

Vergaderjaar 2010–2011

**32 500 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2011**

**Nr. 84**

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

Vastgesteld 27 juni 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu<sup>1</sup> heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Infrastructuur en Milieu over de brief van 14 juni 2011 inzake Prioritering investeringen mobiliteit en water (Kamerstuk 32 500 A, nr. 83).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 24 juni 2011. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de commissie,  
Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Dijkzema, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), Voorzitter, Slob, A. (CU), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Koppejan, A.J. (CDA), Graus, D.J.G. (PVV), Ouwehand, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Veldhoven, S. van (D66), Koolmees, W. (D66), Ondervoorzitter, Jong, L.W.E. de (PVV), Huizing, M.E. (VVD), Leegte, R.W. (VVD) en Werf, M.C.I. van der (CDA).

Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Lucas-Smeerdijk, A.W. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Haverkamp, M.C. (CDA), Bontes, L. (PVV), Thieme, M.L. (PvdD), Bochove, B.J. van (CDA), Ulenbelt, P. (SP), Agema, M. (PVV), Grashoff, H.J. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Bommel, J.J.G. van (PVV), Boer, B.G. de (VVD), Lodders, W.J.H. (VVD) en Koopmans, G.P.J. (CDA).

## Inleiding

Bij deze ontvangt u de antwoorden bij de lijst met vragen n.a.v. de Afsprakenlijst bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011. Volledigheidshalve meld ik u dat vraag 83 in uw lijst met vragen ontbreekt en derhalve niet is beantwoord.

1

*Is een overzicht beschikbaar van 1 à 2 A4 waarin de lopende projecten onder vermelding van investeringsbedragen, de start van het project en de geplande einddatum in tabelvorm zijn weergegeven? Zo ja, wanneer kan de Kamer dit overzicht verwachten?*

Zoals gebruikelijk zal ik u bij de komende begroting en het daarbij behorende MIRT Projectenboek informeren over de actuele (indicatieve) budgetten en mijlpalen van de projecten.

2

*Acht u het reëel om daar waar een gehele regio nieuwe hoogwaardige verbindingen wil aanleggen, hiervoor naast een overheidsbijdrage, een extra bijdrage te vragen van degenen die er het meest van profiteren?*

In mijn brief over «Prioritering investeringen mobiliteit en water» (verder: Investeringsbrief) van 14 juni jl. heb ik aangegeven aan welke projecten het kabinet de komende jaren wil bijdragen en welke (publieke en private) financieringsvormen ik in dat kader gezien. Wanneer regionale overheden daarnaast nieuwe hoogwaardige verbindingen willen aanleggen is dat in beginsel een afweging die op decentraal niveau wordt gemaakt. In voorkomende gevallen kan er bij de aanleg daarvan, wanneer rijk en regio het daarover eens zijn, een extra bijdrage worden gevraagd van gebruikers. Denk bijvoorbeeld aan tolheffing. Onder welke voorwaarden ik dit wil toepassen kunt u vinden in mijn Investeringsbrief.

3

*Zijn er lessen te trekken c.q. getrokken uit de succesvolle herintroductie van de tram in veel Franse steden? Heeft de «versement transport» aan dit succes bijgedragen en kan dit inspiratie bieden voor de Nederlandse situatie?*

De herintroductie van de tram in Franse steden wordt met belangstelling gevolgd, waarbij uiteraard wordt onderzocht of daaruit lessen voor Nederland zijn te leren. Opvallend aan de Franse projecten is dat niet alleen een nieuwe tramlijn wordt aangelegd, maar tegelijkertijd de buitenruimte in het centrumgebied opnieuw wordt ingericht en er maatregelen ten aanzien van het autoverkeer worden getroffen. Dit totaalpakket aan maatregelen leidt tot een toename van het aantal OV-reizigers.

Bij het succes van de herintroductie van de Franse tram speelt de »*versement transport*» zeker een rol, maar ook de politieke situatie, zoals een gekozen burgemeester die zich sterk inzet voor zo'n project, is hierbij van belang. Kortom het succesvol herintroduceren van de tram in Franse steden wordt mede bepaald door een complex aan factoren dat niet een op een naar de Nederlandse situatie kan worden vertaald. Een essentieel verschil met de Franse situatie is ook dat er in Nederland op grote schaal wordt gefietst. Ongeveer de helft van de stedelijke verplaatsingen met de fiets wordt afgelegd.

4

*Op welke wijze blijkt uit de afsprakenlijst bestuurlijk overleg MIRT dat het Rijk de regie in het ruimtelijk domein grotendeels overdraagt aan de provincie?*

Uit de afsprakenlijst blijkt dat Rijk en regio overeenstemming hebben over welke ruimtelijke gebiedsopgaven (geheel of gedeeltelijk) een rijksverantwoordelijkheid zijn. Ook is er strakker geprioriteerd vooraf en zijn minder onderwerpen besproken.

In de MIRT-overleggen zijn, in tegenstelling tot vorige overleggen, de belangen scherper neer gezet door afspraken te maken over rijksprojecten gekoppeld aan een regionaal belang en regionale projecten gekoppeld aan een rijksbelang. Ook in het verstedelijkingsdomein is er wat veranderd. In principe komt alleen in de Noord- en Zuidvleugel verstedelijking nog aan bod als rijksverantwoordelijkheid, in overig Nederland is het Rijk geen partij meer bij de verstedelijkingsafspraken en is de verstedelijkingsopgave een provinciale taak. De te decentraliseren, of reeds gedecentraliseerde, projecten uit het Nota Ruimte en het BIRK budget zijn een goed voorbeeld van het overdragen van de regie aan de regio.

5

*Welk bedrag wordt beschikbaar gesteld voor mobiliteitsmanagement anders dan via de investeringen in aanleg en uitbreiding van infrastructuur?*

Mobiliteitsmanagement is één van de mogelijke maatregelen om de bereikbaarheid van Nederland en stedelijke regio's te versterken. Daarom wordt dit onderwerp meegenomen in het opstellen van brede maatregelenpakketten (gebiedspakketten) via het programma Beter Benutten. Voor dit programma is 794 miljoen euro beschikbaar (zie mijn brief van 14 juni betreffende het programma Beter Benutten). Over (delen van deze) pakketten vindt dit najaar besluitvorming plaats. Daarnaast is 10 miljoen euro beschikbaar gesteld voor 2011 en 2012 aan het Platform Slim Werken Slim Reizen, teneinde het bedrijfsleven verder geïnteresseerd te krijgen voor diverse maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement. Indien het Platform en de genomen maatregelen effectief blijken te zijn, wordt overwogen om voor de jaren 2013–2014 eenzelfde bedrag beschikbaar te stellen.

6

*Welk bedrag zal op uitvoering van de in de afsprakenlijst opgenomen projecten worden bespaard met het loslaten van het bundelingsprincipe voor infrastructuur?*

Door het vervallen van het bundelingsbeleid worden geen besparingen voorzien. De reden waarom het bundelingsbeleid is vervallen, omdat ik dit niet meer als rijksbelang beschouw. Reden is niet om financiële besparingen te bereiken.

7

*Welke afwegingen liggen ten grondslag aan de prioritering in termen van tijd en urgentie van de projecten in het MIRT?*

In mijn brief van 3 december 2010 (TK 32 500A nr. 15) heb ik aangegeven welke vier processtappen ik zou doorlopen ten aanzien van de selectie van prioritaire projecten. Deze processtappen liggen ten grondslag aan de door mij gemaakte keuzes in de Investeringsbrief. Zoals aangegeven, heb ik een brede afweging laten gelden bij de prioritering van projecten in het verlengde Infrastructuurfonds. Ik heb daarbij in het verlengde van de

ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (verder: SVIR) gekeken naar een combinatie van prioritaire ruimtelijke en economische ontwikkelingen in een gebied, primair gekoppeld aan de mainports, brainport, greenports (en hun achterlandverbindingen) en een vervoerskundige analyse in de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (verder: NMCA). Voorts is rekening gehouden met de wensen die in uw Kamer leven. Op basis van een combinatie van deze criteria ben ik, in overleg met de regio, tot deze prioritering gekomen.

8

*Hoe verhouden zich de projecten zoals genoemd in de afsprakenlijst zich tot de projecten genoemd in de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zoals die 16 juni 2011 is gepresenteerd? Waar liggen bestuurlijke knelpunten die projecten van infrastructuur en milieu vertragen? Waarom zijn die projecten dan toch opgenomen en wordt niet de voorkeur gegeven aan projecten waar wel draagvlak voor is?*

In de ontwerp SVIR worden geen projecten genoemd. Voor de projecten op de afsprakenlijst geldt dat daarover juist bestuurlijke overeenstemming bestaat. Deze zijn dan ook in de Investeringsbrief opgenomen. Met de Sneller en Beter werkwijze wordt geïnvesteerd in brede en vroegtijdige participatie om zo tot kwalitatief goede en breed gedragen besluiten te komen en vertraging te voorkomen.

9

*Krijgen de projecten in het kader van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen voorrang in de wijze van prioriteren? Zo nee, waarom niet? Zo ja, in welke zin wordt die prioriteit in de praktijk zichtbaar?*

De projecten in het kader van Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen zijn gepland voor uitvoering onmiddellijk na besluitvorming in de Kamer. Binnenkort krijgt de Kamer het Basisnet spoor en het wetsvoorstel Basisnet toegezonden.

10

*Zijn er projecten in het MIRT opgenomen, die gelet op de urgentie en prioritering, zover zijn getemporiseerd dat deze eigenlijk redelijkerwijs wel afgeschreven kunnen worden? Zo ja, welke projecten zijn dat? Zo nee, op welke termijn en op welke wijze gaat er aan deze projecten uitvoering gegeven worden?*

Nee, aan de beleidsdoelstellingen wordt invulling gegeven door de komende jaren de lopende MIRT-programmering door te zetten.

11

*Welke lessen uit de evaluaties van grote PPS-constructies zijn meegenomen in de ambities die er op het vlak van PPS zijn verwoord?*

Nu er ervaring is opgedaan met enkele grote PPS-constructies in de vorm van DBFM, is de vervolgstap om PPS-projecten in een netwerkbenadering in te voeren. Hierdoor kunnen PPS-projecten bekeken worden in samenhang met andere contracten in aansluitende delen van het netwerk. Uit eerdere PPS-projecten is verder gebleken dat in bepaalde gevallen grotere meerwaarde kan worden gerealiseerd door de scope van PPS-projecten uit te breiden met beheer en onderhoud in aansluitende delen van het netwerk. Tot slot kan gezegd worden dat 60 miljoen euro een goed hanteerbare grens is voor projecten om te onderzoeken of PPS in de vorm van DBFM meerwaarde biedt. Bij lager budget is de meerwaarde vaak minder groot. Dit hangt onder meer samen met de relatief hoge tenderkosten bij DBFM-projecten. Rijkswaterstaat werkt met

een standaard DBFM-contract dat na ieder groot project samen met marktpartijen en het ministerie van financiën wordt geëvalueerd en verbeterd.

12

*Welke criteria zijn leidend in de prioritering van de deal-flow bij het aangaan van PPS-constructies?*

De meerwaarde blijft een belangrijk criterium in de prioritering van de deal-flow. Belangrijk bij de prioritering is dat er een geleidelijk groeiende deal-flow van PPS-projecten ontstaat waardoor optimaal gebruik wordt gemaakt van de capaciteit van zowel markt als overheid. De markt moet kennis en kunde opdoen. Door PPS-projecten in de tijd te spreiden kan de markt ervaring opdoen en benutten voor volgende PPS-projecten. Dit geldt ook voor overheid, die de schaarse personele capaciteit moet spreiden over diverse PPS-projecten. Daarnaast is een goede inpassing van PPS-projecten in het netwerk van belang. Tot slot wordt bij het bepalen van de deal-flow gekeken naar een projectomvang die voor de markt een goede business-case oplevert.

13

*Welke percentuele bijdrage levert precies het schrappen van de Subsidie-regeling Maatschappelijke Organisaties en Milieu (SMOM) aan de dekking van de kosten van de projecten uit het MIRT?*

Het schrappen van de SMOM draagt niet bij aan de dekking van de kosten van de projecten uit het MIRT. Het schrappen van de SMOM is onderdeel van de subsidietaakstelling van het voormalige ministerie van VROM en draagt daarmee bij aan het op orde brengen van de overheidsfinanciën.

14

*Van welk toekomstscenario is uitgegaan bij het vaststellen van de prioritering in projecten voor dit overleg? Welke (economische) groeiverwachtingen voor mobiliteit en vervoer over respectievelijk weg, spoor en water horen daar bij?*

Bij het bepalen van de prioritering zijn verschillende processtappen doorlopen (zie het antwoord bij vraag 7). Eén daarvan is de uitwerking van de NMCA. Daarbij is gekeken naar een bandbreedte van economische groeiverwachtingen bestaande uit het hoge en het lage groeiscenario (*Global Economy*, respectievelijk *Regional Communities*; scenario's van de planbureaus).

15

*Welke consequenties heeft de afspraak in het regeerakkoord over de financiering van bovenwettelijke inpassing op de lopende projecten uit het MIRT?*

In het Regeerakkoord is opgenomen dat het Rijk bij de inpassing van rijksinfrastructuur alleen de meest kosteneffectieve maatregelen om te voldoen aan de wettelijke vereisten betaalt. Bij de komende begroting zal ik u aangeven welke financiële consequenties deze afspraak heeft.

16

- a. *Hoe wordt de totale investeringsruimte 2021–2028 van 19,4 miljard verdeeld over de verschillende domeinen en op basis van welke criteria?*
- b. *Hoe wordt het budget van 7,3 miljard, dat dit kabinet gaat beleggen, verdeeld over de verschillende domeinen en op basis van welke criteria?*

- c. *Hoeveel ruimte van de in de brief genoemde 7,3 miljard euro wordt met de gekozen prioritaire projecten globaal ingevuld en hoe is de verdeling per beleidsdomein en per landsdeel?*
- d. *In hoeverre is er binnen de genoemde 7,3 miljard nog ruimte voor projecten die nog niet zijn opgenomen in de prioritaire lijst maar waarvoor wel een MIRT-onderzoek loopt zoals OV in de stad Utrecht of op korte termijn een MIRT-onderzoek zal starten zoals Hoogwaardig Openbaar vervoer (HOV) Arnhem-Nijmegen?*
- e. *Krijgt bij genoemde criteria uit vraag a en b het criterium «juridische verplichting» een prominente rol, bijvoorbeeld dat eerst en vooral moet worden voldaan aan de waterveiligheidsnormen in de Waterwet?*

Zoals bij Voorjaarsnota (TK 32 780 nr. 1, bijlage 3) aangegeven is het kabinet voornemens maximaal 3/8 van de 19,4 miljard euro gebruiken. De resterende 5/8, evenals het bepalen van de bestedingsdoelen, laat dit kabinet open voor volgende kabinetten. Over de precieze programmering van de 7,3 miljard euro zal ik u – zoals gebruikelijk – bij de komende begroting en het bijbehorende MIRT Projectenboek nader informeren. Hierbij zal ik uiteraard voldoen aan vigerende wet- en regelgeving. Gezien de financiële krapte en de noodzaak om scherp te prioriteren zijn de in de Investeringsbrief opgenomen projecten het maximaal haalbare binnen het hierboven geschetste kader.

Ten aanzien van de MIRT onderzoeken zoals genoemd bij (d) verwijs ik naar bijlage 2 bij de Kamerbrief naar aanleiding van de bestuurlijke overleggen MIRT voorjaar 2010 (TK 32 123 A nr. 113). Hierin is aangegeven dat een MIRT onderzoek – in tegenstelling tot een MIRT verkenning – niet leidt tot een besluit over een mogelijke rijksinvestering.

17

*Punt 5 Noordvleugel*

- a. *Welke technische punten spelen er met betrekking tot de Oosterspoorbaan? Wordt het openhouden van deze spoorlijn langs de Maliebaan vanuit zuidelijke richting overwogen?*
  - b. *Is het waar dat een eventuele sluiting van de zuidelijke Oosterspoorbaan c.q. Maliebaan tot gevolg zal hebben dat de Valleilijn nog intensiever benut zal worden als omleidingsroute?*
  - c. *Zou herstel van de in onbruik geraakte spoorverbinding De Haar Aansluiting – Woudenberg – Leusden PON daar ook een rol in kunnen gaan vervullen?*
  - d. *Indien deze aspecten thans niet meegenomen zijn bij voornoemd onderzoek, bent u bereid om deze alsnog mee te nemen?*
- a. De Oosterspoorbaan of Maliebaan kent aan de zuidzijde twee aansluitingen: op Utrecht – Arnhem én op Utrecht – Den Bosch. Wat betreft de aansluiting op Utrecht – Den Bosch, is het besluit om deze definitief op te heffen in 2008 genomen. De noodzaak daartoe was gelegen in het kunnen realiseren van de spooruitbreiding ter plaatse in het kader van VleuGel/Randstadspoor. Via Utrecht CS was voldoende capaciteit beschikbaar om dit op te vangen. Wat betreft de aansluiting op Utrecht – Arnhem, onderwerp van de voorliggende vraag, ligt op dit moment een positief advies van ProRail voor om deze aansluiting op te heffen. Via Utrecht CS is ook voor dit traject voldoende capaciteit beschikbaar om dit op te vangen. De noodzaak van opheffen van de aansluiting is gelegen in de plannen van de gemeente Utrecht om de Oosterspoorbaan te kruisen met de geplande Uithoflijn. Het opheffen van de aansluiting maakt de gemeentelijke plannen aanzienlijk goedkoper.

- b. ProRail geeft in haar advies aan dat het slechts zeer zelden voorkomt dat alle sporen via Utrecht centraal tegelijkertijd niet beschikbaar zijn, waarmee omleiden via de Valleilijn zelden aan de orde zal zijn.
  - c. De spoorverbinding De Haar Aansluiting – Woudenberg – Leusden PON speelt hierin geen rol. Net als voor de Valleilijn geldt voor deze verbinding, dat omleiden zelden aan de orde zal zijn.
  - d. Ik zie dus geen aanleiding deze aspecten te onderzoeken.
- De Spoorwegwet voorziet bij voorstellen tot wijziging, zoals hier aan de orde, in een consultatieprocedure van gerechtigden. ProRail heeft die consultatie gehouden. De reacties naar aanleiding daarvan worden betrokken in het te nemen besluit.

18

*Punt 8 Noordvleugel*

*Welke maatregelen worden genomen met het budget van 47,5 mln (exclusief regionale bijdrage) voor de verkenning stedelijke bereikbaarheid Almere?*

Uitgangspunt is dat de rijksbijdrage beschikbaar wordt gesteld, indien ook de betrokken regionale partijen elk 47,5 miljoen euro bijdragen. Zowel Flevoland als Almere heeft aangegeven bereid te zijn tot deze medefinanciering (afhankelijk van instemming van Provinciale Staten c.q. de gemeenteraad). Met het totaalbedrag (142,5 miljoen euro) worden de volgende maatregelen gefinancierd:

- hoofdinfrastructuur (incl. grondverwerving) bouwlocatie Hout-Noord;
- onderdoorgangen A6 vanaf Hollandsebrug tot aan Weerwaterzone;
- verbreding Waterlandseweg;
- verbreding Hogering (traject A6 – Elementendreef);
- geluidsschermen Hogering (idem);
- benuttingsmaatregelen (kruispuntenaanpassingen, DVM).

19

*Punt 13 Noordvleugel*

- a. *Welke knelpunten zijn er bij Amsterdam CS? Zijn deze al meegenomen in het voorkeursbesluit Programma Hoogfrequent Spoorvervoer of zijn dit nieuwe knelpunten?*
  - b. *Waarom staat de vrije kruising Transformatorweg nu weer ter discussie terwijl volgens het MIRT-projectenboek 2011 de uitvoering al is gestart? Geldt nog steeds de geplande opleveringsdatum? Welke deadline is aan ProRail gesteld voor deze nieuwe discussie?*
- a. Het betreft geen nieuwe knelpunten maar eerder gesignaleerde knelpunten met perroncapaciteit en emplacementcapaciteit. In de PHS voorkeursbeslissing zijn projecten voorzien om deze knelpunten op Amsterdam Centraal op te lossen door uitbreiding van de perroncapaciteit en de capaciteit van het emplacement.
  - b. Voor de Transformatorweg is op 12 mei 2010 een Tracébesluit genomen. Oplevering was daarbij voorzien per december 2013. ProRail heeft het ministerie van IenM aangegeven nieuwe inzichten te hebben die de noodzaak van deze infrastructuuruitbreiding ter discussie stellen. Bij de beoordeling geldt als belangrijk criterium dat de treindienst conform de voorkeursbeslissing PHS op de Zaanlijn in alle gevallen mogelijk moet blijven. De deadline voor ProRail is eind 2011.

20

*Punt 19 Noordvleugel*

*Wat zijn de uitkomsten van het MIRT-onderzoek MRA Zuidwest?*

Het MIRT-onderzoek is een ambtelijke doorlichting geweest van de grote ruimtelijke opgaven in de Zuidwest-flank van de metropoolregio Amsterdam. De scope van het onderzoek besloeg met name de gemeente Haarlemmermeer en de Zuidwest hoek van Amsterdam. In dit gebied hebben we te maken met een grote hoeveelheid ruimtelijke opgaven gezien de ligging van de mainport Schiphol, verstedelijkingsopgaven, groen- en wateropgaven en bereikbaarheid. Het onderzoek heeft deze opgaven in kaart gebracht, maar heeft niet in directe zin geleid tot conclusies of bestuurlijke afspraken. Wel is afgesproken de opgedane kennis als input te gebruiken voor de RijksStructuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH).

21

*Punt 1 Zuidvleugel*

*Waarom steunt u de Churchill Avenue Variant voor de RijnlandRoute niet? Waarom beoordeelt u deze variant als niet robuust? Deelt u de mening dat deze variant een veel grotere verlichting betekent van de overlast in de binnenstad aangezien met de variant F er veel binnenstedelijk verkeer zal blijven gezien de herkomst of bestemming in de binnenstad?*

Ik steun de Churchill Avenue variant voor de RijnlandRoute niet, omdat dit een minder robuuste oplossing is dan de «Zoeken naar Balans» variant. Daarnaast zijn de investeringskosten en de beheer- en onderhoudskosten van de Churchill Avenue variant aanmerkelijk hoger vanwege de tunnel. Tot slot is het risico profiel van de Churchill Avenue variant groter dan van Zoeken naar Balans, waardoor een grotere kans op kostenoverschrijdingen bestaat.

De robuustheid van de Zoeken naar Balans variant is groter dan die van de Churchill Avenue omdat:

- een extra verbinding tussen de A4 en A44 wordt gerealiseerd. Bij calamiteiten kan de bestaande verbinding als alternatief (met beperkte capaciteit) voor de nieuwe verbinding dienen
- deze variant een beter verkeersafwikkelend vermogen heeft met meer reistijdwinst
- het binnenstedelijk verkeer wordt gescheiden van het doorgaande regionale verkeer. Deze ontvlechting zorgt voor minder interferentie van deze verkeersstromen.

22

*Punt 1 Zuidvleugel*

- Welke onduidelijkheid is er over gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in relatie tot de overige projecten uit de MIRT-verkenningen Rotterdam Vooruit en Haaglanden?*
  - Kunt u de resultaten van deze MIRT-verkenningen voor deze projecten (de genoemde balansnota's en de onderliggende documenten) en de inhoud van het nu voorgestelde pakket aanloopinvesteringen naar de Kamer sturen?*
  - Wat is het resultaat van de verkenning naar de Goudse Lijn (Den Haag-Gouda) die onderdeel zou zijn van de MIRT-verkenning Haaglanden?*
- a. De visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de Zuidvleugel/Zuid-Holland en de daaruit voortvloeiende ruimtelijke opgaven zijn door Rijk en regio beschreven in de Gebiedsagenda Zuidvleugel/Zuid-Holland. Daarbij wordt onder meer ingegaan op de regio's Rotterdam en Den Haag. De gebiedsagenda is vastgesteld in het bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2010. Daarmee bestaat op hoofdlijnen duidelijkheid over de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. De genoemde onduidelijkheid heeft betrekking op het tempo en de



fasering, waarin de ruimtelijke visie voor de regio's Rotterdam en Den Haag kan worden verwezenlijkt en de uitwerking voor verschillende deelgebieden kan plaatsvinden. Een concreet voorbeeld is de Binckhorst in Den Haag. De economische ontwikkeling van de afgelopen jaren heeft als effect, dat de transformatie van de Binckhorst in een ander tempo zal verlopen.

- b. De in het kader van de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit opgestelde balansrapportages (inclusief onderliggende documenten) en het pakket aanloopinvesteringen zijn gereed. De balansrapportages ontvangt u als bijlagen bij deze brief<sup>1</sup>; voor de onderliggende stukken verwijs ik naar: [www.Rotterdamvooruit.nl](http://www.Rotterdamvooruit.nl).
- c. Aan de balansrapportages en het pakket aanloopinvesteringen voor de MIRT-Verkenning Haaglanden wordt nog gewerkt. De balansrapportages Haaglanden zal ik u toezenden als deze gereed zijn; naar verwachting is dit rond 1 juli. Het pakket aanloopinvesteringen is naar verwachting eind 2011 beschikbaar.
- d. In het BO-MIRT Zuidvleugel voorjaar 2010 is met de regio afgesproken om op basis van de bereikbaarheidsproblematiek en de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen het OV-vraagstuk kwaliteit op de Goudse lijn niet verder te onderzoeken in de MIRT-verkenning Haaglanden, maar op te pakken in de uitwerking van het Zuidvleugelnet (de lijn Den Haag – Gouda maakt onderdeel uit van het Zuidvleugelnet). Achtergrond is dat op basis van de uitgevoerde analyses voor de spoorlijn en de resultaten van de NMCA-spoor geen capaciteitsproblemen zijn gebleken. Tevens zijn grootschalige ruimtelijke ontwikkeling in de Zuidplaspolder later in de tijd gefaseerd.

23

*Punt 14 Zuidvleugel*

*Wanneer wordt de besluitvorming over de Hoekse Lijn uiterlijk afgerond?*

Momenteel wordt er overleg gevoerd tussen de Stadsregio Rotterdam, ProRail en mijn Ministerie. Hierbij onderzoeken de partijen de mogelijke praktische en juridische invulling van de door de stadsregio Rotterdam voorgestelde oplossing om met metro's op de Hoekselijn te gaan rijden en deze aan te sluiten op het Rotterdamse metronet. Naar verwachting zal er na de zomer duidelijk zijn hoe het project verder vorm wordt gegeven.

24

*Wat is de planning van de verkenning «grondexploitatie en planvorming»?*

De planning is om deze verkenning eind 2011 af te ronden.

25

*Punt 7 Noord-Brabant*

*Welke koerswijziging van NS Poort heeft er plaats gevonden ten aanzien van NSP Breda?*

NS Poort en de gemeente Breda hebben op 31 mei 2006 een Samenwerkingsovereenkomst Nieuw Sleutelproject Spoorzone Breda gesloten. NS Poort maakt gebruik van de haar in artikel 11 van deze overeenkomst geboden mogelijkheid om het ontwikkel- en realisatierecht voor een betreffende locatie, zonder vergoeding daarvoor, over te dragen aan de gemeente. NSC Poort en de gemeente zijn hierover met elkaar in gesprek.

26

*Punt 3 Oost-Nederland*

- a. *Kunt u de Kamer vóór het AO MIRT informeren over de situatie rond de decentrale spoorlijnen in Oost-Nederland?*

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

- b. *Kunt u bij de beantwoording van de commissievragen over station Bilthoven het verzoek van de provincie Gelderland betrekken en aangeven op welke wijze u medewerking zult verlenen aan dit verzoek?*
- a. De stand van zaken met betrekking tot de vijf lijnen waarop maatregelen worden gerealiseerd in het kader van de Quick scan van de gedecentraliseerde spoorlijnen uit 2008 is als volgt:
- De planstudie voor (onder andere het inhaalspoor op) Zwolle-Kampen is gereed en wordt naar verwachting binnenkort door de provincie Overijssel vastgesteld. Momenteel wordt de realisatie-overeenkomst tussen ProRail en Overijssel opgesteld en bereidt ProRail de aanbesteding van het uit te voeren werk voor.
  - De planstudies voor de maatregelen op Arnhem – Doetinchem – Winterswijk en Amersfoort – Ede/Wageningen (de Valleilijn) zijn in een vergevorderd stadium. Ik ga er vanuit dat ik binnenkort de opdracht tot realisatie aan ProRail kan geven, tenzij uit nader overleg in de Stuurgroep spoorverdubbeling Barneveld Noord alsnog blijkt dat deze spoorverdubbeling op de Valleilijn bij nader inzien niet nodig is.
  - De planstudie voor de maatregelen op Nijmegen – Roermond is gaande.
  - Over de cofinanciering van de geselecteerde maatregelen op de lijn Zutphen – Winterswijk door de provincie Gelderland zullen in het MIRT-najaaroverleg 2011 definitieve afspraken worden gemaakt. De rijksbijdrage is reeds beschikbaar.
- In aanvulling op het voorgaande heeft de provincie Gelderland mij laten weten dat zij op grond van de uitkomst van de OV Klantenbarometer tevreden is over het functioneren van de Valleilijn. Extra aandacht dient te worden besteed aan de treindiensten in de Achterhoek en Rivierenland. Ten opzichte van het landelijk gemiddelde zijn deze treindiensten gedaald in waardering. Op grond hiervan zijn voorstellen gedaan door de vervoerder aan de provincie Gelderland om een aantal verbeteringen door te voeren op achter-eenvolgens het gebied van stiptheid, informatie bij vertragingen, kans op zitplaats, frequentie en netheid voertuig.
- b. Ja.

27

*Punt 16 Oost-Nederland*

- a. *Wat zijn de (tussen)resultaten van de gezamenlijke verkenning van de spoorlijn Arnhem-Doetinchem-Winterswijk? Welke varianten zijn/worden onderzocht?*
- b. *Wat is de stand van zaken met de reeds eerder beloofde verbetering van de technische kwaliteit van de infrastructuur en de verbetering van de functionele robuustheid?*
- c. *Is het juist dat de resultaten tegenvallen en er juist meer in plaats van minder storingen voorkomen, en dat maatregelen voor de functionele robuustheid nog steeds niet genomen zijn?*
- d. *Overweegt u thans ook bestuurlijk ingrijpen (bijvoorbeeld via een last onder dwangsom) om ProRail te dwingen de infrastructuur per omgaande op orde te brengen? Zo nee, waarom niet?*
- a. Het op initiatief van de provincie Gelderland afgesproken gezamenlijke onderzoek van de spoorlijn Arnhem – Doetinchem – Winterswijk is nog niet gestart. Gelderland heeft een aantal bureaus om een offerte gevraagd en die worden begin juli beoordeeld. Doel van het onderzoek is om met verschillende relevante actoren/ belanghebbenden tot een gezamenlijk beeld te komen van de toekomst van deze spoorlijn. Dit binnen de te verwachten toekomst

- stige ontwikkelingen op het vlak van economie, ruimte, demografie en mobiliteit.
- b. In 2010 zijn de zogenaamde performance maatregelen voltooid. Het betrof hier onder andere een keervoorziening, een sneller wissel, de installatie van nieuwe assentellers/beveiligingssysteem en het vernieuwen van de overwegsignalering en kabels. Deze performance maatregelen hebben kinderziektes gekend die er in combinatie met de materieeltoestand van de vervoerder toe hebben geleid dat de resultaten over 2010 teleurstellend waren.
  - c. Nu zullen nog de in het kader van de quick scan afgesproken snellere wissel bij Didam, een stuk dubbel spoor met een snelle wissel bij Wehl en een aantal noodzakelijke perronverlengingen worden gerealiseerd. Ik verwacht binnenkort voor de realisatie van deze maatregelen een beschikking aan Prorail te kunnen afgeven. ProRail kan dan starten met de realisatie van deze projecten. Dit is van belang omdat de nieuwe vervoerders de exploitatie zullen starten per december 2012 met nieuw en voor zover mogelijk langer materieel.
  - d. Ik word regelmatig door de provincie Gelderland geïnformeerd over de resultaten en de voortgang van de getroffen maatregelen. Gemiddeld is het aantal verstoringen het afgelopen half jaar afgenomen. Wel vertonen deze een nogal schommelend beeld. Dit is bijvoorbeeld mede afhankelijk van de weersomstandigheden (met name onweer) en verstoringen als gevolg van derden (vandalisme en spoorlopers). ProRail, Syntus en de provincie Gelderland pakken de verstoringen die hieruit voortvloeien gezamenlijk aan. De inzet daarbij is zowel gericht op preventie teneinde verstoringen te voorkomen, als op het verminderen van de gevolgen ervan. Partijen werken dan ook voortdurend samen aan het verbeteren van de betrouwbaarheid/punctualiteit/ robuustheid van de infrastructuur en het materieel. ProRail zal in aanvulling op eerder genomen maatregelen met camera's en dummy's nu ook een aantal mobiele camera's inzetten. In aanvulling op eerder ingevoerde maatregelen gaat Syntus nu maatregelen invoeren, gericht op de verdere optimalisatie van de informatie bij vertragingen en van de stiptheid.
  - e. De afgelopen periode is de performance van zowel de vervoerder als de infrastructuurbeheerder verbeterd, maar blijft achter vergeleken met de prestaties op andere gedecentraliseerde spoorlijnen.
  - f. Zoals uit de beantwoording van de voorgaande vragen blijkt, werken de provincie Gelderland, Prorail en Syntus er samen hard aan om het functioneren van de lijn Arnhem – Doetinchem – Winterswijk weer op orde te brengen. Dat doel is weliswaar nog niet bereikt, maar gelet op de wel te constateren eerste verbeteringen en het commitment van Prorail, overweeg ik op dit moment geen bestuurlijk ingrijpen om ProRail te dwingen de infrastructuur per omgaande op orde te brengen.

28

*Punt 10 Noord-Nederland*

*Hoe groot zijn de exploitatietekorten in het regionaal OV in de regio Groningen-Assen en hoe verhoudt deze discussie zich tot de door u voorgenoemen bezuiniging op de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU)?*

De decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor het verlenen van concessies aan vervoerders. Voor de financiering daarvan kunnen zij zowel geld uit hun BDU gebruiken als andere middelen. De BDU mag aan alle in de wet aangegeven verkeer- en vervoeronderwerpen worden uitgegeven, iedere decentrale overheid maakt zijn eigen afweging hoeveel hiervan wordt ingezet voor de exploitatie van het OV. Dit betekent dat ik

niet kan aangeven hoe in deze regio de korting op de groei van de BDU zal worden opgevangen.

29

*Punt 15 en 16 Noord-Nederland*

- a. *Wat is de deadline voor ProRail voor het opleveren van de planstudie Leeuwarden Werpsterhoek? Zou het niet veel sneller gaan zo'n klein project via een normale WRO procedure op grond van de Wet ruimtelijke ordening te onderzoeken?*
  - b. *Wat is de deadline voor ProRail voor de studie naar de spoorbrug over het van Harinxmakanaal, aangezien deze discussie al enkele jaren loopt?*
- a. ProRail is verzocht om in september 2011 te starten met een planstudie naar de onderdoorgangen bij de halte Leeuwarden Werpsterhoek. In deze studie wordt ook gekeken naar de te volgen ruimtelijke procedure. Over een deadline moet nog een afspraak met ProRail worden gemaakt.
  - b. De studie van ProRail naar de mogelijkheden om de brugopening van de Van Harinxmakanaalbrug te versnellen is afgerond. Het Rijk, de provincie Fryslân en ProRail zijn in gesprek over een vervolgstudie waarin de mogelijke oplossingsrichtingen worden uitgewerkt.

30

*Punt 17 Noord-Nederland*

- a. *Waarom wordt de 10,5 mln voor de spoortunnel «Om den Noort» te Wolvega gefinancierd uit de gelden uit de motie-Koopmans (Kamerstuk 27 658, nr. 41 )?*
  - b. *Wat draagt deze maatregel bij aan de bereikbaarheid en reistijden van de spoordriehoek Leeuwarden-Zwolle-Groningen waarvoor de gelden uit deze motie bestemd zijn?*
  - c. *Is de overwegveiligheid tussen Meppel en Leeuwarden te beschouwen als een regelgevingsprobleem (extra trein dus overwegmaatregelen), of als een werkelijk probleem?*
  - d. *Zou het niet veel effectiever en doelmatiger zijn om overwegen te saneren op het voor de voor het Landsdeel Noord kritieke deeltrace Zwolle-Meppel aangezien daar meer dan twee maal zoveel treinen rijden als op de relatief rustige traject Meppel-Leeuwarden?*
  - e. *Is het juist dat de problematische situatie is ontstaan doordat de gemeente Wolvega een ingrijpende lokale verkeersstructuurwijziging heeft doorgevoerd (te weten de aanleg van een noordelijk ringweg) die tot gevolg had dat de betreffende overweg «om den Noort» een overwegknooppunt werd?*
  - f. *Deelt u de analyse dat een dergelijke lokale verkeersstructuurwijziging met negatieve consequenties voor de overwegveiligheid in strijd is met de Kadernota Railveiligheid, en alleen als ongelijkvloerse overweg gerealiseerd had mogen worden?*
- a. Binnen de doelstellingen van deze motie zijn in samenspraak met Noord Nederland verschillende maatregelen geselecteerd. De gereserveerde 10,5 miljoen euro voor de spoortunnel «Om den Noort» is er daar één van. In de jaarlijkse voortgangsrapportages over het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn is de Kamer over o.a. de invulling van de motie geïnformeerd.
  - b. Het opheffen van de overweg, binnen de eerder genoemde maatregel overwegveiligheid Zwolle-Leeuwarden, draagt vooral bij aan een robuustere dienstregeling en daarmee uiteindelijk ook aan een betere bereikbaarheid van de spoordriehoek. Daarnaast zorgt het opheffen voor een beter overwegveiligheid.
  - c. Het is te beschouwen als een werkelijk probleem.

- d. Uit de tot nu toe uitgevoerde onderzoeken zijn hier geen knelpunten naar voren gekomen.
- e. Nee, zoals bij antwoord b en d reeds is aangegeven, is de gekozen maatregel niet het directe gevolg van een overwegknelpunt, maar een afweging ten behoeve van een robuustere dienstregeling.
- f. Nee, ik deel deze analyse niet.

31

*Punt 18 Noord-Nederland*

*Wordt bij het onderzoek quick scanmaatregelen op de Friese lijnen ook de innovatieve optie van uitgesteld remmen en/of lightrainspecifieke snelheidsverhoging (waarbij de plaatsing van de klassieke baanseinen ongemoeid kan worden gelaten) met behulp van ATB-NG meegenomen?*

Het toepassen van uitgesteld remmen en/of lightrainspecifieke snelheidsverhoging met behulp van ATB-NG worden niet meegenomen in het onderzoek dat ProRail thans in het kader van de quick win-maatregelen uitvoert op de Friese lijnen.

32

- a. *Kunt u aangeven hoe de budgetten uit de motie Koopmans c.s. (Kamerstuk 27 658, nr. 41 ) voor de spoordriehoek Leeuwarden-Groningen-Zwolle worden verdeeld? Over welke projecten is reeds besloten en hoeveel van dit budget is nog beschikbaar? Waarom is de Kamer nog steeds niet geïnformeerd over de totale invulling van de motie, terwijl inmiddels wel het voorkeursbesluit over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer bekend is en er in het najaar van 2010 een overleg over de invulling van dit pakket met de regio zou plaatsvinden?*
  - b. *Kunt u elke maatregel uit dit pakket toetsen aan de winst voor de treinreiziger?*
  - c. *Maken de maatregelen gericht op rijtijdbeperking zoals een kortere opvolgtijd door korte blokken op de flessenhalzen (zoals genoemd in Kamerstuk 27658-45 d.d. 13 juli 2009) nog steeds deel uit van de plannen die worden gefinancierd uit de middelen die met deze motie ter beschikking zijn gesteld? Zo nee, waarom niet?*
  - d. *Deelt u de mening dat korte opvolgtijd door kortere blokken een van de belangrijkste maatregelen is voor de spoordriehoek Zwolle-Leeuwarden-Groningen om het wachttijdverlies te beperken en de punctualiteit te verbeteren?*
  - e. *Waarom is het pakket voor Noord-Nederland volgens de beantwoording van de Kamervragen over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) d.d. 1 oktober 2010 (vraag 26, Kamerstuk 32 404, nr. 4 ) onderdeel van het RSP? Dit is toch een budget dat door de Kamer is beschikbaar gesteld als onderdeel van PHS (zie ook beheerplan ProRail 2011 blz. 8) en de Kamer daarom toch betrokken dient te worden bij de invulling van dit pakket?*
  - f. *Klopt het dat de bochtafsnijding Hoogeveen een sterk negatieve MKBA heeft? Is deze maatregel daarmee definitief van de baan? Deelt u de mening dat een intercity-stop op Hoogeveen door deze bocht nauwelijks extra reistijd kost omdat er toch al sprake is van een snelheidsbeperking?*
- a. Uw Kamer wordt jaarlijks in het najaar geïnformeerd over de voortgang van het RSP. In de 3e voortgangsrapportage over het RSP (uitkomsten BO MIRT najaar 2010, bijlage 4 (TK 32 500A nr. 12 )) is o.a. aangegeven dat te Zwolle inmiddels aanpassingen plaatsvinden ten behoeve van hogere in- en uitrijnsnelheden (46 miljoen euro). Tevens is besloten tot een voorinvestering van 4 miljoen euro ten behoeve van het station Groningen Europapark. Naast de eerder

genoemde reservering van 10,5 miljoen euro voor de spoortunnel Wolvega zijn de resterende middelen bestemd voor het aanpassen van de bogen te Hoogeveen en Herfte ten behoeve van een hogere snelheid. Andere mogelijk te treffen maatregelen hebben betrekking op het station Groningen, de brug over het Van Harinxmakanaal, capaciteitsverruiming van het baanvak Zwolle – Herfte en een wachtspoor voor goederenvervoer bij Steenwijk. Momenteel is ProRail bezig met een update van de eerder bij het antwoord op vraag 30 genoemde capaciteitsanalyse «Spoordriehoek Zwolle – Leeuwarden – Groningen» uit 2009. Uitkomsten hiervan zullen o.a. 7 juli in het Bestuurlijk Overleg SNN – ProRail – ministerie IenM aan de orde komen en aansluitend in het eerstvolgende BO MIRT.

- b. Dit is wel wat (de update van) de eerder genoemde capaciteitsanalyse van ProRail als uitkomst beoogt.
- c. Ja. Zoals bij antwoord a. is aangegeven worden te Zwolle momenteel de maatregelen om snel binnen te komen en te vertrekken gerealiseerd. Deze maatregelen worden daarmee gefinancierd uit de Motie Koopmans.
- d. Zoals eerder aangegeven voert ProRail een update van de capaciteitsanalyse Spoordriehoek Zwolle – Leeuwarden – Groningen uit. Uit deze update zal moeten blijken of dergelijke maatregelen zinvol zijn.
- e. De Kamer wordt jaarlijks in het najaar voorafgaand aan het Notaoverleg MIRT geïnformeerd over de voortgang van het RSP inclusief «het pakket voor Noord Nederland».
- f. Uit de studie van ProRail «Spoordriehoek Zwolle – Leeuwarden – Groningen» uit 2009 is naar voren gekomen dat een rijtijdwinst tussen Zwolle en Leeuwarden van 2 minuten nodig is om goede overstapknopen te Zwolle en te Groningen te kunnen realiseren. Uit die studie kwam naast de verhoging van de in- en uitrijnsnelheid te Zwolle het aanpassen van de boog te Hoogeveen als een belangrijke maatregel naar voren om deze rijtijdwinst te kunnen realiseren. Momenteel wordt de update van de capaciteitsanalyse Spoordriehoek Zwolle – Leeuwarden – Groningen door ProRail uitgevoerd. In deze update worden de nieuwste inzichten in zake het spoorvervoer in Noord Nederland en de effecten van mogelijke aanpassingen bestudeerd. De uitkomsten van deze update worden in de zomer van 2011 verwacht.

33

*Klopt het dat de Hanzelijn is uitgevraagd, aangeboden, ontworpen en wordt getest en opgeleverd voor een baanvaknelheid van 200 km/u onder ERTMS level 2? Zo ja, gaat NS straks hier ook 200 km/uur rijden? Zo nee, waarom niet en kunt u dit verplichten in de nieuwe concessie voor het hoofd railnet?*

Ja, de Hanzelijn wordt conform de specificaties gebouwd en gecertificeerd opgeleverd voor een baanvaknelheid van 200 km/u onder ERTMS level 2. NS werkt in 2011 een plan uit waarin duidelijk wordt welke maximale snelheden haalbaar zijn en wat daar voor nodig is.

34

*Punt 4 Limburg*

- a. *Is ten behoeve van een beter renderende rechtstreekse verbinding Brussel-Maastricht ooit overwogen om de bestaande intercitylijn E (Knokke/Blankenberge-Brussel-Aarschot-Hasselt-Tongeren) in Hasselt te splitsen en naar Maastricht door te trekken via de recentelijk heropende verbinding Lanaken-Maastricht? Bent u bereid dit alternatief aan de orde te stellen?*
- b. *Wanneer wordt het aanzienlijk veiligere TBL1+ of ETCS-L1 geïnstalleerd op de lijn Maastricht – Visé Grens, conform de toezegging van*

*uw ambtsvoorganger d.d. 31 maart 2010 (Kamerstuk 32 123 XII, nr. 50, pagina 19)?*

- a. Na overleg tussen alle betrokkenen is besloten tussen Hasselt en Maas-tricht te werken aan een sneltramverbinding.
- b. TBL+ zal uiterlijk eind 2013 op de lijn Maastricht – Visé zijn aangelegd.

35

*Punt 4 Limburg*

- a. *Wordt er bij de door het Rijk gefinancierde aanpassing van een deel van de VIRM-treinen rekening gehouden met de mogelijkheid om deze treinen qua tractiespanning geschikt te maken voor het doorrijden op het Belgische en Duitse spoorwegnet?*
  - b. *Is het tevens mogelijk om bij de ombouw ook voorinstallatie van ETCS, STM-Indusi en STM-TBL te doen plaatsvinden, in lijn met richtlijn 2006/679/EC (bijlage TSI subsysteem besturing en seingeving van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem, paragraaf 7.2.2.4.4) en het amendement van het lid Slob op Kamerstuk 32 500 A, nr. 9)?*
  - c. *Wie berekent of de exploitatie van de verbindingen met buitenlandse hogesnelheidslijnstations via de genoemde verbindingen financieel haalbaar is en op welke basis? Welke (ook economische en strategische) aspecten worden meegenomen? Welke rol speelt de NS als bestaande vervoerder daarbij?*
  - d. *De Duitse vervoersautoriteiten Verkehrsverbund Rhein-Ruhr en Aachener Verkehrsverbund/Nahverkehr Rheinland hebben hun nadrukkelijke steun voor de komst van de intercityverbindingen in meerdere brieven uitgesproken en concrete voorstellen qua uitvoering en samenwerking gemaakt. Zijn deze niet voldoende om nu tot een spoedige uitvoering te komen?*
  - e. *Aan welke opties wordt gedacht om de ambitie voor Heerlen-Herzogenrath-Aken toch waar te kunnen maken?*
- a. Het ministerie van IenM betaalt alleen de versnelling van de VIRM-1 revisie, dus niet de aanpassing van de tractie zelf. NS zou de revisie in 2013–2016 doen, maar doet deze nu met 9 miljoen euro financiering van het ministerie van IenM al in 2011–2013.
  - b. Hierbij wordt alleen de tractie-installatie vervangen door de installatie die ook in VIRM-2, 3 en 4 zit. Hierbij wordt geen rekening gehouden met doorrijden op het Belgische en Duitse spoorwegnet.
  - c. Het is aan de vervoerders en materieeleigenaren om te besluiten over voorinstallatie van ETCS in hun materieel, al dan niet samen met de installatie van STM's. In beginsel kunnen de in het kader van het amendement Slob c.s. (32 500 A, nr. 65) gereserveerde middelen hiervoor gebruikt worden. Zoals aangegeven in mijn brief aan uw Kamer van 27 mei 2011 («ERTMS-traject Amsterdam-Utrecht», TK 32 404, nr. 51) ben ik momenteel met de spoorsector in overleg over het door haar ingediende subsidieverzoek met plan van aanpak in relatie tot dit amendement.
  - d. Dat doen de vervoerders waaronder NS. Zij werken met vervoersmodellen waarin diverse aspecten worden meegenomen, ook economische en strategische.
  - e. Van belang is enerzijds dat er naast overeenstemming met het buurland bestaat en anderzijds dat elk land waar nodig de eigen infrastructuur aanpast en financiert en dat exploitatie ook financieel haalbaar is.
  - f. Voor Heerlen-Herzogenrath-Aken bestaat aan weerszijden van de grens commitment voor het verbeteren van de infrastructuur. Begin juli 2011 presenteert ProRail de studieresultaten aan rijk en regio. Dan wordt duidelijk welke noodzakelijke maatregelen op basis van het

beschikbare budget wel en niet bekostigd kunnen worden. Gezien het gezamenlijk belang zoeken rijk en regio binnen hun begroting naar oplossingen voor het financieel tekort. Dit najaar is ook aan Duitse zijde duidelijker op welke wijze men bijdraagt aan dit project. In BO MIRT dit najaar komt dit onderwerp weer aan de orde.

36

*Punt 1 Zuidvleugel*

- a. *Klopt het dat in de Rijksstructuurvisie «bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding» gerekend wordt met verouderde verkeersmodellen tot 2020, terwijl de Tweede Maasvlakte in 2 033 gereed is, in plaats van met het model dat rekent tot 2030?*
  - b. *Wat is precies de scope van de toegezegde volledige en volwaardige vergelijking tussen de Oranjetunnel en de Blankenburgtunnel?*
  - c. *Bent u bereid hierbij ook naar de aanpalende wegvakken te kijken van zowel hoofdwegennet als onderliggend wegennet, aangezien de Nieuwe Westelijke Oeververbinding ingrijpende gevolgen kan hebben voor de aansluitende wegvakken? Zo nee, waarom niet?*
  - d. *Zou u hierbij in kunnen gaan op de contra-expertise die door Goudappel Coffeng op verzoek van het Havenbedrijf Rotterdam is uitgevoerd, die aantoont dat het verkeer op de A4 Delft Schiedam met de Blankenburgtunnel belemmerd zal worden waardoor nooit aan de hoofddoelstelling van de nieuwe westelijke oeververbinding, te weten het waarborgen respectievelijk verbeteren van een optimale doorstroming op de (inter)nationale hoofdcorridor A4, voldaan zal kunnen worden?*
- 
- a. De Rijksstructuurvisie geeft een visie op de bereikbaarheidsproblematiek van de hele regio Rotterdam. Op grond van deze bredere visie is geconstateerd dat een Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) het meest prioritair is. Voor NWO zal gebruik worden gemaakt van het meeste recente model voor het hoofdwegennet (NRM). Dit model geeft prognoses voor de periode tot 2030.
  - b. De scope van het project betreft in beginsel de verbinding tussen de hoofdwegen aan de zuidzijde (N/A15) en noordzijde (A20) van de Nieuwe Waterweg. Daarnaast zullen de verkeerseffecten voor aanpalende wegvakken, zowel van hoofdwegennet als van onderliggend wegennet in beeld worden gebracht voor elk van de beide alternatieven.
  - c. Zie antwoord op vraag 36 b.
  - d. Ik wacht de resultaten af van het nieuwe verkeersonderzoek, dat wordt uitgevoerd zoals ik hierboven aangaf. De planning is dat de resultaten dit najaar beschikbaar zijn.

37

*Punt 6 Noordvleugel*

- a. *Maakt versoepeling van de gebruikte norm uit de Nota Mobiliteit (NoMo norm) voor reistijd in de spits van maximaal 1,5 keer de reistijd buiten de spits deel uit van de Value Engineering bij de planstudie Knooppunt Hoevelaken? Zo nee, waarom niet?*
- b. *Welke versoepeling van de norm zou u aanvaardbaar vinden voor deze planstudie?*
- c. *Is er relatief veel lokaal verkeer op de snelwegen in het studiegebied van de planstudie Hoevelaken, in vergelijking met de gemiddelde snelweg?*
- d. *Zijn er relatief veel aansluitingen op de snelwegen in het studiegebied van de planstudie Hoevelaken, in vergelijking met de gemiddelde snelweg?*



- e. *Heeft de A1/A28 rond Amersfoort met inachtneming van de voorgaande vragen de kenmerken van een stedelijke Ringweg?*
  - f. *Als de NoMo norm op het traject voor het traject Maarn A28 – Hoevelaken – A1 Bunschoten verhoogd zou worden naar 2, als bedoeld in de Nota Mobiliteit voor stedelijke ringwegen, is de planstudie Hoevelaken dan nog noodzakelijk?*
  - g. *Wat is de stand van zaken en het overleg dat u voert met de regio rond het Spoedwetproject A28 en meer specifiek uw voornemen de aansluiting Hoevelaken tijdelijk en deels af te sluiten?*
  - h. *Bent u bereid de aansluiting buiten beschouwing te laten in het Spoedwetproject A28 en mee te nemen in de Planstudie Hoevelaken? Bent u eventueel bereid de regionale oplossingen voor het openhouden van de aansluiting te onderzoeken?*
  - i. *Hoe komt het dat het eerder beschikbaar gestelde budget voor de Planstudie Knooppunt Hoevelaken niet voldoende is om een goed werkend verkeerssysteem aan te leggen dat voldoet aan de in de startnotitie gestelde NoMo-normen?*
- a. Het beleid rond de reistijden betreft geen norm maar een streefwaarde. In het kader van Value Engineering is onder meer voorgesteld een hogere reistijdfactor dan 1,5 te accepteren.
  - b. Mijn inzet is om een zo groot mogelijk oplossend vermogen te realiseren voor de gesignaleerde verkeersproblemen. Uiteraard inclusief de daarbij behorende inpassingsmaatregelen. Om dat te realiseren zetten rijk en regio nu in op het eerder betrekken van marktpartijen. De bedoeling is om vooraf met elkaar af te spreken waar we richting de markt op inzetten (o.a. budget, prioritering wensen). De resultaten van de Value Engineering worden in dit kader momenteel nog uitgewerkt.
  - c. Uit verkeersonderzoek blijkt dat er op de snelwegen in het studiegebied van de planstudie Knooppunt Hoevelaken ongeveer net zoveel lokaal verkeer is als bijvoorbeeld bij de rondweg Den Bosch, een stad die qua grootte vergelijkbaar is met Amersfoort. Op de Ring Utrecht bijvoorbeeld is er duidelijk meer lokaal verkeer. Het is bij Hoevelaken dus ongeveer gemiddeld voor een dergelijke situatie.
  - d. Op de A28 volgen vanaf de aansluiting Maarn vier aansluitingen en het knooppunt elkaar binnen een korte afstand op, hetgeen relatief veel wevend verkeer met zich meebrengt. Er zijn meer trajecten in Nederland waar dit voorkomt.
  - e. Zie antwoord op vraag 37 c.
  - f. De planstudie Hoevelaken gaat niet alleen over het deel bij Amersfoort, maar strekt zich op de A1 uit van Bunschoten tot de A30, op de A28 van Maarn tot Nijkerk. Bovendien richt de planstudie zich ook op de verkeersproblemen in het knooppunt zelf, die moeilijk in reistijden zijn weer te geven. Zie verder mijn antwoord bij 37 b.
  - g. Zie antwoord op vraag 37 h.
  - h. De belangrijkste motivering van de gedeeltelijke afsluiting van de aansluiting Hoevelaken in het Spoedwetproject is dat er anders een onveilige situatie ontstaat door kruisende bewegingen. Het afsluiten van de afrit voor verkeer vanuit de richtingen Amsterdam en Zwolle (de rest van de aansluiting blijft open) is daarom het uitgangspunt voor het ontwerpbesluit A28 geweest.
  - i. De afspraak in het met de regio gesloten convenant (het zogenaamde Vathorst-convenant uit 2000, zie ook de beantwoording van de vragen van de heer Slob, (TK Aanhangsel van de Handelingen nr. 2102), dat de aansluiting Hoevelaken dicht gaat, heeft daarbij ook meegespeeld.
  - j. Definitieve duidelijkheid over de aansluiting Hoevelaken volgt in het kader van de planstudie knooppunt Hoevelaken. In het spoedwetproject A28 worden geen onomkeerbare stappen ondernomen betreffende de afsluiting. De gedeeltelijke afsluiting van de aansluiting

wordt evenwel vanuit de regio als onwenselijk gezien. Op basis van de ingediende inspraakreacties op het OWAB zal ik daarom nog eens naar de onderbouwing van de gedeeltelijke afsluiting kijken.

- k. In de uitwerking van het Voorkeursalternatief hebben eisen van technische, verkeerskundige en verkeersveiligheidsaard geleid tot een (veel) uitgebreider ontwerp dan was voorzien bij de vaststelling van het Voorkeursalternatief. Vooral de situatie op de A28 bij Amersfoort is complex. Er zijn vier aansluitingen en het knooppunt dicht op elkaar, wat veel wevend verkeer oplevert. Daarom is in het referentieontwerp een robuuster verkeerssysteem met hoofd- en parallelbanen (extra kunstwerken) opgenomen.

38

*Punt 16 Noord-Brabant*

- a. *Welke aanbevelingen van het onderzoek spoorlijn Breda-Utrecht neemt u over in de tweede fase van de MER? Zijn hiermee bedoeld de aanbevelingen zoals vermeld op pagina 3 in de bij het rapport behorende aanbiedingsbrief d.d. 10 mei 2011, en de conclusies en slotbepalingen uit het rapport ontwerpstudie spoorlijn A27, Hoofdstuk 5 van Movares in opdracht van Provincie Noord-Brabant, april 2011?*
- b. *Wat wordt bedoeld met «de ruimtereservering voor het knooppunt Gorinchem»? Verstaat u onder knooppunt Gorinchem ook De Merwedeburg, het tracé door Gorinchem en de kruising A27 met A15 en Betuwelijn?*
- c. *Is de middenligging ter plaatse van Gorinchem volgens bovenstaande definitie ook uw insteek/opdracht bij de start van de tweede fase MER studie (met inachtneming van de door u gestelde voorwaarden) aangezien het onderzoek concludeert dat zijligging daar complexer en duurder wordt en de middenligging voordelen biedt op het gebied van ruimtebeslag, stedenbouwkundige en landschappelijke impact, de lokale wegen, en combinatie met aansluitingen op de snelweg.*
- d. *Kunt u specifiek ingaan op de grote kostenverschillen die blijken uit het rapport ter hoogte van Gorinchem indien wel of niet rekening wordt gehouden met een spoorlijn? Deelt u de mening dat dit een acceptabele voorinvestering is om rekening te houden met de spoorlijn en dat als dit niet gebeurt de spoorlijn financieel gezien vrijwel onmogelijk wordt gemaakt?*
- e. *Mag de voorinvestering voor de spoorlijn Breda-Utrecht ook in het DBFM-contract voor de A27 worden meegenomen, waardoor een integraal, multimodaal project tot stand kan worden gebracht?*
- f. *Neemt u de overige aanbevelingen als bijvoorbeeld «hybride variant met gedeeltelijke kruisingen op twee plaatsen» ook mee in de tweede fase MER studie ten einde een spoorlijn Breda-Utrecht buiten het deel Gorinchem ook mogelijk te laten maken?*
- a. Ik neem het niet onmogelijk maken van de spoorlijn mee in het project A27 Lunetten – Hooipolder volgens de in de vraag genoemde aanbevelingen. Ik ga hierbij uit van een zijligging van de spoorlijn. Ik heb in het BO MIRT afgesproken dat eventuele meerkosten voor de regio zullen zijn en er geen grote juridische risico's mogen ontstaan.
- b. Met de ruimtereservering in het knooppunt Gorinchem wordt bedoeld een ruimtereservering langs de A27 voor een spoorlijn. Door ruimte te reserveren in het knooppunt, hoeven bij de aanleg van de spoorlijn de verbindingslussen van het knooppunt niet aangepast te worden. Met het knooppunt Gorinchem wordt alleen het knooppunt bedoeld en dus de kruising met de A15 en de Betuweroute en niet de brug en ook niet het traject door Gorinchem.

- c. Nee. In eerdere brieven over dit onderwerp is de Kamer geïnformeerd dat een middenligging leidt tot extra procedurele risico's en extra kosten voor de A27. Ook na een verbrede A27 kan de spoorlijn nog naast de snelweg aangelegd worden.
- d. Ik kan niet ingaan op de kostenverschillen, omdat deze niet in het rapport zijn benoemd. De spoorlijn wordt niet onmogelijk gemaakt als er bij de verbreding van de A27 geen rekening meegehouden wordt. Dit wordt ook in het rapport geconcludeerd.
- e. Als de regio bereid is budget ter beschikking te stellen voor de voorinvesteringen voor een toekomstige zijligging van de spoorlijn en er geen grote juridische risico's zijn, dan kan dit meegenomen worden in een DBFM contract.
- f. Nee, deze variant gaat bij Gorinchem uit van een middenligging en die wordt niet meegenomen in de tweede fase MER.

39

*In de voorkeursvariant voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) «Maatwerk 6/6» zijn voor de lijn Utrecht – Harderwijk twee stoptreinen per uur voorzien. Kunt u bevestigen dat vanuit Randstadspoor-overwegingen de lijnvorming voor stoptreinen op Utrecht – Harderwijk wel degelijk vier keer per uur zal zijn en dat u voornemens bent voor stoptreinen een bediening van vier keer per uur tussen Utrecht – Harderwijk als uitgangspunt te nemen?*

Ik kan bevestigen dat 4 Sprinters per uur op het deel Amersfoort – Harderwijk uitgangspunt is conform de lopende planstudie naar het mogelijk maken van de 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> sprinter per uur tussen Utrecht en Harderwijk. De financiering en de uitvoering van de benodigde maatregelen voor deze Sprinters maakt geen onderdeel uit van Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en OV SAAL, maar vindt separaat plaats door de provincie Gelderland en gemeente Harderwijk en het restbudget VleuGel/RSS en het Programma Verbeteren Veiligheid Overwegen (PVVO).

40

*Hoe kan zeker gesteld worden dat de 500 miljoen die in het regeerakkoord extra wordt uitgetrokken voor het Infrastructuurfonds daadwerkelijk ten goede komt aan wegen (2/3 deel) en spoor (1/3 deel)?*

De aanvullende middelen uit het Regeerakkoord zijn expliciet toegewezen aan investeringen in de aanleg van wegen en spoor. Overigens is in het Regeerakkoord geen verdeling aangegeven tussen wegen en spoor.

41

*Welke plannen vallen onder het Actieprogramma Regionaal OV (Rijksbijdrage 500 miljoen)?*

Op 27 november 2008 heeft u van mij een brief ontvangen (TK 31 700A, nr. 19) waarin staat aangegeven welke projecten binnen het actieprogramma Regionaal OV vallen. Ten opzichte van deze brief zijn de – kleine – projecten van de provincies Utrecht en Zeeland vervallen en zijn er over de tram Utrecht CS – De Uithof aparte afspraken gemaakt. Zie hiervoor de Investeringsbrief van 14 juni jl., bijlage 1a met de Afsprakenlijst bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011.

42

*Waarom wordt niet overwogen de BDU (Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer) te verhogen en de decentrale overheden zelf te laten beslissen over hun openbaar vervoer en hun decentraal spoorvervoer?*

Op plaatsen waar de verantwoordelijkheid voor decentrale spoorlijnen is overgedragen aan decentrale overheden is het budget van de desbetreffende overheid reeds structureel verhoogd op het moment van overdracht. Op dit moment zijn er geen concrete plannen nog meer spoorverbindingen over te dragen met uitzondering van Zwolle – Enschede.

43

*Wanneer komen de nieuwe aangepaste plannen voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, na de afwijzing van het eerdere pakket door de Kamer?*

Zie hiervoor het antwoord op vraag 1 naar aanleiding van het jaarverslag begrotingshoofdstuk XII van 8 juni 2011. Daarin is bevestigd dat het overleg met de vaste Kamercommissie nog niet is afgerond. In het overleg met uw Kamer over de PHS voorkeursbeslissing op 7 oktober en 4 november 2010 bleek brede steun te bestaan voor de frequentieverhogingen die PHS mogelijk maakt bij het reizigersvervoer. De uitkomsten van de nadere studies ten aanzien van het goederenvervoer en de goederenrouting zullen zoals door uw Kamer gevraagd medio 2012 met u worden besproken om een integraal besluit over de goederenrouting in Oost-Nederland te kunnen nemen.

44

*Waarom wordt bij de investeringen in het spoor weer uitgegaan van een reizigersgroei van 5%, terwijl dat jaar in, jaar uit, niet haalbaar blijkt te zijn?*

De aangegeven groei betreft de gemiddelde groei op alle PHS corridors, die een hogere gemiddelde groei kennen dan het landelijke beeld. Het vorige kabinet ging uit van een landelijke groei van 5%. Zoals in de voorkeursbeslissing PHS van 4 juni 2010 is aangegeven op basis van de uitgevoerde prognoses voor PHS, is de groeiverwachting in de periode 2008–2020 in totaal 43% in reizigerskilometers bij het «Strong Europe scenario». De groei betreft met name de PHS corridors en OV SAAL corridor; bij deze corridors komt de groei gemiddeld uit op 5% groei per jaar tot 2020 in reizigerskilometers; deze groei wordt door de PHS-investeringen mogelijk gemaakt.

45

*Wat zijn volgens u reële groeimogelijkheden voor het aantal reizigers op het spoor en welk lager investeringsbedrag past daar bij?*

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 44 is met de uitvoering van PHS een groei mogelijk van ca. 43% in reizigerskilometers in de periode 2008–2020, waarbij de groei vooral op de PHS corridors plaats heeft. De groei is mede afhankelijk van de economische groei en het beschikbaar zijn van de infrastructuur. Uitvoering van PHS is zoals bekend opgenomen in het Regeerakkoord. De vervoerontwikkeling zal zoals aangegeven in de voorkeursbeslissing PHS worden gemonitord. Ik zie nu nog geen aanleiding om te komen tot een wijziging van de investeringsstrategie.

46

*Waar is het uitgangspunt van de benutting van 3/8 van de ruimte in het MIRT 2021–2028 op gebaseerd?*

Bij Voorjaarsnota (TK 32 780 nr. 1, bijlage 3) heeft het kabinet aangegeven dat een substantieel deel van de totale investeringsruimte 2021–2028 beschikbaar dient te blijven voor volgende kabinetten. Daarom zal het

kabinet deze kabinetsperiode maximaal  $\frac{3}{8}$  van de totale investeringsruimte gebruiken voor nieuwe prioriteiten.

47

*Is de gedachte wellicht om, door vanaf nu in elke kabinetsperiode slechts voor drie jaar middelen uit het MIRT te benutten, elke kabinetsperiode het vooruit beleggen van geld voor de verre toekomst met één jaar af te laten nemen? Zo ja, betekent dit niet dat het wel vijf à zes kabinetsperioden duurt, voordat na een Tracébesluit binnen één à twee jaar kan worden gebouwd?*

Het principe achter het benutten van  $\frac{3}{8}$  van de investeringsruimte heb ik bij vraag 46 reeds gegeven.

De principes van Sneller en Beter zijn dat een aanlegproject gemiddeld in 7 jaar wordt gerealiseerd. In die gemiddelde tijdspanne wordt de verkenning uitgevoerd, de planuitwerkingsfase doorlopen en het project wordt gerealiseerd. Uiteraard is het voor de bouw noodzakelijk dat de financiële middelen beschikbaar zijn. Indien dit voor een project na 2020 het geval is, zullen de verkenningen- en planuitwerkingsfase op een zodanig moment starten, dat direct na het Tracébesluit gestart kan worden met de aanleg.

48

*Welke criteria worden toegepast om te komen tot de uiteindelijke keuzes voor welke van de bestaande projectwensen op het gebied van mobiliteit en water (in totaal circa 50 à 90 miljard) met de beperkte beschikbare middelen (7,3 miljard) worden uitgevoerd?*

Zie het antwoord op vraag 7.

49

*Kunt u een overzicht van alle projectwensen en geraamde kosten aan de Kamer doen toekomen?*

In mijn brief aan uw Kamer van 3 december 2010 (TK 32 500 A nr. 15) is in de bijlage het gevraagde overzicht per gebied opgenomen. Tevens heb ik in deze brief aangegeven dat de totaalkosten (voor regio en rijk) van deze projectwensen die nog niet financieel gedekt zijn indicatief geschat worden op 50 tot 90 miljard euro.

50

*Kunt u aangeven welke punten van het verlanglijstje (de lijst met projectwensen op het gebied van infrastructuur) naar uw mening daadwerkelijk bijdragen aan de verbetering van de mobiliteit?*

Vrijwel alle projectwensen die geen betrekking hebben op water, dragen in meerdere of mindere mate bij aan de verbetering van de mobiliteit.

Enkele projectenwensen zijn vooral opgevoerd omwille van de verbetering van de leefbaarheid en/of veiligheid.

In de NMCA is per regio aangegeven waar knelpunten worden verwacht. Projecten die kunnen bijdragen aan de oplossing van deze knelpunten, dragen ook het meeste bij aan de verbetering van de mobiliteit.

De selectie van prioritaire projecten in het verlengde Infrastructuurfonds is niet alleen gebaseerd op de bijdrage aan de verbetering van de mobiliteit, maar op een brede ruimtelijk-economische afweging conform de processtappen in mijn brief van 3 december 2010 (TK 32 500A nr. 15). Ik heb daarbij in het verlengde van de ontwerp SVIR gekeken naar een combinatie van prioritaire ruimtelijke en economische ontwikkelingen in een gebied en een vervoerskundige analyse in de NMCA. Voorts heb ik de wensen vanuit uw Kamer meegenomen. Op basis van een combinatie van

deze criteria ben ik, in overleg met de regio's, tot deze prioritering gekomen.

51

*Kunt u aangeven welke punten van de lijst met projectwensen naar uw mening bijdragen aan de verbetering van de achterlandverbindingen?*

De verbetering van de achterlandverbindingen van de mainports, brainport en greenports is een speerpunt in mijn beleid. Op welke achterlandverbindingen knelpunten worden verwacht is aangegeven in de NMCA. In de lijst opgenomen in mijn brief van 3 december 2010 (TK 32 500A nr. 15) is een flink aantal achterlandverbindingen opgenomen. Voor een aantal van deze verbindingen heb ik middelen in het Infrastructuurfonds gereserveerd. Hiervoor verwijs ik naar de Investeringsbrief van 14 juni 2011.

52

*Kunt u aangeven welke punten van de lijst met projectwensen naar uw mening bijdragen aan de bereikbaarheid van main-, brain- en greenports?*

Zoals ik in mijn antwoord op vraag 7 heb aangegeven, heb ik bij de prioritering van projecten een brede afweging laten gelden. Ik heb daarbij in het verlengde van de SVIR gekeken naar een combinatie van prioritaire ruimtelijke en economische ontwikkelingen in een gebied, primair gekoppeld aan de mainports, brainport, greenports. De meeste projecten die in de Investeringsbrief zijn opgenomen leveren hierdoor een bijdrage aan de bereikbaarheid van de mainports, brainport en greenports.

53

*Kunt u concreet aangeven wat u bedoelt met «inzetten op», als u schrijft in te gaan zetten op beter benutten? Gaat het hierbij om het uitvoeren, komt er eerst nog een onderzoek, of bedoelt u nog iets anders?*

In de brief die uw Kamer op 14 juni jl. heeft ontvangen betreffende het Programma Beter Benutten, wordt aangegeven wat met het programma wordt beoogd en op welke manieren hieraan uitvoering wordt gegeven. In het Algemeen Overleg Filebestrijding van 23 juni 2011 spreekt uw Kamer over deze brief en het programma.

54

*Welke aanzuigende werking hebben de huidige plannen voor Hoevelaken op het verkeer? Hoe groot zal de toename van het verkeer op het hoofdwegennet zijn door de plannen, en hoe groot de toename van het verkeer op het onderliggend wegennet?*

De precieze verkeerseffecten hangen af van het uiteindelijke ontwerp (b.v. het aantal rijstroken). Uit het MER 1<sup>e</sup> Fase Knooppunt Hoevelaken blijkt dat er bij het alternatief «Verbreden», dat als voorkeursalternatief is gekozen, sprake zal zijn van een significante afname van verkeer op het onderliggend wegennet en een toename van verkeer op het hoofdwegennet.

55

*Welke maatregelen worden bij het knooppunt Hoevelaken in de «value engineering» als niet-noodzakelijk, dan wel niet-gewenst opgenomen? Worden wel alle wettelijke inpassingsmaatregelen meegenomen?*

In de Value Engineering zijn vooral mogelijkheden en opties voor versoberingen en inpassing geformuleerd en geanalyseerd. Een ontwerp

waarin niet alle wettelijke inpassingsmaatregelen zitten, voldoet niet aan de wet en kan dus niet worden gekozen.

56

- a. *Herinnert u zich de lijst met projecten uit de gebiedsagenda's en het MIRT projectenboek in de bijlage van uw brief d.d. 3 december 2010, kamerstuk 32 500 A nr. 15 ) en de aanvullingen daarop uit het commissieverzoek d.d. 16-12-2010 (zaaknummer 2010Z19003 )?*
- b. *Kunt u per landsdeel een totaal overzicht geven van al deze potentiële projecten waarbij duidelijk is aangegeven welke projecten wel en welke projecten niet zijn opgenomen in de prioriteringsbrief van 14 juni 2011?*
- c. *Herinnert u zich uw toezegging uit uw brief van 3 december 2010 dat u voor de prioritering van projecten zou gaan «scoren»?*
- d. *Kunt u het overzicht uit vraag b daarom aanvullen met deze score waarbij zoals toegezegd de meest prominente projecten bovenaan staan zodat de Kamer beter inzicht krijgt in de gemaakte keuzes en de (vooralsnog) afgevalen projecten?*
- e. *Kunt u het overzicht uit vraag b aanvullen door per project, zowel de geselecteerde als de niet geselecteerde, indicatief aan te geven wat het verwachte financiële ruimtebeslag is (indien nodig met marges aangezien voor veel projecten er slechts een ruwe schatting beschikbaar zal zijn, en zonder rekening te houden met eventuele co-financiering) zodat er een beeld ontstaat van de nu verwachte besteding van de middelen in het MIRT de komende jaren en van de mogelijke beleidsalternatieven?*

In mijn brief van 3 december 2010 (TK 32 500A, nr. 15) heb ik u een overzicht per regio toegestuurd met alle bij mij op dat moment bekende projectwensen van het Rijk en de regio's, inclusief een grove raming van de totale kosten. In deze brief heb ik aangegeven dat de financiële middelen ontbreken om aan al deze projectwensen op korte termijn invulling te geven en dat prioritering noodzakelijk is. De brede criteria die ik heb gehanteerd bij de afweging van de projecten heb ik toegelicht in het antwoord op vraag 7. De projecten die op basis van deze criteria als meest prioritair zijn beoordeeld zijn afgestemd met de regio en heb ik in mijn Investeringsbrief van 14 juni 2011 genoemd. Deze prioritering heeft plaatsgevonden op basis van inhoudelijke argumenten, maar wel binnen de beschikbare financiële ruimte. In mijn brief van 14 juni heb ik aangegeven dat deze financiële ruimte voor de eerste periode van het verlengde Infracfonds (2021–2028) 7,3 miljard euro bedraagt.

57

*Welke projecten uit de motie De Rouwe (32 500 XII, nr. 57) en het commissieverzoek d.d. 16-12-2010 (zaaknummer 2010Z19003 ) zijn geheel opgenomen in uw planning? Welke projecten gedeeltelijk? Tegen welke bedragen is dat gebeurd? Als projecten na deze ronde bestuurlijke MIRT-overleggen niet in uw planning zijn opgenomen, betekent dat dan dat ze van de baan zijn?*

In de programmering geheel of gedeeltelijk opgenomen projecten uit motie De Rouwe (32 500 XII, nr. 57):

	Motietekst	Kamerbrief prioritering
1.	vervanging bestaande brug in de A6 door aquaduct (Scharsterbrug)	Aquaduct A6 ter hoogte van Scharsterrijnbrug
2.	N57/N59 op Schouwen-Duiveland-Hellegatsplein	N57/59 Verkeersveiligheid (EuroRAP)

	Motietekst	Kamerbrief prioritering
3.	Aanpak A67	No regret pakket A67 en aanpak A67
4.	N35 Zwolle-Wierden	Leenderheide-Geldrop
5.	aanpak verbreding A1 tot Duitse grens	N35 Wierden-Nijverdal
6.	ontbrekende schakel A15	A1 corridor
		A12/A15 Bereikbaarheid Arnhem/ Nijmegen
7.	opwaardering N50 Emmeloord – Hattermerbroek tot A50	de aanpak van de N-wegen in Oost- Nederland (N18, N35, N50)
8.	N23 fase 2: kortsluiting Baai van Van Eesteren	Verbeteringen aan de N23

In de programmering geheel of gedeeltelijk opgenomen projecten commissieverzoek (2010Z19003):

	Commissietekst	Kamerbrief prioritering
1.	Zeesluis Terneuzen	Verkenning Gent-Terneuzen
2.	Fietsparkeren stations (fase 2)	Fietsenstallingen op de PHS-corridors en uitbreiding actieplan naar stallingstekor- ten op niet-PHS-corridors
3.	Capaciteit spoor Maaslijn (middellange en lange termijn na quick scan maatregelen korte termijn)	Via het Programma Beter Benutten stelt het Rijk budget beschikbaar voor NMCA-knelpunten op het decentrale spoor (op basis van cofinanciering). De Maaslijn is een mogelijk knelpunt in de NMCA.

Zoals ik verder in mijn brief heb aangegeven kunnen in de toekomst de niet overgenomen projecten uit de motie De Rouwe en het commissieverzoek Slob opnieuw tegen andere prioriteiten worden afgewogen.

58

*Hoe bent u voornemens om de infrastructurele aanpassingen, die gepaard zouden moeten gaan met de verplaatsing van vliegbewegingen van Schiphol naar de luchthaven bij Lelystad, ter hand te nemen?*

Er wordt in het kader van het onderzoek Bereikbaarheid Zuidelijk Lelystad (BZL) aandacht besteed aan de verdere groei van de luchthaven. De informatie uit het onderzoek in het kader van BZL wordt gebruikt ten behoeve van het advies Alders over de ontwikkeling van de Luchthaven Lelystad. Er wordt rekening gehouden met een groei van de luchthaven (met maximaal 4 miljoen reizigers). Het is daarbij de bedoeling de voorgestelde maatregelen op robuustheid (toekomstvastheid) te laten toetsen. Hier zal middels een kwalitatieve analyse aandacht aan worden besteed.

59

*Wat is de rol van het Rijk bij de verkenning van de verstedelijkingsopgaven Zaan- en IJ-oeveren en hoe verhoudt zich deze ontwikkeling tot de aangenomen motie De Rouwe over organische groei (32 500-XII, nr. 29)?*

Het trekkerschap voor het MIRT-onderzoek Zaan/IJ-oeveren ligt bij de regio. Het Rijk neemt deel aan de verschillende deelonderzoeken die ertoe moeten leiden dat in het najaar van 2011 bestuurlijke keuzes gemaakt kunnen worden over de te volgen ontwikkelingsstrategie en mogelijke aansturingmodellen. De keuze tussen een meer planmatige of organische aanpak maakt hier onderdeel van uit.



60

*Klopt het dat u de volgende projecten niet hebt opgenomen in uw prioritering? Wat is daarvan de reden?*

- *OV-SAAL lange termijn*
- *doortrekken Noord-Zuidlijn richting Amstelveen*
- *Station Schiedam Kethel*
- *Spoorverdubbeling Delft-Zuid – Schiedam Centrum*

De genoemde projecten zijn inderdaad niet expliciet opgenomen in de programmering. De achtergrond hiervan is divers:

- *OV SAAL lange termijn maakt onderdeel uit van de Verkenning RRAAM;*
- *voor de ombouw van de Amstelveenlijn worden door de stadsregio diverse mogelijkheden onderzocht, variërend van stadstram tot metro. Pas nadat de regio de keuze hieruit heeft gemaakt en hiervoor een subsidieverzoek indient, kan ik een besluit nemen over het al dan niet toekennen van een bijdrage voor dit project;*
- *het station Schiedam Kethel en het traject Delft Zuid – Schiedam Centrum; er loopt momenteel een nadere studie naar dit mogelijk nieuwe station en de opties om de mogelijke verdubbeling tussen Delft Zuid en Schiedam Kethel goedkoper te kunnen doen (zoals aangegeven in de vijfde voortgangsrapportage van PHS van 11 maart jl). Over de resultaten hiervan wordt u conform mijn toezegging voor het zomerreces geïnformeerd.*

61

*Kan per landsdeel worden aangegeven welk van de niet in het MIRT opgenomen projecten volgens het betreffende landsdeel de hoogste prioriteit heeft?*

Ik heb met de betreffende regio's op basis van de door het Rijk en de regio gezamenlijk opgestelde gebiedsagenda gesproken over de ruimtelijke en economische prioriteiten per regio, en over de daaruit voortvloeiende prioritaire projecten. De bestuurders van de regio's en ik delen de prioriteiten.

62

*Welke problemen veroorzaakt eventuele vertraging in het Duitse besluitvormingsproces over de aansluiting op de Betuweroute voor de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven?*

Hiervoor verwijs ik naar de separate beantwoording van vragen uit uw Kamer over de Betuweroute. Deze ontvangt u voorafgaand aan het Algemeen Overleg MIRT.

63

*Volgens welk tijdsplan wil u de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven aanpakken?*

De bereikbaarheid via de weg (A15) zal worden verbeterd door de verbreding van de A15 tussen de Maasvlakte en het Vaanplein (project A15 MaVa). De nieuwe weginfrastructuur zal eind 2015 gereed zijn. Daarnaast wordt een verkenning uitgevoerd voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO). De planning is een Voorkeursbeslissing te nemen in het najaar van 2011.

De bereikbaarheid per spoor wordt gegarandeerd door uitvoering van de projecten uit de verkenning van het MIRT-project Spooransluitingen Tweede Maasvlakte. Het gaat dan om de uitbreiding en nieuwbouw van emplacementen en procesverbeteringen (maatregelen voor een betere benutting) in het Rotterdams havengebied. Alle projecten moeten zijn

uitgevoerd voor 2020. De eerste fase van de procesverbeteringen moet al in 2012 tot een beter gebruik van de beschikbare spoorcapaciteit leiden en de uitbreiding van emplacement Maasvlakte West zal voor 2015 gereed zijn. Daarna volgen nog onder meer de herinrichting van emplacement Waalhaven Zuid en de aanleg van het nieuwe emplacement Maasvlakte Zuid door het Havenbedrijf Rotterdam.

64

*Hoe zult u de doorstroom van het toenemende verkeer vanuit de Rotterdamse haven via de A15 waarborgen?*

De doorstroming op de A15 zal worden verbeterd door de verbreding van de A15 tussen de Maasvlakte en het Vaanplein (project A15 MaVa). De nieuwe weginfrastructuur zal eind 2015 gereed zijn.

De NMCA laat zien dat het traject A15 Maasvlakte – Beneluxplein in 2020 een knelpunt gaat vormen. Ik verwacht dat de aanleg van de NWO de verkeersdruk op dit trajectdeel in voldoende mate zal verlichten. Uitsluitel hierover kan ik geven wanneer de verkeersberekeningen dit najaar gereed zijn.

65

*Wat houdt de marktconsultatie/concurrentiegerichte dialoog met betrekking tot de Planstudie Hoevelaken in en welk tijdpad bent u voornemens te doorlopen?*

Wat dit precies gaat inhouden ben ik momenteel samen met de regio aan het uitwerken. Kern is dat de aanbesteding van de realisatie van het project reeds wordt gestart tijdens de planvorming, om marktpartijen meer ruimte te geven voor creatieve voorstellen. Ook het tijdpad zal in de uitwerking ter sprake komen. In de afspraken uit het BO-MIRT is opgenomen dat we ernaar streven om in het BO-MIRT van dit najaar een bestuursovereenkomst vast te stellen. Dat is een ambitieuze planning.

66

*Stelt u de dubbeldoelstelling bereikbaarheid én inpassing zoals opgenomen in de startnotitie Planstudie Knooppunt Hoevelaken voorop in de marktconsultatie/concurrentiegerichte dialoog? Zo ja, hoe voorkomt u dat de inpassing en lokale bereikbaarheid ondergesneeuwd raken bij de bereikbaarheidsdoelstelling voor het hoofdwegennet?*

Een van de redenen om in te zetten op een vroegtijdige marktbenadering is het vergroten van de kans op realisatie van wensen die de regio heeft aangegeven voor met name de aansluiting Hoevelaken en inpassing van de A28. Over de prioritering van eisen en wensen maak ik met de regio afspraken in de op te stellen bestuursovereenkomst.

67

*Welke maatregelen neemt u om te voorkomen dat de kosten voor goede inpassing en het op orde houden van de lokale bereikbaarheid (waaronder het behoud van de aansluiting Hoevelaken) eenzijdig bij de lokale en regionale overheden wordt neergelegd? In hoeverre sluit dit aan bij het feit dat het pakket verder bestaat uit landelijke en regionale maatregelen en dat de landelijke maatregelen niet mogen leiden tot verslechtering op het onderliggend wegennet?*

Het verbeteren van de doorstroming op de A1, de A28 en in het knooppunt zelf leidt per definitie ook tot een verbetering op het onderliggend wegennet. In hoeverre de regionale wensen worden gerealiseerd hangt af van de uiteindelijke aanbiedingen van de marktpartijen en medefinanciering vanuit de regio.

68

*Wat gaat u doen om de betrokken gemeentebesturen (colleges van burgemeesters en wethouders en gemeenteraden) en provinciebesturen (colleges van gedeputeerde staten en provinciale staten) en inwoners van de betrokken gemeenten en provincies mee te nemen in het besluitvormingsproces van de marktconsultatie/concurrentiegericht dialoge over de maatregelen rond Hoevelaken?*

Met de betrokken gemeente(n) en provincie(s) maak ik afspraken die worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst. Ik ben momenteel aan het uitzoeken hoe de belangen van omwonenden en andere partijen op een adequate manier in het vervlechtingproces kunnen worden meegenomen. Ik zal daarbij gebruik maken van ervaringen uit eerdere, vergelijkbare marktbenaderingen.

69

*Bent u bereid de regionale inzet voor goede inpassing en het open houden van de aansluiting Hoevelaken een serieuze plek te geven in de marktconsultatie/concurrentiegericht dialoge?*

Ja, dit is één van de redenen om in te zetten op een vroegtijdige marktbenadering. Voorwaarde is wel dat er een wezenlijke medefinanciering vanuit de regio beschikbaar komt.

70

*Op welke Utrechtse woningbouwopgave wordt geduid bij punt 15 van de afspraken inzake Noord-Holland, Flevoland, Utrecht en RRAAM? Wat is de rol van het Rijk bij de vaststelling hiervan? Wat is de rol van het Rijk bij de implementatie hiervan? Hoe is bij de uitwerking hiervan rekening gehouden met de aangenomen motie De Rouwe (32 500 XII, nr. 29) over organische groei?*

Het bij punt 15 genoemd onderzoek zal betrekking hebben op de woningbouwopgave tot 2 040 in het gehele noordelijke deel van de Randstad, inclusief de stadsgewesten Utrecht en Amersfoort. Rijk en regio laten dit onderzoek gezamenlijk uitvoeren, waarbij het Rijk optreedt als opdrachtgever. De uitkomsten van het onderzoek worden door rijk en regio benut voor eventueel verdere afspraken over realisatie van de woningbouwopgave. Ten aanzien van de implementatie van de woningbouwopgave ligt (rekening houdend met de rijksdoelstellingen) het primaat bij de andere overheden en uiteraard ook bij marktpartijen. Het Rijk vervult daarbij een stimulerende en ondersteunende rol via verschillende projecten, zoals bijvoorbeeld het programma RRAAM, de Zuias en het MIRT-onderzoek ZaanIJoervers. Bij de uitwerking van het onderzoek zal de aangehaalde motie worden betrokken. Zoals in de tweede termijn van Algemeen Overleg RRAAM van 15 juni 2011 is aangegeven, speelt het vraag georiënteerd bouwen daarbij een belangrijke rol.

71

*Wat houdt de verkenning «grondexploitatie en planvorming» in het programma investeringscondities bouw in?*

De verkenning «grondexploitatie en planvorming» betreft een inventarisatie van *best practices* als onderdeel van het medio maart opgestarte interdepartementale programma »Investeringscondities Bouw«. Het ministerie van BZK is trekker van dit programma; de ministeries van IenM, ELenI en Financiën zijn nauw betrokken. De programmaopdracht luidt: ontwikkel betere investeringscondities in de woning- en utiliteitsbouw aan de hand van concrete, budgetneutrale voorstellen. Door verstandige programmering (inclusief heldere keuzes

over prioritering en temporisering van locaties, waar nodig), kan ook de grondexploitatie worden verbeterd.

72

*Wordt in het onderzoek woningbehoefte MRA/NV en Utrecht ook onderzocht of consumentenwensen eerder gericht zijn op organische of op planmatige groei?*

Het onderzoek naar de woningbehoefte betreft zowel de omvang van die behoefte in kwantitatieve zin, alsook de meer kwalitatieve aard van die behoefte naar het gewenste type woning en woonmilieu. De wijze waarop dit tot stand komt (organische groei of meer planmatige groei) vormt geen onderdeel van dit onderzoek.

73

*Wat houdt het project Hoornse Hop in?*

De Hoornse Hop is een inham van het Markermeer waaraan de stad Hoorn ligt. Het project Hoornse Hop is gericht op het realiseren van luwtmaatregelen waarmee de ecologische kwaliteit van het Markermeer wordt verbeterd. In de Verkenning Hoornse Hop wordt in overleg met de regio en de gebruikers onderzocht welke maatregelen te nemen. Het project Hoornse Hop is onderdeel van de 1<sup>e</sup> fase van het zogeheten Toekomst Bestendig Ecologisch Systeem (TBES) Markermeer-IJmeer.

74

*Kunt u de onderbouwing van de verkeerskundige meerwaarde van de A13/A16 aan de Kamer doen toekomen? Wat is de betekenis van het feit dat zelfs in het lage groeiscenario de aangelegde A13/A16 in 2020 al een knelpunt zal vormen? Hoe robuust is die oplossing daarmee te noemen?*

De onderbouwing van de meerwaarde van de A13/A16 is beschreven in de Trajectnota/MER. Ik zal u als bijlage bij deze brief de Trajectnota/MER van de A13/A16 toezenden.<sup>1</sup>

De betekenis van het feit, dat de A13/A16 in 2020 een knelpunt zal vormen, is dat er sprake is van een urgent en fors probleem. De NMCA toont de noodzaak van het treffen van maatregelen eens te meer aan. De A13/A16 is in de NMCA meegenomen als een 2x2-verbinding. Ook de Trajectnota/MER gaat hiervan uit. De weg zal echter worden aangelegd als een 2x2-verbinding met een ruimtereservering voor een 3e rijstrook, zodat sprake is van een toekomstvast (robuust) ontwerp.

75

*Bent u bereid om de Bos-variant Portway Rotterdam als alternatief voor de A13/A16 te onderzoeken en op zijn merites te beoordelen?*

Uiteraard ben ik bereid deze inspraakreactie naar aanleiding van de Trajectnota/MER te onderzoeken en op zijn merites te beoordelen. Dit ontwerp wordt momenteel getoetst door een extern adviesbureau in opdracht van Rijkswaterstaat. Bij het Standpunt zal ik zoals gebruikelijk ingaan op de inspraakreacties, waaronder de Portway-variant.

76

*Bent u bereid om het plan «Bouwen aan een groene metropool» van Milieudefensie te beoordelen op voor het MIRT nuttige suggesties en kunt u aangeven welke onderdelen daarvan als geheel of gedeeltelijk alternatief voor de A13/A16 kunnen worden beschouwd?*

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Het plan «Bouwen aan een groene metropool» zal door Rijkswaterstaat worden bestudeerd. In het najaar zal ik het Standpunt innemen voor de

A13/A16. De resultaten van het plan «Bouwen aan een groene metropool» en de studie van Rijkswaterstaat zal ik hierbij betrekken.

77

*Welk effect zullen de aangelegde A4 Midden Delfland en de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (kwantitatief en kwalitatief) hebben op het probleem waar de A13/A16 een oplossing voor moet bieden? Is er bij de A13/A16 al rekening gehouden met de aanleg van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding?*

Ik ga ervan uit dat de verkeersdruk op de A20 wordt bedoeld. De A13/A16 zal o.a. de verkeersdruk op de A20 tussen Knooppunt Kleinpolderplein en Knooppunt Terbregseplein reduceren. De verkeersberekeningen voor de A13/A16 zijn gebaseerd op een situatie, waarin de A4 Delft – Schiedam in gebruik is. Voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) geldt dit niet, omdat over de NWO nog geen besluit is genomen.

De verkeersberekeningen die worden opgesteld in het kader van de NWO zullen uitsluitend geven over de verkeerseffecten van beide alternatieven: Blankenburgtunnel en Oranjetunnel.

78

*Kunt u in verband met het draagvlak voor de inpassing van de A13/A16 waarnaar u op zoek bent, aangeven welke standpunten de gemeenteraden van Rotterdam en Lansingerland hebben ingenomen ten aanzien van de wijze van inpassing van de geplande snelweg?*

De gemeenteraden van Rotterdam en Lansingerland hebben zich uitgesproken voor de aanleg van een tunnel in het Lage Bergse Bos en extra maatregelen op het traject tussen de kruising met de HSL-Zuid en het Lage Bergse Bos. Momenteel werkt de regio aan een bekostigingsvoorstel voor deze extra maatregelen (ten opzichte van de in het Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidvleugel uitgesproken voorkeur voor variant 3 uit de Trajectnota/MER).

79

*Wat is de meerwaarde van de betrokkenheid van het Rijk bij de verstedelijkingsopgave in de Zuidvleugel en hoe verhoudt deze zich tot het regeerakkoord?*

In het Regeerakkoord staat dat gebieden rond ondermeer de mainports (Rotterdamse haven en Schiphol) prioritaire gebieden zijn. In het voorgenomen bestuursakkoord is dit verder vertaald met het voornemen dat het Rijk met de regionale partijen afspraken maakt voor de gebieden Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a. voor wat betreft de programmering van de woningbouw in het bestuurlijk overleg MIRT.

De betrokkenheid van het Rijk bij de verstedelijkingsopgave in de Zuidvleugel richt zich op de complexe fysiek-ruimtelijk én sociaal-economische context van deze regio.

80

*Bevat de ontwikkeling van de Technologische Innovatiecampus Delft elementen van de aanleg van een nieuw bedrijventerrein? Zo ja, hoe verhoudt zich dit tot de geconstateerde leegstand van bedrijventerreinen in de regio?*

De campus in Delft past bij de topsectorenaanpak (*high tech*) die het Rijk voor ogen heeft en maakt onderdeel uit van de bredere ontwikkeling van «*Science Port Holland*» waarvan ook het te herstructureren terrein van DSM (in Delft) en het eveneens te herstructureren gebied Merwede – Vierhavens en RDM Campus (in Rotterdam) deel van uitmaken. In dat

zelfde kader heeft de gemeente Rotterdam ervoor gekozen om de locatie Schieveen niet te bebouwen. Het realiseren van verstedelijking, waaronder de keuze en programmering van nieuwe bedrijventerreinen, is in de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte benoemd als een decentrale verantwoordelijkheid. De manier waarop de regio hier selectieve nieuwbouw en herstructurering nadrukkelijk aan elkaar koppelt geeft vertrouwen in de decentralisatie van die verantwoordelijkheid.

81

*Waaruit bestaat de kritiek van Limburg op de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA)-methodiek? Bent u bereid de Kamer te informeren over de uitkomst van de vergelijking tussen de ervaren knelpunten in Limburg en de uitkomsten van de Rijks-NMCA?*

Limburg stelt dat in de toekomst op grote delen van het Limburgse hoofdwegennet in de spitsuren structurele congestie niet kan uitblijven. Het is onduidelijk of daarbij gevalideerde modelaannames en/of -uitkomsten zijn gebruikt. Het gesprek over de onderbouwing van deze stelling vindt op korte termijn plaats.

De NMCA hanteert voor heel Nederland de streefwaarden van de reistijd in de spits als maatstaf (conform de ontwerp SVIR): er is sprake van een knelpunt als de gemiddelde reistijd in de spits minimaal 1,5 keer zo lang is als de reistijd buiten de spits. Volgens die maatstaf is er in Limburg geen knelpunt (de verwachte reistijden liggen voor het Limburgse gehele hoofdwegennet onder 1,25).

82

*Per wanneer verwacht u aansluiting van de Betuweroute op het Duitse spoor? Kunt u de Kamer aanvullende informatie doen toekomen aangaande de status van het Duitse besluitvormingsproces met betrekking tot de aansluiting aan Duitse zijde op de Betuweroute?*

Hiervoor verwijs ik naar de separate beantwoording van vragen uit uw Kamer over de Betuweroute. Deze ontvangt u voorafgaand aan het Algemeen Overleg MIRT.

84

*Waarom kunt u het voorstel van de regio om de A1 te voorfinancieren niet eenvoudigweg overnemen, maar beraadt u zich hierop?*

Rijk en regio gaan de problemen op de A1 aanpakken. De regio heeft geld al voor 2020 beschikbaar, het rijk na 2020. Aan voorfinanciering door de regio zijn hoge kosten (rente) verbonden. Deze kosten zijn niet gedekt en zullen van het beschikbare regionale budget afgaan. Het gefaseerd aanleggen op basis van de op dat moment beschikbare gelden lijkt kosteneffectiever. Momenteel worden opties uitgewerkt hoe in de tijd de capaciteitsuitbreiding van de A1 op basis van beschikbaar budget zodanig gefaseerd kan worden uitgevoerd, dat dit het meest kosteneffectief is. In het BO MIRT najaar 2011 beschik ik tevens over een geactualiseerde raming en beslis ik samen met de regio over de vervolgstappen.

85

*Waaruit blijkt dat het bewonersalternatief voor de Rijnlandroute, de Churchill Avenue Variant, minder robuust is? Is de robuustheid eenvoudig te verhogen? Hoeveel minder robuust is deze variant? Wat zijn de meerkosten van deze variant? Wat zijn de extra becijferde (maatschappelijke) baten van deze variant?*

Voor de vragen over robuustheid verwijs ik naar het antwoord op vraag 21. De robuustheid is niet eenvoudig te verbeteren, omdat dit inherent is aan de locatie van het tracé en het samenvoegen van verkeersstromen. De meerkosten van de Churchill Avenue Variant worden ingeschat op circa 150 tot 200 miljoen euro aanlegkosten en circa 3 miljoen euro per jaar extra voor beheer en onderhoud. Hierbij merk ik nog op dat het risicoprofiel van deze variant groter is en dat dus de kans op overschrijdingen van het budget navenant hoger is. De maatschappelijke baten zijn niet becijferd.

86

*Onder welke voorwaarden is het gebiedsbudget voor de Rijnlandroute en de Rijn-Gouwelijn beschikbaar gesteld?*

Ik heb de volgende voorwaarden gesteld:

- realisatie van een duurzame oplossing voor zowel het OV als de weginfrastructuur;
- verbreding van de A4 tussen Leiden en Den Haag is onderdeel van de scope van de RijnlandRoute;
- de regio werkt een voorstel uit voor uitvoering van beide projecten en spant zich in om voor het BO MIRT in het najaar 2011 daarover te besluiten met bestuurlijke verankering van het draagvlak in de regio Holland Rijnland;
- het voorbereidingsproces voor woningbouw in Valkenburg wordt onverminderd voortgezet en deze locatie wordt vanaf het begin ontsloten via OV en weg.

87

*Kunt u toelichten waarom het aquaduct A6 ter hoogte van Scharsterrijn prioritair is? Hoeveel filedruk veroorzaakt deze brug per jaar in verhouding tot andere tot 2028 verwachte knelpunten op het Nederlandse wegennet?*

De Scharsterrijn is de staande mastroute tussen het Tjeukemeer en het westelijk van de A6 gelegen plassengebied van Friesland. De brug is een hinderlijk obstakel voor zowel het scheepvaartverkeer in zuidwest Friesland als het A6 autoverkeer tussen Lemmer en Joure. Met name in de periode van mei tot oktober is er druk scheepvaartverkeer (zeilen, plezierjachten) dat langdurig kan worden opgehouden, omdat de brug in de spits is gesloten. Andersom leiden openingen van de brug tot opstoppingen van het autoverkeer op de A6 en vinden er soms kop-staartbotsingen plaats. Voorts is rekening gehouden met de wensen die in uw Kamer leven.

88

*Wat is nu het budget voor de Afsluitdijk inclusief een bijdrage uit het 3/8 deel van het verlengde Infrastructuurfonds?*

Het budget voor de maatregelen voor de verbetering van de veiligheid van de Afsluitdijk (dijklichaam en sluisen) is circa 600 miljoen euro (299 miljoen euro Infrastructuurfonds tot en met 2020 en overig uit verlengde Infrastructuurfonds/Deltafonds na 2020).

89

*Wordt in het Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) beheer en onderhoud ook lange termijn beheer en onderhoud aan private partijen meegenomen als optie? Is het niet zaak hiertoe een aantal wegtrajecten en spoortrajecten aan te wijzen om ervaring hiermee op te doen?*

Het interdepartementaal Beleidsonderzoek Beheer en Onderhoud heeft als doelstelling om besparingen of versoberingen te vinden door aanpassing

van de vigerende wettelijke kaders, die betrekking hebben op de Externe Productiekosten van Beheer en onderhoud van Hoofdwatersystemen, Hoofdvaarwegen en Hoofdwegen. De besparingsopties die uit dit onderzoek volgen worden meegenomen in de voorbereiding voor de begroting van 2013. In de IBO wordt niet de optie meegenomen voor de mogelijkheden van beheer en onderhoud aan private partijen. Wel wordt in het kader van de PPS doelstelling gekeken op welke trajecten langjarige contractering mogelijk is in combinatie met de aanlegcomponent. Tevens zijn bij de huidige efficiencymaatregelen, zoals deze zijn aangekondigd in de Investeringsbrief, reeds maatregelen opgenomen waarbij langjarige BenO contracten aan private partijen zullen worden gegund.

90

- a. *Welk deel van het aanlegbudget tot 2020 is momenteel nog niet belegd als daar de extra 1,5 miljard voor beheer en onderhoud al vanaf is getrokken?*
- b. *Welke wijzigingen vinden er plaats op dit resterende aanlegbudget als gevolg van de prioriteringsbrief en/of de bestuurlijke afspraken MIRT?*
- c. *Bent u bereid in het vervolg de financiële oplegger bij de halfjaarlijkse MIRT-brief aan te vullen met de gevolgen voor de budgetten in het Infrastructuurfonds?*

In mijn investeringsbrief heb ik aangegeven dat de beschikbare middelen tot en met 2020 gereserveerd zijn voor concrete projecten en instandhouding. Er resteert dus geen onbelegd budget in deze periode. Zoals tevens aangegeven is tijdens de bestuurlijke overleggen MIRT hier uitvoerig met de decentrale overheden over gesproken.

Bij de komende begroting zal ik u nader informeren over de consequenties van de integrale besluitvorming over Beheer en Onderhoud en de overige keuzes. Op deze manier heeft u in één keer een integraal beeld over het effect van alle beslissingen voor het Infrastructuurfonds. Het aanpassen van dit begrotingsproces acht ik niet gewenst.

91

*Hoe groot is de kasspanning op het budget voor spoorwegen?*

Zoals aangegeven in de brief ten aanzien van de prioritering investeringen mobiliteit en water zijn de budgetten beheer en instandhouding spoor tot en met 2020 structureel op orde. De kasspanning ten aanzien van 2012 wordt in de begroting 2012 opgelost.

92

*Wat levert decentralisatie/stopzetten van bufferzones financieel gezien op?*

In het Regeerakkoord is opgenomen dat zal worden bezuinigd op de bedragen uit het ILG die beschikbaar zijn voor projecten in de bufferzones. Momenteel wordt met de provincies onderzocht in het kader van het Bestuursakkoord Herijking EHS aan welke lopende verplichtingen nog wel moet worden voldaan en wat de omvang van de bezuiniging in de bufferzones zijn.

93

- a. *Kunt u een overzicht geven van de genoemde structurele subsidies met een groot budgettair beslag en de incidentele of aflopende subsidies met een beperkt budgettair beslag voor de jaren 2010 t/m 2015?*
- b. *Bent u, nu de taakstelling voor subsidies hoger is dan de feitelijke subsidies in 2015, voornemens alle subsidies af te schaffen?*



- c. *Hoeveel budget moeten Deltares, Veilig Verkeer Nederland (VVN), Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR), Fietsersbond en Stichting Knowledge & Development Centre (KDC) inleveren en hoeveel blijft er over?*
  - a. In mijn brief heb ik aangegeven dat bij de verdeling van de taakstelling het Subsidieoverzicht Rijk 2010 (SOR 2010) is gehanteerd. Het SOR biedt een compleet overzicht van de subsidieregelingen en alle subsidies en is bij brief van 8 maart 2010 (TK 32 335 nr. 1) naar de uw Kamer gezonden. Daarom verwijs ik u kortheidshalve naar het SOR 2010.
  - b. Er zal een traject worden gestart om een aantal incidentele subsidies neerwaarts bij te stellen, te beëindigen of het beschikbare budget voor (verlenging van) de regeling te schrappen. Vooralsnog zal een beperkt aantal structurele subsidies blijven bestaan omdat het op dit moment beleidsmatig onwenselijk is als de taken die deze organisaties uitvoeren komen te vervallen.
  - c. Op dit moment ben ik bezig met de daadwerkelijke invulling van de taakstelling en het informeren aan de diverse organisaties over hun aandeel hierin. Indien ik bij begroting 2012 dit proces heb voltooid, zal ik u op dat moment nader informeren.