelling?

Het is juist dat tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT van afgelopen voorjaar is afgesproken om de planstudie te versnellen. Daarover heb ik u ook in het voorjaar bericht. Versnelling wordt gerealiseerd door zo snel als mogelijk een bestuurlijke voorkeur van een variant uit te spreken die verder kunnen worden uitgewerkt, in plaats van alle resultaten van de volledige trajectnota/MER af te wachten.

Voor het project A12/15 Bereikbaarheid regio Arnhem–Nijmegen is, conform de bestuursovereenkomst van 2006, in totaal € 779 miljoen beschikbaar (de regio heeft € 112,5 miljoen toegezegd en € 262,5 miljoen zal komen via tolopbrengsten). € 126 miljoen hiervan is aangewend voor het traject A12 Ede–Grijsoord.

In dit budget is de inpassing sober opgenomen. Eventuele wensen op deze punten leiden tot hogere kosten. In dit budget is geen rekening gehouden met de extra kosten van een tunnel onder het Pannerdensch kanaal. Op dit moment wordt gewerkt aan exacte invulling van de ontwerpen van de verschillende alternatieven op basis waarvan een uitgebreide raming wordt gemaakt. Vooralsnog heeft dit geen gevolgen voor de ingezette versnelling. Zoals u weet zullen (de beschikbaarheid van) financiën onderdeel zijn van de afweging om te komen tot een voorkeursalternatief.

115

Kunt u aangeven of de planning uit de bestuursovereenkomst voor de Doortrekking A15–A12 – gelet op de ontstane vertragingen – nog realistisch is?

In de bestuursovereenkomst van 2006 is afgesproken dat de betrokken partijen zich gezamenlijk zullen inspannen om de start van de realisatie in 2012 mogelijk te maken. Inmiddels zijn de startnotitie en de richtlijnen opgesteld waaruit blijkt dat de planstudie complexer zal worden (onder andere door verbreding van de (regionale) doelstellingen en meer alterna-

tieven) dan tijdens de bestuursovereenkomst werd verondersteld. Momenteel wordt de beslisinformatie voor de versnelling en trechtering geanalyseerd en verzameld. De inzet van Rijk en regio is om deze beslisinformatie, inclusief de financiële gegevens, zo spoedig mogelijk in beeld te hebben en op basis daarvan een realistische planning op te stellen.

116

Welke vervoerprognoses heeft u voor de doortrekking van de A15? En wat zijn de beoogde kosten hiervan?

De vervoerprognoses en ramingen voor doortrekking van de A15 zijn op dit moment nog niet afgerond. Deze komen beschikbaar bij publicatie van de TN/MER in 2010. Zodra de informatie voldoende uitgehard is, zal deze gebruikt worden voor bestuurlijke trechtering ter voorbereiding van het standpunt.

117

Kunt u aangeven waarom op de Waalbrug bij Ewijk vanuit richting Arnhem geen spitsstrook aangelegd kan worden?

Het aanleggen van een spitsstrook in zuidelijke richting is een te zware belasting gezien de constructieve eigenschappen van de bestaande Waalbrug. Momenteel worden er voorbereidingen getroffen voor de bouw van een extra Waalbrug. De nieuwe brug krijgt vier rijstroken, een vluchtstrook en een fietspad, voor het verkeer in zuidelijke richting. Zodra de nieuwe Waalbrug gereed is, zal de bestaande Waalbrug gerenoveerd worden.

118

Kunt u aangeven of de aanvullende MER N18 Varsseveld-Enschede al is gemaakt? Tot welk resultaat heeft dit geleid?

De Aanvullende MER N18 is in juni 2009 opgeleverd en ter toetsing aan de Commissie m.e.r. voorgelegd. In het Aanvullend MER wordt expliciet onderscheid gemaakt tussen de hoofddoelen en de subdoelen van de N18, is aanvullende informatie verstrekt over de effecten op Natura 2000 gebieden (stikstofdepositie) en verkeersgegevens, en is de alternatievenvergelijking nader uitgewerkt gericht op lokale verschillen en onderscheidende criteria. De Commissie m.e.r. heeft op 10 juli 2009 een positief toetsadvies gegeven. Het Aanvullend MER is betrokken bij de standpuntbepaling van de N18 (Kamerstuk 2009–2010, 32 123 A, nr. 7) en wordt bij het OTB ter visie gelegd.

119

Op welke wijze hebt u de uitvoering van de motie Cramer/Roefs (31 700 A, nr. 106) ter hand genomen?

Voorafgaand aan de stemming over deze motie is deze gewijzigd onder nummer 31 700 A-117. Ik verwijs u daarom naar het antwoord op vraag 13 MIRT, dat betrekking heeft op de gewijzigde motie.

120

Wat is de reden dat de mogelijk te starten verkenningen nog niet zijn gestart? Wat is de planning?

De onderliggende knelpunten in deze verkenningen zullen naar verwachting pas tussen 2015 en 2020 op gaan treden. Een verkenning wordt dan ook op het juiste moment gestart om te voorkomen dat resultaten verouderd zijn op het moment dat een projectbesluit moet worden genomen.