

- Nr. Vraag
- 1 Wat zijn de gevolgen van het niet uitkeren van de prijsbijstelling 2014, zoals in het begrotingsakkoord 2014 is overeengekomen, voor het Infrastructuurfonds tot 2028?
 - 2 Is het juist dat het niet uitkeren van de prijsbijstelling 2014, hetgeen onderdeel is van het begrotingsakkoord 2014, de facto een korting is van € 1,6 mrd. op het Infrastructuurfonds?
 - 3 Blijft er na de ingrepen in de prijsbijstellingen en door het hogere benodigde budget voor onderhoud nog wel vrije ruimte over in het Infrastructuurfonds tot 2028?
 - 4 Welk wind-op-land-scenario merkt u momenteel aan als het meest realistische scenario?
 - 5 Wat zijn de implicaties van de nieuwe Europese Infrastructuurfondsen voor de projecten in het MIRT-projectenboek?
 - 6 Kunt u een actueel overzicht geven van de openstaande pro memorie posten voor de gehele looptijd van dit MIRT?
 - 7 Kunt u een actueel overzicht geven van de besteedbare gelden voor de looptijd van dit MIRT met daarbij aangeduid of, en hoe, ze zijn gelabeld?
 - 8 Kunt u aangeven wat er gebeurd is met de «verdwenen» € 300 mln. impuls voor 2014? Wat is het vervolgproces voor de projecten, die de minister van Financiën op 1 maart jl. heeft aangewezen voor de extra investering van € 300 mln. voor 2014, waaronder de versnelde aanleg A12 Ede–Grijsoord, de versnelde aanleg N35 Zwolle–Wijthmen, de versnelde aanleg van 700 parkeerplaatsen vrachtvervoer langs de A1 en de A67, het versneld renoveren en onderhouden van de Velsertunnel en het versneld renoveren en onderhouden van de A27? Zijn er mogelijkheden om toch tot een versnelde uitvoering van deze projecten te komen?
 - 9 Kunt u een overzicht geven van de werkgelegenheidseffecten, als gevolg van het schrappen of vertragen van MIRT-projecten door aanpassingen in het investeringsprogramma?
 - 10 Kunt u een overzicht van fileknelpunten geven als gevolg van het schrappen of vertragen van MIRT-projecten door de aanpassingen in het investeringsprogramma? Waar blijven de files in stand en hoe lang?
 - 11 Kunt u een opsomming geven van de elementen die worden meegenomen in een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA)? Welk gewicht heeft elk van deze elementen en hoe worden deze exact tegenover elkaar afgewogen?
 - 12 Kunt u een overzicht geven van alle MIRT-projecten die het afgelopen jaar de projectplanning hebben moeten aanpassen, waarbij zij meer dan één jaar (extra) vertraging oplopen?
 - 13 In hoeverre worden verwachtingen met betrekking tot afnemend autogebruik verwerkt in verkeersprognoses? Hoe vaak worden deze herijkt?
 - 14 Kunt u aangeven bij welke reeds gerealiseerde, in uitvoering zijnde, en geplande ruimtelijke en infrastructurele projecten een integrale, gebiedsgerichte aanpak is toegepast door een economische doelstelling te koppelen aan een doelstelling om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren?
 - 15 Wat wordt bedoeld met «investeren in snelwegen die de natuur in ere houden» in het pamflet «Vooruit met natuur» van de staatssecretaris van Economische Zaken en wordt deze ambitie betrokken bij de MIRT-projecten?

- 16 Kunt u per provincie aangeven hoeveel er voor MIRT-projecten wordt (mee)gefinancierd per hoofd van de bevolking in de betreffende provincie?
- 17 Klopt het dat het onderhoud aan kunstwerken alleen nog wordt uitgevoerd wanneer er een storing optreedt? Kunt u dit toelichten?
- 18 Kan de aanleg van een spoorboog bij Veendam ook bijdragen aan het opvangen van de groei van het goederenvervoer met afvloeiing naar het noorden?
- 19 Wordt bij projecten waarbij decentrale overheden als bevoegd gezag optreden, gebruik gemaakt van de International Registry of Antiepileptic Drugs and Pregnancy (EuRAP-) richtlijnen voor verkeersveiligheid?
- 20 Maken snelfietspaden onderdeel uit van het MIRT-projectenboek? Zo nee, is het mogelijk en wenselijk snelfietspaden aan het MIRT-projectenboek toe te voegen?
- 21 Wie is verantwoordelijk voor de schuilhokjes op perrons van NS-stations?
- 22 Welke afweging wordt er gemaakt om een capaciteitsuitbreiding van ligplaatsen wel of niet mee te financieren, in gevallen waar het Rijk niet bij betrokken is, zoals de Hollandsche IJssel?
- 23 Kunt u een overzicht geven van alle sluizen in Nederland waar gewerkt wordt met spitssluitingen en bij welke er plannen zijn om dit in te voeren?
- 24 Kunt u aangeven hoe vaak het afgelopen jaar er storingen waren bij de Schellingwoudebrug en bij de Oranjesluizen?
- 25 Kunt u aangeven hoe vaak de Vlaketunnel de afgelopen twee jaar geheel of gedeeltelijk is afgesloten?
- 26 Wat voor ander type oplossingen worden mogelijk door een bredere definitie van de opgaven, waar onder de vlag van vernieuwing van het MIRT aan wordt gewerkt?
- 27 In hoeverre is er nog overleg met de provincie Zeeland om tot een extra afslag te komen op de A58 ten hoogte van Goes?
- 28 Wat is de stand van zaken ten aanzien van de N23 in West Friesland waar eerder een bezuiniging is toegepast van € 23 mln.?
- 29 Zijn er regio's die, sinds het notaoverleg MIRT d.d. 8 maart 2013, concrete voorstellen hebben gedaan om projecten die getemporeerd zijn alsnog ongetemporeerd uit te voeren door middel van voorfinanciering?
- 30 a. Wat is de stand van zaken ten aanzien van de Sluiskiltunnel? Is de financiering tussen rijk, provincie en Vlaanderen geregeld?
b. Wat is daarbij de stand van zaken ten aanzien van de afslag Goes? Zijn de kosten daarvan geregeld en, zo ja, wat is de uitkomst?
- 31 Wat zijn de maatregelen die moeten worden genomen als in 2016 blijkt dat Nederland niet aan de grenswaarden voldoet zoals vastgesteld in kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), dat op 1 augustus 2014 formeel ten einde loopt en waarvan de uitkomsten van het eerste volledige meetjaar (2015) medio 2016 bekend zijn?
- 32 Kunt u aangeven hoeveel extra middelen in het Infrastructuurfonds gereserveerd zijn voor het onderhoud van de vaarwegen?
- 33 Onderkent u het grote economische belang van de A15 voor Rotterdam en de zuidelijke Randstad? Wilt u uw investeringsbeleid conform het economische belang voeren en een financiële bijdrage toezeggen voor structurele vergroting van de capaciteit?
- 34 a. Hoeveel projecten worden per jaar gemiddeld aangemeld voor behandeling in de Crisis- en Herstelwet?
b. Hoeveel daarvan worden daadwerkelijk via deze wet uitgevoerd?

- 35 Op welke trajecten worden de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit niet gehaald en welke maatregelen worden specifiek genomen om uiteindelijk wel te voldoen aan de streefwaarden?
- 36 In hoeverre wordt de derde tranche «beter benutten» ook voor de binnenvaart van toepassing?
- 37 Wanneer zal het nieuwe programma Beter Benutten, waarvoor in de jaren 2015 tot en met 2017 € 300 mln. beschikbaar is, van concrete invulling worden voorzien en hoe wordt de Kamer hierbij betrokken?
- 38 Wat is de stand van zaken van de uitvoering van de maatregelpakketten Beter Benutten? Kunt u aangeven of de planning wordt gehaald? Welke projecten zijn in de realisatiefase? Zijn er ook projecten vertraagd?
- 39 Hoe staat het met de voortgang van een oplossing voor de problematiek met betrekking tot de stalen bruggen?
- 40 a. Hoe wordt gemeten of de wildviaducten ook daadwerkelijk bijdragen aan een groter leefgebied voor dieren?
b. Hoe worden de kosten en de baten tegen elkaar afgewogen?
- 41 Welke projecten met betrekking tot Grensoverschrijdend Spoorvervoer zijn momenteel in behandeling of in aanvraag en hoeveel van het totale beschikbare budget van € 71 mln. is nog niet verplicht?
- 42 Wat is de planning en wat zijn de knelpunten met betrekking tot het project Eindhoven–Düsseldorf dat onderdeel is van het programma Grensoverschrijdend Spoorvervoer? Bent u bekend met de zeer positieve MKBA voor dit project?
- 43 Welke acties zijn er met betrekking tot de spoorlijn Heerlen–Aken ondernomen na het notaoverleg MIRT van voorjaar 2013?
- 44 Welke gevolgen heeft de verlaging van het projectbudget voor Grensoverschrijdend Spoorvervoer voor de verschillende projecten?
- 45 a. Wat is de stand van zaken van het overleg met Duitsland over realisatie van de intercity-corridor Eindhoven–Heerlen–Aken? Welke deadlines zijn er van Duitse zijde in verband met de besluitvorming in Duitsland over de besteding van inframiddelen in de komende jaren?
b. Waarom spreekt u in het MIRT-projectenboek alleen over Heerlen–Aken, terwijl de door de Kamer uitgesproken doelstelling en het door de regio en Duitsland geformuleerde uitgangspunt juist is de corridor Eindhoven–Heerlen–Aken?
- 46 a. Worden voor de toekomstige verbinding met Rheine ook gekeken naar varianten waarbij de bestaande stoptreinverbinding Hengelo–Oldenzaal doorrijdt naar Rheine of bestaande Duitse stoptreinen vanaf Bad Bentheim doorrijden naar Hengelo, ter vervanging van de Nederlandse stoptrein?
b. Waarom wordt uitgegaan van een verbinding vanaf 2017? Kan dat niet eerder nu de pilot al is gestopt? Kunt u aangeven wanneer de verschillende concessies in dit gebied aflopen?
- 47 a. Welke projecten met betrekking tot het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen zijn al in aanvraag?
b. Hoe zien de voorwaarden van cofinanciering door lagere overheden eruit?
c. Zijn de problemen in Vught en Oost-Nederland met betrekking tot goederenvervoer hier ook voor een deel onder te brengen, waardoor ze versneld kunnen worden uitgevoerd?
- 48 a. Kunt u bij het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) een overzicht geven van uitgevoerde projecten, lopende projecten en toekomstige projecten en welk deel van het budget nog onverplicht is?
b. Wat is er met het deel voor fietsparkeren bij stations tot nog toe gebeurd?

- 49 Bent u bereid tot cofinanciering van de meerkosten voor verdiepte ligging van het spoor in Vught?
- 50 a. Welke projecten zijn in het kader van het Automatische Knipperlicht Installaties (AKI-) plan en veiligheidsknelpunten uitgevoerd?
b. Welk budget is hier nog beschikbaar?
- 51 a. Bent u bekend met de motie-Cramer/Roemer (29 893-59) waarin verzocht wordt om een strategische analyse, waarin de mogelijkheden van prestatieverbetering van het spoorstelsel door de invoer van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) worden beschouwd en waarbij het halen van de doelen, zoals genoemd in de motie-Slob (29 644-34), centraal staat?
b. Deelt u de mening dat het bij de introductie van ERTMS niet primair moet gaan om de uitrol van een nieuw beveiligingssysteem, dus systeemvervanging, maar om welke doelen hiermee kunnen worden bereikt? Deelt u de mening dat dit niet alleen moet gaan om interoperabiliteit, snelheid en capaciteit maar ook om kostenefficiëntie door goedkopere componenten en om beperking van storingen door hogere beschikbaarheid en betrouwbaarheid?
c. Zijn deze elementen naar uw oordeel in voldoende mate meegenomen in de huidige ERTMS-pilot en de onderzoeken ten behoeve van de Railmap? Zo nee, werkt u op andere wijze in de geest van bovengenoemde motie al aan een analyse van wat er met de introductie van ERTMS, gecentraliseerde elektronische beveiliging en moderne besturingsconcepten kan worden bereikt? Wanneer ontvangt de Kamer deze door de Kamer reeds lang gewenste analyse?
d. Deelt u de zienswijze dat een dergelijke analyse niet beperkt mag blijven tot klassieke systeemvisies, bestaande besturingsmethodes en bewezen productoplossingen van gevestigde marktpartijen, maar dat er ook serieus gekeken dient te worden naar innovatieve ideeën en oplossingen die verder gaan dan het thans gangbare en serieuze kansen bieden voor significante prestatievergroting, betrouwbaarheidsverbetering en kostenbesparing?
e. Bent u er bijvoorbeeld mee bekend dat op de Wuppertaler Schwebebahn in een commerciële dienst momenteel ERTMS level 2+ wordt geïnstalleerd, wat feitelijk ERTMS level 3 is maar dan met behoud van vaste blokken?
f. Bent u er mee bekend dat het in Wuppertal zelfs mogelijk wordt het busbedrijf te integreren, alsmede de gehele verkeersleiding, in een integraal systeem? Onderschrijft u de conclusie dat dergelijke besturingsoplossingen naadloos aansluiten op urgente wensen vanuit de markt en goede mogelijkheden biedt om beleidsdoelen op het gebied van ketenmobiliteit en meer op het individu gerichte reisinformatie concreet naderbij te brengen?
g. Worden in de nieuwe Railmap ERTMS ook opties voor level 3 (respectievelijk level 3 regional) bekeken, bijvoorbeeld voor toepassing op regionale spoorlijnen?
h. Bent u bereid in Nederland een pilot te starten met ERTMS level 3 (dan wel ERTMS level 2+), bijvoorbeeld op een regionale spoorlijn, gericht op het optimaliseren van de potentiële voordelen van ERTMS, met name om zo het aantal sein- en overwegstoringen op regionale lijnen drastisch in te perken, aansluitend bij de doelstelling van ProRail voor nul procent verwijtbare storingen, en om zo de kosten van de baanzijdige infrastructuur te beperken?
- 52 Kunt u een overzicht geven van alle onderbestedingen bij geoormerkte projecten beheer- en instandhouding? Kunt u hierbij aangeven waarom er onderbesteding is opgetreden?

- 53 Kunt u de resultaten van het onderzoek naar de behoefte van fietsparkeerplaatsen en de invulling van het programma vóór het notaoverleg MIRT naar de Kamer sturen?
- 54 Kunt u aangeven wat de stand van zaken is van de besluitvorming rond station Bleizo? Hoe verhoudt de categorisering van station Bleizo in de fase «lopende projectstudies ProRail» zich tot de aangenomen motie-Dik-Faber/De Boer (29 984-408) en uw uitvoering daarvan? Kan de Kamer er op rekenen dat u, conform de motie, vóór het notaoverleg MIRT duidelijkheid geeft over station Bleizo?
- 55 Kunt u aangeven welk deel van het budget voor de aanleg van nieuwe stations (€ 78 mln.) momenteel reeds is uitgegeven, hoeveel is gereserveerd per station dat thans in planstudie, verkenning of realisatiefase is en welke stations op het projectblad nog geen budget toegewezen hebben gekregen?
- 56 Wanneer wordt de projectstudie Zevenaar Poort en de Verkenning Eindhoven Acht afgerond? Kunt u aangeven waarom de realisatie van station Barneveld Zuid steeds vertraagt? Is nu echt verzekerd dat dit station in december 2014 open gaat?
- 57 Wat is de stand van zaken ten aanzien van Bleizo? Is de uitkomst van het nader onderzoek inmiddels bekend en is er een beslissing gevallen?
- 58 Wat wordt er in het kader van het Programma Kleine Functiewijzigingen gedaan in 2014?
- 59 Kunt u het meerjarenprogramma kleine functiewijzigingen, inclusief de wijzigingen die daarin dit jaar zijn aangebracht, naar de Kamer sturen?
- 60 Wat is er gedaan op het gebied van punctualiteits-/capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor? Wat is er nog verplicht en hoeveel budget is nog besteedbaar?
- 61 Wat is er nog beschikbaar van het budget van € 666 mln. Voor het programma Toegankelijkheid Spoor?
- 62 Wat zijn de gevolgen van het niet verder uitwerken van de optie 25 kV op Kijfhoek?
- 63 Wat is het huidige politieke draagvlak in België voor het opnieuw activeren van de IJzeren Rijn en is hierover bestuurlijk dan wel ambtelijk contact met de Belgische Federale overheid?
- 64 Kunnen we er op rekenen dat de IJzeren Rijn niet geheractiveerd wordt zonder noodzakelijke aanpassingen ten aanzien van natuur en leefbaarheid?
- 65 Hoe kan er voor worden gezorgd dat de provincie Zuid-Limburg met spoed wordt gemaand tot het nemen van het aanlegbesluit voor Emplacement Zuidelijke Spoor aansluiting Chemelot?
- 66 a. Klopt het dat bij het Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen nog een bedrag resteert van € 29 mln. waar nog geen projecten voor zijn?
b. Is dit programma alleen voor maatregelen in de infrastructuur of ook aan treinen?
c. Liggen er nog aanvragen voor dit programma?
- 67 a. Kunt u een overzicht geven van de maatregelen die zijn genomen en worden genomen in het kader van de Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen?
b. Hoe wordt het effect van de verschillende maatregelen gemeten?
- 68 a. Hoeveel budget is er nog beschikbaar bij Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen?
b. Hoeveel is hiervan vastgelegd in verplichtingen?
c. Hoeveel aanvragen zijn er momenteel nog?

- 69 Indien een derde van de loopbruggen van de steigers van RWS zou worden verwijderd, hoe voorkomt u dan grote schade aan het sociale netwerk van binnenvaartgezinnen, die niet meer overal van het schip kunnen afkomen?
- 70 Bestaat er een visie waarom verwijdering van een derde van de steigers en remmingwerken van RWS een verantwoorde keus zou zijn in relatie tot de veiligheid?
- 71 Kunt u verzekeren dat geen enkele steiger, loopbrug of remmingwerk wordt verwijderd dat nog in een goede bedrijfsmatige staat verkeert?
- 72 Kunt u bij het toepassen van deze versoeringen de overnachtingshavens van RWS en de autoafzetplaatsen ontzien?
- 73 Kan een toelichting worden gegeven over wat de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS inhoudt en welke consequenties deze heeft?
- 74 Zijn de uitkomsten van het MIRT-onderzoek naar de bereikbaarheid van Lelystad Airport (MOBLA) al bekend? Zo ja, kan de Kamer hierover worden geïnformeerd?
- 75 Waarom zijn RRAAM en Markermeer-IJmeer als twee verschillende projecten opgenomen in het MIRT?
- 76 Kunt u aangeven wat het verschil is in uitstoot van fijnstof wanneer er op de op de Ring Utrecht A27 Amelisweerd en de A12 Oudenrijn-Lunetten de maximale snelheid van 80 km/uur wordt ingevoerd, in vergelijking met een maximale snelheid van 100 km/uur?
- 77 Kan inzichtelijk worden gemaakt wat het verschil is in doorstroming, wanneer de maximale snelheid op de A27 bij Amelisweerd 80 km/uur wordt in plaats van 100 km/uur?
- 78 Wat zijn de implicaties van het temporiseren van de Noordelijke Randweg Utrecht op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit?
- 79 In hoeverre worden er problemen verwacht in de doorstroming op de Noordelijke randweg van Utrecht na 2024?
- 80 Welke invloed zal verbreding van de A9 hebben op de uitstoot van fijnstof van dit wegdeel?
- 81 Zijn de werkzaamheden voor de omlegging van de A9 bij Badhoevedorp inmiddels gestart?
- 82 Hoe wordt voorkomen dat de vertraging van de bouw van de Oosttunnel zal leiden tot langere overlast voor reizigers?
- 83 Welke veiligheidsvoorwaarden gelden voor de onderdoorgangen bij de spoorwegovergang Soestdijkseweg? Klopt het dat de onderdoorgang voor snelverkeer gevaarlijk kan zijn wanneer harder dan 30 km/uur wordt gereden?
- 84 Is de nieuwe wetgeving inzake de technische eisen aan tunnels ook van toepassing op renovatie van bestaande tunnels, zoals het geval is bij de renovatie van de Coentunnel? Zo ja, zijn de technische eisen volledig opgenomen in bestek en aanbesteding?
- 85 a. Wat is de laatste stand van zaken met betrekking tot het project Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer?
b. Hoe gaan de bezuinigingen opgevangen worden binnen dit project en wanneer komt daar inzicht in?
- 86 a. Wat is de stand van zaken van het project Lekkanaal derde kolk Beatrixsluis nu de planuitwerking in Desgin, Build, Finance and Maintain-contract (DBFM) vorm is gestart?
b. Is het budget voldoende?
- 87 a. Wat is de stand van zaken met betrekking tot het project Vaarweg IJsselmeer-Meppel?
b. Waarom is voorfinanciering niet aan de orde?

- 88 a. Worden de vertragingen bij de Zeetoeegang IJmond en Amsterdam–Rijnkanaal (verwijderen keersluis Zeeburg) veroorzaakt door de nieuwe begrotingssystematiek van RWS?
b. Wat wordt daaraan gedaan?
- 89 a. Kunt u meer toelichting geven op de koppeling aan zandwinconcessie bij het verbeteren van Vaargeul IJsselmeer?
b. Wat betekent dat voor dit project?
c. Wanneer wordt er voortgang verwacht?
- 90 Op welke wijze wordt de door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid geconstateerde afname van waardering voor reistijdwinst meegenomen in de MKBA van de Blankenburgtunnel en andere lopende projecten?
- 91 Zijn de effecten op natuur en landschap op kwantitatieve wijze meegenomen in de MKBA's van de Blankenburgtunnel en de A13/A16? Zo nee, waarom niet?
- 92 Wat is de stand van zaken met betrekking tot de (regionale) uitwerking van de extra inpassingsmaatregelen conform motie-Kuiken/Elias (33 400-A-15) voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO)?
- 93 Hoe groot zijn de directe werkgelegenheidseffecten van de Blankenburgtunnel en op hoeveel banen per miljoen euro komt dit neer?
- 94 Hoe groot is de toename van het binnenstedelijke autoverkeer, als gevolg van de uitbreiding van de capaciteit van het wegennet door de aanleg van de Blankenburgtunnel en de A13/A16?
- 95 a. Kan meer uitleg worden gegeven over de voortgang van de Blankenburgverbinding (NWO)?
b. Is de Rijksstructuurvisie inmiddels vastgesteld? Zo nee, wanneer wordt deze vastgesteld?
- 96 a. Kent u de brief van stadsregio Rotterdam d.d. 19 september 2013 aangaande het Wet Openbaar Bestuur (WOB-)verzoek over de kostencalculatie van de Portwayvariant versie 2012 voor de A13/16?
b. Herinnert u zich dat u in het notaoverleg MIRT d.d. 8 april 2013 hebt verwezen naar een kostencalculatie van de stadsregio?
c. Erkent u op basis van de reactie van de stadsregio op het WOB-verzoek dat:
– de stadsregio géén separate of specifieke kostencalculatie heeft gemaakt van Portway 2012;
– er slechts een globale analyse van Portway Budget van 5 december 2011 is opgesteld;
– deze analyse is opgesteld vóórafgaande aan het inhoudelijke ambtelijk overleg;
– in dit overleg is gebleken dat Portway op saillante punten verkeerd was geïnterpreteerd;
– de stadsregio erkent dat de analyse niet aangepast is aan deze noodzakelijke bijstellingen?
d. Vindt u deze werkwijze, waarin u in de Kamer verwijst naar een niet bestaande kostencalculatie van de stadsregio zonder een eigen analyse te maken, passen binnen de Code Maatschappelijke Participatie?
e. Bent u van mening dat u met uw werkwijze dit burgerinitiatief waarin veel particulier geld is gestopt om deze door te rekenen voldoende serieus heeft genomen? Bent u bereid alsnog in overleg met de initiatiefnemers een serieuze kostencalculatie te maken en op basis hiervan een eigenstandige afweging van het Portway 2012 alternatief?
- 97 a. Is de maximumsnelheid van 80 km/uur op een deel van de A4 tijdelijk?
b. Zo ja, wanneer gaat de snelheid omhoog?

- 98 Gaat het lukken om de planuitwerkingsfase voor de vernieuwing van de Calandbrug uiterlijk december 2014 af te ronden?
- 99 Is er al zicht op de (bandbreedte van) de totale projectkosten voor de realisatie van het gewenste ontwikkelperspectief dat voortkomt uit het MIRT-onderzoek Brainport Avenue 2020–2040?
- 100 Bent u bekend met de wens die er bij de provincies Zuid-Holland en Noord-Brabant leeft met betrekking tot de Robellijn, namelijk een nieuwe dedicated goederenspoorlijn tussen Rotterdam en Antwerpen, en is de Robellijn ter sprake gekomen tijdens de Bestuurlijk Overleg (BO-)MIRT overleggen?
- 101 Klopt het dat het NSL al jaren en systematisch luchtverontreiniging veel verder van de wegrand af meet en rekent dan de tien meter die de Wet milieubeheer via Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit (RBL) 2007 en de Richtlijn 2008/50/EC toestaan en er daardoor een veel te rooskleurig beeld ontstaat van de normoverschrijding?
- b. Klopt het dat de Richtlijn 2008/50/EC voorschrijft dat «Ambient air quality shall be assessed at all locations except...(volgt zeer beperkte lijst van uitzonderingen)» en dat dit ook betekent dat als op nul centimeter meter van de wegrand overschrijdingen blijken, College van Burgemeester en Wethouders (B&W), ingevolge de Wet milieubeheer, een actieplan moeten opstellen waar andere overheden aan moeten meewerken?
- c. Klopt het dat momenteel drie aangiftes zijn gedaan van strafbare feiten in dit kader tegen B&W Eindhoven, Helmond en Haaren, met onder andere de motivering dat het Europees Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM) arrest Oneryildiz verplicht tot handelen, het Openbaar Ministerie dit bij asbest ook altijd doet en de risico's van blootstelling aan asbest gedurende dertig jaar onder omstandigheden geringer zijn dan langdurige blootstelling aan luchtverontreiniging? Wat is uw reactie hierop?
- d. Herinnert u zich het antwoord op schriftelijke vragen, waarin u stelt dat u de Startbeslissing N65 ziet «niet alleen als de start van de Verkenning N65, maar ook als een mijlpaal.» en dat «Sommige alternatieven worden niet onderzocht, omdat ze niet passen bij de bestuurlijke keuzen» en dat »Andere alternatieven, zoals een tunnel onder de N65, zijn reeds afgevalen, omdat ze aantoonbaar niet passen binnen het beschikbare budget.»? Zijn deze antwoorden niet in strijd met het uitgangspunt van de Code Maatschappelijke Participatie dat maatschappelijke initiatieven zonder enig onderzoek niet a priori worden uitgesloten zonder dat participatie heeft plaatsgevonden?
- e. Is het ook niet zo dat het geconstateerde budgetprobleem juist ontstaat door het feit dat u de Richtlijnen Overzicht Effecten Infrastructuur (Oei) wel met de mond belijdt maar in de praktijk nog steeds budgetprioriteiten laat bepalen door het luisteren naar de beste lobby?
- f. Klopt het dat voor de N65 een open tunnelbak in Vught wel nader wordt bestudeerd, maar een gesloten tunnel wordt uitgesloten? Klopt het dat een gesloten tunnel weliswaar € 15.000,- per meter tunnel duurder is, maar dat die meerprijs vaak terugverdiend kan worden in drukke stedelijke locaties door gebiedsontwikkeling boven en naast die tunnel? Is deze wijze van denken serieus onderzocht bij de N65?
- 102 Is het bedrag van € 15 mln. dat vanwege de overdracht van het deelproject Lunetten–Hooipolder aan de Ring Utrecht op het budget voor het project A15 Houten – Hooipolder in mindering is gebracht, gelijk aan de kosten van het deelproject Lunetten–Hooipolder?

- 103 Wanneer komt er helderheid over de haalbaarheid van het niet-onmogelijk maken van een gefaseerde realisatie van het knooppunt Hooipolder, door middel van het vinden van € 10 mln. euro door versoebing of cofinanciering door de regio?
- 104 Kan tracédeel Scheiwijk–Werkendam als eerste prioritair deel worden aangepakt binnen het project A27 Houten–Hooipolder en kan in 2019 daadwerkelijk met de realisatie gaan worden begonnen?
- 105 Wat is de stand van zaken, het budget en de planning van de aanpak van knooppunt Hooipolder? Wordt het een volledig knooppunt of een half knooppunt waarbij er deels nog stoplichten blijven? Hoeveel geld is er aanvullend nodig voor het volledig oplossen van het knooppunt?
- 106 Wanneer verwacht u een subsidiebeschikking af te geven voor het project Verkeersruit Eindhoven?
- 107 In welk groeiscenario en in welk jaar is de verkeerskundige noodzakelijkheid aanwezig om de huidige spitsstroken op het tracé A2 't Vonderen en Kerensheide op te waarden tot twee of drie rijstroken?
- 108 Leiden de bezuinigingen op de sluisbediening niet tot het overbodig maken van investeringen in de Maasroute? Zo nee, waarom niet?
- 109 Hoeveel treinen moeten de komende jaren wekelijks worden omgeleid vanwege werkzaamheden omtrent de aanleg van het derde spoor voor de Betuweroute in Duitsland? In hoeverre kunnen deze treinen in Duitsland zelf worden omgeleid? Klopt het dat er meer overlast zal ontstaan door eventuele omleiding in Nederland? Zo ja, kunnen er (tijdelijke) maatregelen genomen worden om die overlast tegen te gaan? Zo ja, welke maatregelen zijn dit en wat zijn de kosten daarvan?
- 110 Is er al een nieuwe MKBA beschikbaar voor de A1 Apeldoorn–Azelo en is er al met de regio gesproken over eventuele voorfinanciering?
- 111 Kan een integraal overzicht worden gegeven van alle investeringen in de N35, inclusief de bijbehorende planning?
- 112 Wat is het tweede alternatief, afkomstig van omwonenden, waarover in 2013 is besloten?
- 113 Wat is de stand van zaken ten aanzien van de N35 en specifiek ten aanzien van de tweede variant die op aangeven van een aantal omwonenden is ingebracht?
- 114 Is er inzake de N18 al inzicht in een mogelijke meevaller in de aanbesteding en kan een mogelijke meevaller in de aanbesteding van de N18 worden gebruikt voor verdiepte ligging bij Haaksbergen?
- 115 Wat is nu volgens planning het exacte openstellingsjaar voor de N35 Zwolle–Wijthmen?
- 116 Kan worden aangegeven hoe en wanneer de motie-Elias/Kuiken (33 400-A-55) wordt uitgevoerd?
- 117 Wat is, betreffende de N35, de stand van zaken ten aanzien van de uitvoering van het amendement-Hofstra/Van Hijum (30 800-A-43)? Zijn alle problemen nu opgelost?
- 118 Hoeveel kruisingen voor fietsers zullen er verdwijnen bij een aanpassing van de gehele N35?
- 119 Welk voorstel hebben de regio's neergelegd voor de verdeling van de Lenteakkoordgelden voor regionaal spoor en wat is uw reactie daarop?
- 120 Kunt u aangeven, voor alle projecten die vallen onder de quick scan decentraal spoor (dus niet alleen Oost-Nederland), welke projecten gerealiseerd zijn, welke projecten in de realisatiefase zitten, welke projecten nog in de planstudiefase zitten en hoe groot de vertragingen zijn van deze projecten?

- 121 a. Wat is de stand van zaken en de planning van de stationsprojecten Driebergen–Zeist en Ede–Wageningen van het project Traject Oost?
- b. Herinnert u zich eerdere uitspraken dat stations langs Traject Oost hooguit geschikt hoeven te zijn voor 160 km/uur omdat uit eerdere studies rond de Hogesnelheidslijn (HSL-)oost is gebleken dat 200 km/uur geen positief MKBA- heeft?
- c. Deelt u de mening dat deze studies inmiddels meer dan tien jaar oud zijn en dus niet meer actueel zijn, door de plannen van het kabinet over de invoering van ERTMS en het feit dat meerdere spoorwegovergangen op dit traject inmiddels zijn gesaneerd of op korte termijn worden gesaneerd?
- d. Deelt u de visie van de NS, die in het kader van het HSL-dossier in een brief aan u heeft uitgesproken dat het toekomstige Intercity-materieelpark zal bestaan uit V200-treinen die met name zullen gaan rijden op de corridors Den Helder–Maastricht, Schiphol–Nijmegen en Den Haag–Almere–Groningen en dat hierbij een corridor gerichte aanpak wenselijk is?
- e. Deelt u de conclusie dat dus geleidelijke verhoging van de snelheid op (delen van) de corridor Utrecht–Arnhem boven de 160 km/uur reëel is geworden?
- f. Deelt u de mening dat, gezien deze gewijzigde omstandigheden, de doorgaande intercitysporen op de stations Driebergen–Zeist en Ede–Wageningen alsnog geschikt moeten worden gemaakt voor 200 km/uur, of althans deze snelheid door dit project niet onmogelijk of onnodig duur moet worden gemaakt? Bent u bereid de mogelijkheden hiervan te onderzoeken en de resultaten binnen een jaar naar de Kamer te sturen?
- 122 Is de goederenrouting Oost-Nederland ook noodzakelijk wanneer de Betuwelijn is aangesloten aan Duitse zijde? Kunt u dit toelichten?
- 123 Klopt het dat er binnen het MIRT voor de goederenrouting Oost-Nederland alleen budget is voor de variant «kopmaken Deventer»?
- 124 Zijn er bij bruggen over het Twentekanaal op verzoek van Rijkswaterstaat al gewichtsbeperkingen ingesteld?
- 125 Wat zijn de gevolgen van de nieuwe ingreep op het Infrastructuurfonds tot 2028 ten aanzien van de gewichtsbeperkingen op bruggen in het Twentekanaal?
- 126 Bent u op de hoogte van het feit dat voor een vijftiental bruggen over het Twentekanaal, die eigendom zijn van het Rijk, de wegbeheerder (provincie dan wel gemeente) op verzoek van Rijkswaterstaat gewichtsbeperkingen heeft ingesteld. dan wel voorbereidt?
- 127 Bent u zich er van bewust dat deze gewichtsbeperkingen leiden tot forse negatieve consequenties voor wat betreft omrijden en economische schade voor bedrijven, verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kernen als Markelo, Goor, Delden en Lochem, die te maken krijgen met meer vrachtverkeer en/of landbouwverkeer door de bebouwde kom?
- 128 Bent u bereid om op korte termijn (binnen een of twee jaar) maatregelen te nemen waardoor de negatieve gevolgen van de gewichtsbeperkingen voor bedrijven en bewoners in de gemeenten langs het Twentekanaal worden verminderd?
- 129 Kunt u de voortgang van de projecten Verruiming Twentekanaal en sluis Eefde uiteen zetten?
- 130 Wordt het bereikbaarheidsprobleem in 2020 op de A6 tussen Almere en Lelystad, dat blijkt uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA), mee gewogen bij de verdere besluitvorming?
- 131 Wat is de stand van zaken van het project Sporendriehoek Noord-Nederland met betrekking tot planning en financiën?

- 132 a. Waarom wordt capaciteitsuitbreiding Ligplaatsen Lemmer–Delfzijl wel genoemd, maar is er verder geen uitleg?
b. Kan meer toelichting worden gegeven met betrekking tot noodzaak, planning en financiën?
- 133 Wat zijn de gevolgen wanneer het project capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer–Delfzijl naar voren wordt gehaald, zodat de binnenvaart voor 2020 kan beschikken over deze ligplaatsen?
- 134 a. Worden alle knelpunten in de Vaarweg Lemmer–Delfzijl opgelost in fase twee?
b. Is de capaciteit van de sluis in Delfzijl afdoende om de toegenomen scheepvaart als gevolg van de opwaardering van deze vaarroute naar klasse V op te vangen?
- 135 Hoe zit het met de voortgang en de planning van de verruiming vaarweg Eemshaven–Noordzee ook gezien het feit dat de Raad van State het tracébesluit heeft vernietigd?
- 136 Hoe groot is, op basis van historische gegevens, de kans op budgetoverschrijding bij grote infrastructuurprojecten, zoals de verbreding van de A27 bij Amelisweerd en wordt deze kans meegenomen in het bepalen van de verhouding tussen kosten en baten van een project tijdens het besluitvormingsproces?
- 137 Hoeveel hectare Ecologische Hoofdstructuur (EHS) kan gerealiseerd worden met het budget van de Blankenburgtunnel?
- 138 Klopt het dat in de MKBA van de A13/A16 niet met de bandbreedtes van de huidige Welvaart en Leefomgeving (WLO)-scenario's is gerekend en de effecten van tolheffing niet zijn meegenomen? Als dit zo is, zal er dan nog een actuele MKBA opgesteld worden voor dit project?
- 139 Waarom staat bij het budget voor het tracé Nijverdal–Wierden € 40 mln. aangegeven, terwijl in het Kamerdebat van 8 april 2013 door u is toegezegd de rijksbijdrage met € 10 mln. te verhogen naar € 50 mln.?
- 140 Is er al duidelijkheid over de projecten, die onderdeel zullen uitmaken van het programma Meer Veilig 3? Zo nee, wanneer wordt de inhoud van dit programma vastgesteld?