

Vergaderjaar 2011–2012

**33 000 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2012**

**Nr. 71**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 juni 2012

Met deze brief informeer ik u ter voorbereiding op het Algemeen Overleg MIRT van 28 juni 2012 conform de verzoeken van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu (van 25 april jl. en 13 juni jl.).

In deze brief wil ik uw Kamer allereerst op hoofdlijnen informeren over de gevolgen van het Lenteakkoord op mijn begroting. Aansluitend zal ik ingaan op het verzoek van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu d.d. 25 april 2012 over de afweging die heeft geleid tot de prioritering van mobiliteitsprojecten in het MIRT, zoals opgenomen in de brief van 14 juni 2011 (32 500 A, nr. 83). De volledige lijst is opgenomen in de bijlage<sup>1</sup>.

Vervolgens informeer ik u over de voortgang van een aantal afspraken uit de Bestuurlijk Overleggen MIRT najaar 2011, moties en toezeggingen uit het notaoverleg MIRT van 12 december 2011, voor zover deze niet door uw Kamer in nog te ontvangen brieven zijn opgenomen en/of in andere Algemeen Overleggen staan geagendeerd. De stand van zaken van alle MIRT projecten wordt overigens opgenomen in het MIRT Projectenboek 2013 dat als bijstuk bij de begroting op Prinsjesdag zal verschijnen.

### **Gevolgen van het Lenteakkoord voor begroting lenM 2013**

Het demissionaire kabinet heeft met vijf fracties uit uw Kamer een begroting voor 2013 opgesteld, die het begrotingstekort in 2013 terugbrengt naar 3% van het bruto binnenlands product (bbp). Door nu orde op zaken te stellen, wordt de rekening niet doorgeschoven naar toekomstige generaties. Om het begrotingstekort in 2013 terug te brengen zijn afspraken gemaakt over hervormingen en bezuinigingen. Momenteel werk ik aan het verwerken van deze bezuinigingen uit het Lenteakkoord voor mijn begroting. Op Prinsjesdag zal ik uw Kamer met de Begroting 2013 hierover nader informeren. Hoewel ik op de definitieve verwerking niet vooruit kan lopen, wil ik u – gezien de forse effecten van de bezuini-

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

gingen op het Infrastructuurfonds en dus de MIRT programmering – wel op hoofdlijnen informeren.

In het Lenteakkoord wordt het Infrastructuurfonds structureel verlaagd met € 200 miljoen. Daarenboven vindt er een kasschuif van € 230 miljoen in 2013 naar 2014 en 2015 plaats. Naast deze specifieke bezuinigingen dragen het Infrastructuurfonds en HXII samen voor € 136 miljoen bij aan de generieke bezuinigingen uit het Lenteakkoord. Een substantieel deel hiervan komt ten laste van het Infrastructuurfonds. Door de looptijd van het Infrastructuurfonds tot en met 2028 gaat het in totaal om een bezuiniging van circa € 5 miljard.

Dit betekent voor de jaren die volledig zijn belegd (tot en met 2023) dat er projecten geschrapt en vertraagd moeten worden. Voor de periode na 2023 betekent het dat er minder middelen beschikbaar zijn in het Infrastructuurfonds voor komende kabinetten.

Aanvullend op de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds heeft ook de verhoging van het hoge BTW tarief van 19% naar 21% effect op het MIRT programma.

Om de bezuinigingen voor 2013 op te vangen is het noodzakelijk om een deel van de geplande uitgaven voor de planstudie- en aanlegprogramma's voor wegen en vaarwegen met ten minste één jaar uit te stellen. Dit heeft invloed op de planning van een deel van de projecten, omdat bijvoorbeeld grondaankopen moeten worden getemporeerd en/of andere voorbereidende werkzaamheden nog niet kunnen plaatsvinden. Voor deze projecten zullen de start van de realisatie en de oplevering in de tijd naar achteren kunnen schuiven. Voor de aanzienlijke bezuinigingen voor de jaren vanaf 2014 zal niet kunnen worden volstaan met het uitstellen van projecten, maar zullen projecten moeten worden geschrapt.

Naast de bezuinigingen zijn in het Lenteakkoord extra middelen ad. € 100 miljoen beschikbaar gekomen voor het openbaar vervoer. Door het beschikbaar stellen van extra middelen voor de Brede Doeluitkering (BDU) (€ 30 miljoen voor de G3 en € 45 miljoen voor de rest van Nederland) worden de taakstellingen uit het regeerakkoord op de BDU (zowel de generieke taakstelling als de taakstelling uit hoofde van aanbesteding van het OV in de G3) deels verzacht. Daarnaast wordt voor regionaal spoor € 25 mln extra uitgetrokken om dit waar mogelijk al in 2013 te besteden aan de volgende lijnen: Valleilijn (Barneveld-Ede/Wageningen), Arnhem-Doetinchem, Zwolle-Wierden en Arnhem-Elst-Tiel.

Voor de bezuinigingen in 2013 zal ik concrete maatregelen nemen; voor de jaren daarna zal ik – gezien de huidige politieke realiteit – de bezuinigingen meer op hoofdlijnen verwerken, om zo ruimte te laten voor afwegingen aan een nieuw kabinet. Bij de invulling van de bezuinigingen op de middenlange termijn zullen de gebiedsagenda's een belangrijke rol spelen. Momenteel worden de gebiedsagenda's door Rijk en regio gezamenlijk geactualiseerd. In de geactualiseerde gebiedsagenda's zal scherper gekozen worden voor die integrale gebiedsopgaven waar nationale en regionale belangen elkaar versterken en Rijk en regio elkaar met voorrang nodig hebben. Deze prioritering in de integrale gebiedsopgave zal mede als basis dienen voor de door te voeren bezuinigingen op de MIRT programmering. Tijdens de bestuurlijk overleggen MIRT van komend najaar worden de geactualiseerde gebiedsagenda's met de bestuurlijke partners worden besproken en gezamenlijk vastgesteld. Tevens wordt dan bezien wat de bezuinigingen betekenen.

## **Prioritering van MIRT projecten**

De keuze voor het schrappen van projecten laat ik vanaf 2014 en verder, zoals beschreven in de vorige paragraaf, aan een volgend kabinet. Dit om zo ruimte te laten voor afwegingen van een nieuw kabinet. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van de criteria uit de SVIR. In de bijlage heb ik aangegeven hoe naar mijn inzicht de voorstellen voor mobiliteitsprojecten scoren op de criteria (1) visie (bijdrage aan concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig maken van Nederland en (2) knelpunt (bijdrage aan de oplossing van een bereikbaarheidsknelpunt). Genoemde criteria spelen, naast aspecten als de kosten-batenverhouding en het oplossend vermogen van maatregelen, een belangrijke rol bij het selecteren van projecten. De totale afweging laat zich echter niet alleen vangen in harde criteria. Er is ook altijd sprake van een politieke afweging van de inzet van middelen over de gewenste projecten, waarbij het aantal gewenste projecten de (financiële) mogelijkheden ruimschoots overschrijdt.

Tijdens het wetgevingsoverleg begrotingsonderzoek van 16 november 2011 heb ik u toegezegd inzicht te geven in de integrale budgetten van het MIRT over een langere periode dan de begrotingsperiode. Ik zal dit inzicht bieden in de begroting 2013. Ook zal ik daarbij ingaan op de gevolgen van het Lenteakkoord.

## **Voortgang sinds Bestuurlijke Overleggen MIRT en Notaoverleg MIRT**

Sinds de Bestuurlijke Overleggen MIRT van afgelopen najaar en het Notaoverleg MIRT in december heb ik een groot aantal beslissingen genomen, zoals de Zuidas, de verkenning Haaglanden, de bijdrage van het Rijk aan het regionale project Rijnlandroute en de bereikbaarheidsverklaringen in het kader van Beter Benutten. Ook heb ik een aantal wegen opengesteld voor het verkeer, bijvoorbeeld de A74 bij Venlo en is de uitvoering van de A4 Delft Schiedam gestart. Voor spoor is een belangrijke stap gezet met de start van de bouw van het station Breda waarmee invulling wordt gegeven aan de ontwikkeling van een belangrijk multimodaal knooppunt. Ook is een aantal stations geopend, zoals de stations Sassenheim en Westervoort. Hiermee heb ik een bijdrage kunnen leveren aan de bereikbaarheid en daarmee aan de economische ontwikkeling van ons land. Samen met uw Kamer wil ik blijven werken aan een snelle en robuuste besluitvorming van een groot aantal projecten om de economische ontwikkeling van Nederland mogelijk te maken. Over een aantal projecten en programma's wil ik u meer specifiek informeren. Deze staan hieronder opgenomen.

### *Voortgang programma Beter Benutten*

Het programma Beter Benutten ligt op schema. In de Bestuurlijk Overleggen MIRT van het najaar 2011 zijn op hoofdlijnen afspraken gemaakt over ruim 250 maatregelen in regionale gebiedsprogramma's. Het gaat om diverse, multimodale maatregelen, zoals betere afstelling van verkeerslichten, verruiming van de opstelling van spitsstroken en aanleg van nieuwe stroken, P&R faciliteiten, de aanleg van nieuwe snelfietsroutes, slimmere openingsmechanismen van bruggen, uitbreiding aanleg van havens, vraagbeïnvloedende maatregelen zoals spitsmijdprojecten en op maat gesneden reisinformatie. Deze maatregelen zijn de afgelopen maanden verder uitgewerkt in concrete plannen van aanpak en met de uitvoering van de eerste maatregelen is gestart. Gezamenlijk moeten deze programma's uiteindelijk het beoogde effect op de reductie van de filedruk en het accommoderen van de groei op het spoor opleveren.

Inmiddels is in elke regio door het bestuurlijk trio (regionale bestuurder, CEO uit het bedrijfsleven en Minister van IenM) een «Bereikbaarheidsverklaring» getekend, waarmee het commitment om gezamenlijk te werken aan het verbeteren van de bereikbaarheid in de regio is vastgelegd. Het bedrijfsleven doet in alle regio's actief mee. Zo hebben bijvoorbeeld in de regio Midden-Nederland 20 Utrechtse bedrijven samen een plan gemaakt en capaciteit geregeld om de regio bereikbaar en dus concurrerend en aantrekkelijk te laten zijn. Ook is in elke regio een bestaand regionaal samenwerkingsverband verantwoordelijk gemaakt voor de voorbereiding en uitvoering van de gebiedsprogramma's.

Op het gebied van Intelligente Transport Systemen (ITS) ben ik de afgelopen maanden frequent in gesprek geweest met regionale overheden en marktpartijen. De ITS-maatregelen die onderdeel zijn van de gebiedsprogramma's, zijn door de regio's met ondersteuning vanuit het ministerie van IenM geanalyseerd op uitvoeringswijze, overeenkomsten en verschillen (bijvoorbeeld doelbereik, doelgroep, techniek). Voor de circa 40 ITS-maatregelen op het gebied van «blauwe golf» (verkeersmanagement op vaarwegen) en reisinformatie, ben ik samen met de regionale overheden voornemens komend najaar een marktuitvraag te doen. Doel van de uitvraag is om gebruikers voldoende keuzen te bieden in dienstverlening en zoveel mogelijk verkeersdata ter beschikking te stellen voor private dienstverleners die daarmee reisinformatie kunnen maken.

Met deze brief wil ik uw kamer ook informeren over de stand van zaken van een aantal projecten, met name waar uw kamer een motie over heeft ingediend. Over de stand van zaken betreffende de projecten Rijnland-route, A27 Houten Hoopolder, Doortrekking A15/A12 en de gevolgen van het controversieel verklaren van NWO en het niet nemen van onomkeerbare stappen voor de A13/16 en Ring Utrecht heb ik uw Kamer inmiddels per brief geïnformeerd.

### *Zuidas*

Op 9 februari 2012 hebben de betrokken partijen een bestuurlijke voorkeur uitgesproken voor de ZuidasDok. Het betreft een viertal samenhangende ontwikkelingen. Ten eerste het uitbreiden van de capaciteit van de A10-zuid tussen het knooppunt De Nieuwe Meer en het knooppunt Amstel. Ten tweede de duurzame inpassing van de weginfrastructuur door het ondergronds aanleggen van de A10 ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas, zodat ruimte ontstaat voor de openbaar vervoer terminal en het versterken van het centrummilieu van Zuidas. Ten derde de ontwikkeling van een hoogwaardige openbaar vervoer terminal voor trein en metro; aanpassing station t.b.v. accommodatie groei treinverkeer, aanleg keervoorzieningen voor de binnenlandse hogesnelheidstreinen en ruimtereservering voor een vijfde en zesde spoor. Tenslotte – als vierde – de optimale inpassing van het regionale en stedelijke openbaar vervoer in de openbaar vervoer terminal, inclusief dubbelsporige aanlanding van de Noord/Zuidlijn. Ik verwacht medio juli 2012 een bestuurlijke overeenkomst te sluiten.

### *A2 Vonderen-Kerensheide*

In het voorjaarsoverleg MIRT heeft uw Kamer de motie De Jong, Koopmans, Aptroot aangenomen (32 500A, nr. 91). Hierin wordt de regering verzocht om »samen met de decentrale overheden en het bedrijfsleven zorg te dragen voor het nakomen van eerder gemaakte afspraken en de A2 tussen de knooppunten Het Vonderen en Kerensheide structureel te verbreden tot 2x3 rijstroken».

Tijdens het notaoverleg MIRT van 6 december 2011 heb ik aangegeven in gesprek te zijn met de regio en hierbij uit te gaan van een substantiële regionale bijdrage. Belangrijke overweging hiervoor is dat dit project op basis van de uitkomsten van de landelijke markt en capaciteitsanalyse landelijk geen prioriteit geeft. In de periode januari tot mei 2012 is nader onderzoek verricht. Dit onderzoek is in goede samenwerking verlopen en afgerond. Op basis van dit onderzoek hebben we met de regio afspraken kunnen maken over een substantiële bijdrage. Van het totaalbedrag van € 250 miljoen draagt de regio € 35 miljoen aan het project bij. Op basis hiervan zullen afspraken worden gemaakt over het vervolg van het project.

#### *N65*

In het BO MIRT najaar 2011 is afgesproken dat het Rijk bereid is tot een bijdrage van € 55 miljoen aan de oplossing van de problematiek van de N65, indien de regio minimaal € 45 miljoen gaat bijdragen. Inmiddels heb ik een brief van de regio ontvangen waarin zij aangeeft deze regionale bijdrage, onder voorwaarden, te verlenen. Met de regio is nu afgesproken dat de komende maanden de startbeslissing voor een MIRT verkenning voor de N65 wordt voorbereid. Hierin wordt ook de door de regio gewenste variant van de verdiepte ligging van het spoor onder de N65 meegenomen. Het voornemen is in september de startbeslissing te nemen waarbij de planning van de N65 en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer zoveel mogelijk in samenhang gezien wordt.

#### *A58*

Voor de A58 is het onderzoek naar de financiële haalbaarheid van innovaties afgerond. Hieruit is gebleken dat er goede mogelijkheden zijn. Binnenkort spreek ik met de provincie Noord-Brabant over het voorstel voor voorfinanciering. Dit zal daarna nog aan de Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten worden voorgelegd. Afhankelijk van dit besluit zal worden bekeken wanneer de Startbeslissing voor een MIRT verkenning kan worden genomen.

#### *Aquaduct Scharsterrijn*

Een inventariserend onderzoek naar de scope en kosten van het aquaduct Scharsterrijn is afgerond. Op dit moment ben ik in overleg met de provincie Friesland over de mogelijke voorfinanciering van het aquaduct. Mocht dit tot een positief besluit leiden dan is het de opzet om dit aquaduct in samenhang met de aanpassing van het Knooppunt Joure te realiseren. Ik verwacht hierover na de zomer uw kamer nader te kunnen informeren.

#### *Rijnlandroute en RijnGouwelijn*

In mei is er bestuurlijk overleg geweest met de provincie Zuid-Holland. Voor de Rijnlandroute gaat de voorkeur van de provincie uit naar «Zoeken naar Balans», een nieuwe wegverbinding ten zuiden van Leiden die direct met 2x2 rijstroken wordt aangelegd. Het gereserveerde bedrag in het gebiedsbudget wordt hiervoor beschikbaar gesteld. Voor de RijnGouwelijn verwijs ik u naar de beantwoording van de schriftelijke vragen die uw Kamer heeft gesteld ter voorbereiding op het Algemeen Overleg MIRT op 28 juni 2012 (33 000-A-3).

#### *Kostenschatting spoorverbinding Zeeland – Antwerpen (VEZA)*

Tijdens de eerste termijn van de plenaire behandeling van het wetsvoorstel Basisnet op 6 juni 2012 vroeg het Kamerlid mevrouw Wiegman naar

een kostenschatting van de aanleg van een spoorverbingsboog tussen Zeeland (aantakend aan de spoorlijn Vlissingen – Bergen op Zoom) en het Antwerpse Havengebied (aantakend aan de Belgische spoorlijn nr. 11). Deze spoorverbinding wordt meestal VEZA genoemd: Verbinding Zeeland Antwerpen. Tijdens het debat kende ik het geraamde bedrag niet, maar schatte de kosten op € 300 miljoen. Door mijn ministerie is namelijk geen kostenraming voor VEZA gemaakt omdat dit geen MIRT project betreft en de noodzaak niet is aangetoond.

In 2006 heeft ingenieursbureau Arcadis in opdracht van Zeeland Seaports een verkenningsstudie uitgevoerd naar deze spoorverbinding. In dat kader is ook een globale kostenschatting gemaakt. De kostenschatting van Arcadis, (prijspeil 2003 en excl. BTW) bedroeg circa € 100 miljoen (enkelsporig niet geëlektrificeerd) tot € 127 miljoen (dubbelsporig, geëlektrificeerd). Opgehoogd naar het prijspeil van 2011 en inclusief BTW bedraagt die kostenschatting van Arcadis anno nu circa € 170 tot 215 miljoen. Het bedrag van circa € 300 miljoen dat ik tijdens het wetsoverleg over Basisnet op 14 juni 2012 heb genoemd is te hoog ingeschat. Het gaat dus om een lagere investering dan genoemd tijdens het debat.

#### *Vaarweg IJsselmeer-Meppel*

Tijdens het notaoverleg MIRT van 12 december 2011 heb ik toegezegd uw Kamer vóór de zomer van 2012 te informeren over de uitkomst van het bestuurlijk overleg inzake de uitdieping van de Vaarweg IJsselmeer-Meppel (VIJM) en eventuele voorfinanciering door de regio ter versnelling van de realisatie.

Op 25 april 2012 heeft dit bestuurlijk overleg plaatsgevonden.

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

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

Gezien de uitkomsten van dit bestuurlijk overleg acht ik het niet opportuun om op korte termijn over te gaan tot formele vaststelling van een voorkeursalternatief. Het Rijk zal, rekening houdend met de MIRT-planning, de komende jaren in contact treden met de decentrale overheden om opnieuw te spreken over de keuze van het voorkeursalternatief en de eventuele inzet van regionale budgetten voor varianten die de beschikbare rijksmiddelen te boven gaan.

#### *Zeetogang IJmond*

De uitwerking van het in 2009 gesloten Bestuursakkoord heeft er toe geleid dat het onderzoek van de (milieu)technische, nautische, economische en financiële aspecten goede houvast biedt om de verdere planuitwerking te starten met een voorkeursbeslissing. Het is haalbaar gebleken om een sluis van 500 meter lang, minimaal 65 meter breed en maximaal 18 meter diep te kunnen aanleggen. Het projectbesluit wordt eind 2013 verwacht. Start realisatie is naar verwachting in 2015 na de uitvoering van een Provinciaal Inpassingsplan en de MER. Oplevering zal niet in 2016, maar kan op zijn vroegst eind 2019 plaatsvinden.

### *Hoekse lijn*

Met de Stadsregio Rotterdam is afgesproken dat de Hoekse lijn onder het regime van de Wet Lokaal Spoor wordt gebracht om op die manier de ombouw naar metrovervoer, in combinatie met bestaande goederentreinen op een deel van de lijn, mogelijk te maken. Daarvoor wordt door mijn ministerie gezamenlijk met de Stadsregio Rotterdam en ProRail hard gewerkt aan het invullen van de voorwaarden zodat het samen gebruik veilig en betrouwbaar kan plaats vinden. De toelating van het goederenvervoer moet zeker gesteld worden en Stadsregio Rotterdam moet de financiering van de ombouw en de exploitatie hebben geregeld.

### *Amstelveenlijn*

Voor de ombouw van de Amstelveenlijn heeft de stadsregio Amsterdam haar voorkeur voor een tramoplossing uitgesproken. Dit voorstel is in juni in de inspraak gebracht, waarna in het najaar de definitieve besluitvorming kan plaats vinden.

Voor de ombouw van de Amstelveenlijn is in het kader van de afspraken over de Zuidas, een bijdrage van € 75 miljoen (incl. BTW) gereserveerd.

De voortgang sinds het afgelopen AO MIRT toont aan dat, samen met de regio, belangrijke besluiten zijn genomen om de bereikbaarheid van Nederland verder te verbeteren. Ik zie uit naar een goed gesprek met uw Kamer hoe we, ondanks de bezuinigingen, de vaart er in kunnen blijven houden.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus