

Vergaderjaar 2013–2014

33 750 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2014

Nr. 70

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 juni 2014

Met deze brief informeer ik u, mede namens de Staatssecretaris, ter voorbereiding op het Algemeen Overleg MIRT van 18 juni 2014, over de voortgang van de vernieuwing van het MIRT, aangezien die vernieuwing het bredere kader vormt waarbinnen de huidige projecten en toekomstige opgaven een plek hebben. Wij maken van de gelegenheid gebruik om u tevens te informeren over de herziene Code Maatschappelijke Participatie, de studie «Overzicht inschatting externe en infrastructuurkosten verkeer», een rapportage over spitsmijden in de trein en een rapportage van het Kennis Instituut Mobiliteit over jongeren en autogebruik: «Niet autoloos, maar autolater¹». Wij sluiten deze brief af met de stand van zaken van een aantal aan het MIRT gerelateerde toezeggingen.

1. Vernieuwing van het MIRT

Zoals reeds aangegeven in de brief met de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen MIRT van november 2013 (Kamerstuk 33 750 A, nr. 25), spelen wij met de vernieuwing van het MIRT in op een aantal veranderingen van zowel de overheid zelf als in de samenleving. We zien dat de verstedelijking doorzet, de opgaven complexer worden, meerdere partijen raken en dat ontwikkelingen sneller gaan en ongewisse gevolgen hebben. De rol van de rijksoverheid verandert eveneens; via decentralisaties en gewijzigde budgetten waardoor we meer met (regionale) partners moeten samenwerken en via het meer en meer omgaan met maatschappelijke initiatieven. Tot slot verschuift de focus van ontwikkeling van nieuwe ruimte naar intelligente oplossingen voor het bestaande.

Het MIRT verandert hierin mee. Wij zijn daarom samen met de regionale partners gestart met een twee jaar durend programma vernieuwing MIRT. Binnen het programma wordt toegewerkt naar het verleggen van de focus

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

van projecten naar opgaven, van onderhandeling naar dialoog en van de focus op financiële middelen naar een bredere inzet van instrumenten. Om dit te bereiken worden acties ontplooid binnen drie pijlers. De eerste pijler heeft betrekking op samenwerken, waarbij het gaat om het gebruik van beproefde en nieuwe vormen van samenwerking tussen overheden en van overheden met maatschappelijke partners en marktpartijen. De tweede pijler «brede blik» houdt in dat vraagstukken benaderd worden vanuit opgaven in plaats van oplossingen (dwz. projecten). Vanuit de vernieuwing van het MIRT zal in dat kader de koppeling met het Deltaprogramma worden gelegd, onder meer door de strategieën van het Deltaprogramma te koppelen aan de gebiedsopgaven van de gebiedsagenda's. De derde pijler van de vernieuwing betreft het vergroten van de flexibiliteit. Hierbij gaat het om het verbinden van korte termijn beslissingen met lange termijn opgaven door slim om te gaan met onzekerheden, kansen en veranderende omstandigheden. Een goed voorbeeld hiervan zijn de afspraken binnen het project RRAAM waarin de ontwikkeling van de infrastructuur gekoppeld is aan het tempo van de woningbouw- en de natuurontwikkeling.

De samenwerking, eerste pijler, komt ondermeer tot uitdrukking in het anders vormgeven van de bestuurlijke overleggen MIRT. Zo zullen de MIRT overleggen dit jaar als proef plaatsvinden in de regio waardoor het onder meer mogelijk wordt om een actuele opgave die op de bestuurlijke tafel ligt te bezoeken en daarbij met betrokken private en/of maatschappelijke partijen het gesprek aan te gaan. Daarnaast krijgt deze verandering ook invulling door de gezamenlijke uitwerking en programmering voor het spoor en regionale openbaar vervoer waarvoor de uitvoeringsagenda is vastgelegd in de LTSA. De «landelijke én landsdelige OV- en spoorafels» vormen hierbij het platform waarmee de gezamenlijke aanpak vorm wordt gegeven.²

Passend bij de pijlers van de vernieuwing, zullen in 2014 een aantal brede MIRT onderzoeken van start gaan. Deze MIRT-onderzoeken hebben wij aangekondigd in de brief over de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen MIRT van 18 november 2013 (Kamerstuk 33 750 A, nr. 25). Deze brede en gezamenlijke aanpak past, naast de Vernieuwing van het MIRT, ook bij de werkwijze en ervaringen van Beter Benutten. Tot slot is afgesproken om duurzaamheid nog nadrukkelijker mee te koppelen in de beginfase van het MIRT proces, door het toepassen van de omgevingswijzer.

Met het starten van een aantal brede MIRT onderzoeken worden de opgaven uit de, in het afgelopen najaar met u gedeelde, gebiedsagenda's (Kamerstuk nr. 33 750-A, nr. 25) opgepakt. De brede MIRT onderzoeken zijn vernieuwend, enerzijds aangezien aan het begin van het proces een brede analyse van de opgave plaatsvindt en anderzijds doordat ook het Ministerie van BZK en de regionale overheden MIRT onderzoeken trekken. Zo zet bijvoorbeeld de Noordvleugel in de gebiedsagenda in op bereikbaarheid en verdere verdichting, verstedelijking en duurzame woningbouwontwikkeling. En worden die opgaven enerzijds opgepakt via de, door de regio getrokken, MIRT onderzoeken organisch bouwen én Stedelijke bereikbaarheid Amsterdam. En anderzijds via het, in het kader van bereikbaarheid, gestarte MIRT onderzoek Noordwestkant Amsterdam (A9 corridor) en de brede MIRT verkenning Noordkant Amsterdam (A7 corridor). Een ander voorbeeld vormt het onlangs gestarte MIRT onderzoek naar de goederencorridor Oost (Rotterdam –

² Overigens zult u voor het zomerreces een voortgangsbrief over de LTSA ontvangen waar ingegaan wordt op een aantal toezeggingen aan uw Kamer.

A15/Betuweroute/Waal – Duitsland). Via betrokkenheid van een groot aantal partijen wordt de brede analyse van het probleem uitgevoerd.

Tot slot zijn wij momenteel, passend bij de verbreding van het MIRT, met de regio's in gesprek over de koppeling van de opgaven uit gebiedsagenda's met de nationale energieopgave en de gebiedsgerichte besluiten in het kader van het Deltaprogramma. Dit vindt momenteel zijn vertaling in de MIRT onderzoeken «IJssel-Vechtdelta» en «Meerlaagsveiligheid Dordrecht». En op gebied van energietransitie wordt samen met de drie noordelijke provincies gewerkt aan de ruimtelijke inpassing van duurzame energievormen in relatie tot andere gebiedsopgaven.

Over alle ervaringen die we in het kader van de vernieuwing in het MIRT opdoen zullen wij u gedurende de komende 2 jaar blijven informeren.

2. De code maatschappelijke participatie

In maart 2014 heeft uw Kamer de motie Dik-Faber/van Veldhoven (Kamerstuk 29 385, nr. 77), die de regering verzoekt een onafhankelijke partij het bevoegd gezag te adviseren over de kansrijkheid van burgerinitiatieven bij MIRT-projecten, aangenomen. Wij hebben uitvoering van deze motie een plek gegeven in de aangepaste Code Maatschappelijke Participatie.

- Het uitgangspunt voor de Code Maatschappelijke Participatie en het voorstel hiervoor in de Omgevingswet is dat het bevoegd gezag altijd ieder burgerinitiatief beoordeelt op kansrijkheid. Indien het inderdaad – geheel of gedeeltelijk – kansrijk is, wordt dit burgerinitiatief meegenomen in het reguliere planvormingsproces. Daarna neemt het bevoegd gezag aan het eind van de MIRT-verkenning, inclusief brede participatie, een beslissing en legt die voor aan de volksvertegenwoordiging. In de motie Dik-Faber/van Veldhoven wordt verzocht te onderzoeken of de commissie voor de m.e.r. een rol kan spelen als onafhankelijke beoordelaar van burgerinitiatieven. Wij vinden dit echter geen taak van de commissie voor de m.e.r. omdat juist bij maatschappelijke initiatieven in projecten de doelen vaak veel meer omvatten dan het werkgebied van de commissie.
- In het incidentele geval dat een initiatiefnemer zich niet kan vinden in het geheel of gedeeltelijk niet meenemen van zijn/haar initiatief, is het mogelijk om een onafhankelijk advies aan te vragen. Deze werkwijze zal worden beschreven in de Memorie van Toelichting van het wetsvoorstel voor de Omgevingswet en is opgenomen als extra punt in de Code Maatschappelijke Participatie. Omdat het hierbij gaat om incidentele gevallen en er bovendien de wens is om geen nieuwe instituties op te richten, kan per geval een groep experts worden samengesteld.³ Het bevoegd gezag kiest de samenstelling, in afstemming met de initiatiefnemer, en stelt een redelijke termijn om het gevraagde advies over de haalbaarheid van het maatschappelijk initiatief uit te brengen. Het is aan het bevoegd gezag het advies over te nemen of gemotiveerd ter zijde te leggen. Zowel het advies als de keuze van het bevoegd gezag worden openbaar gemaakt en aan de volksvertegenwoordiging voorgelegd.

Een tweede aan participatie gerelateerde motie, betreft de in november aangenomen motie De Rouwe (Kamerstuk 29 385, nr. 82) die de regering verzoekt de Code Maatschappelijke Participatie zodanig aan te vullen dat voor alle deelnemers vooraf volstrekt duidelijk is wat de verwachtingen kunnen zijn bij deelname aan een project. De motie is uitgevoerd door de tekst in de Code nauwer te laten aansluiten bij de spelregels van het MIRT

³ Deze groep kan bestaan uit vertegenwoordigers van overheidsdiensten, ingenieursbureaus, maatschappelijke organisaties en/of personen uit het netwerk van de initiatiefnemer zelf.

(TK 2011–2012, 33 000 A, nr. 20). Met name de informatieprofielen in die spelregels leiden tot duidelijke verwachtingen bij participanten. De tekstvoorstellen zijn daarna voorgelegd aan een groep initiatiefnemers en maatschappelijke organisaties. Grotendeels kunnen zij zich vinden in de aanpassingen. Deze consultatieronde heeft geresulteerd in enkele verbeteringen in de Code.

Wij zijn van mening dat de uitvoering van de twee moties over de Code hebben geleid tot een verbeterde Code die met de formele status van de spelregels van het MIRT zijn werking in de praktijk moet bewijzen. Zoals aangegeven in het Schriftelijk Overleg over de Code (Kamerstuk 29 385, nr. 76) zal die werking over enkele jaren worden geëvalueerd.

3. Afgeronde onderzoeken

Onlangs heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) in opdracht van lenM het onderzoek «Niet auto loos, maar auto later: voor jongvolwassenen blijft de auto een aantrekkelijk perspectief» uitgevoerd. De uitkomsten van het onderzoek zullen worden betrokken bij het verder vormgeven van de nieuwe bereikbaarheidsaanpak, waarover wij u in onze brief van 18 november 2013 (uitkomsten bestuurlijke overleggen MIRT, Kamerstuk 33 750 A, nr. 25) hebben geïnformeerd. De publicatie wordt 10 juni op de website van het KiM (www.kimnet.nl) geplaatst.

De belangrijkste conclusies uit het onderzoek zijn:

- Het mobiliteitsgedrag van Nederlandse jongvolwassenen (18–30 jaar) is veranderd. Ze gebruiken minder vaak de auto en richten zich meer op de fiets en het openbaar vervoer;
- De woonomgeving is van invloed op het (auto)mobiliteitsgedrag. Door een toename van het aantal jongvolwassenen in de stedelijke gebieden, in combinatie met de groei van het aantal studenten in de steden, zien we deze verschuiving optreden;
- Het blijkt dat de meeste Nederlandse jongvolwassenen in de toekomst zelf een auto wil bezitten. Ze geven aan dat als ze ouder worden, zich settelen en in een andere levensfase terecht zijn gekomen, ze een auto zullen aanschaffen en gebruiken;
- Onder Nederlandse jongvolwassenen heeft de auto een hoge status. Het blijkt dat er nog geen sprake is van een andere attitude ten opzichte van de auto;
- Op basis van de onderzoeksresultaten ligt het niet voor de hand dat jongvolwassenen een wezenlijke andere houding ten opzichte van de auto hebben dan voorgaande generaties.

We zien dat sommigen de stelling innemen dat jongeren zich definitief van de auto zouden afkeren. Op basis van dit onderzoek kan deze stelling, gezien de huidige ontwikkelingen, niet worden onderschreven. Uiteraard zullen wij met trendanalyses door het KiM (zoals de jaarlijkse Mobiliteitsbalans) en geregelde markt- en capaciteitsanalyses de ontwikkelingen blijven volgen. Einde van deze kabinetsperiode is de volgende NMCA voorzien. Daarin wordt in den brede de vraag naar mobiliteit onderzocht, inclusief het specifieke gedrag van jongeren.

Daarnaast sturen wij u hierbij het «Overzicht externe en infrastructuurkosten verkeer». Dit betreft een actualisatie van de studie «De prijs van een reis» uit 2004. De actualisatie is in opdracht van het KiM uitgevoerd door CE Delft en de Vrije Universiteit Amsterdam. Het rapport bevat technisch-wetenschappelijke basisgegevens over de kosten en externe effecten van alle vervoerswijzen. Het gaat daarbij om kosten en effecten van infrastructuur, ruimtebeslag, verkeersveiligheid, congestie, geluid en milieu- en klimaat effecten. Van externe kosten wordt gesproken als deze kosten niet gedragen worden door de veroorzaker (dit in tegenstelling tot

interne kosten; zoals bijvoorbeeld de brandstofkosten voor een automobilist). De update was gewenst omdat de gegevens uit 2004 verouderd zijn.

De basisgegevens op deze terreinen worden gebruikt voor kosten-batenanalyses en (Europese) studies naar het internaliseren van externe kosten. Dit rapport bevat een up-to-date overzicht van reeds bestaande kengetallen. Er worden geen nieuwe kengetallen gepresenteerd. Daarmee heeft dit rapport geen invloed op de wijze waarop KBA's worden uitgevoerd en gevuld. Dit rapport geeft een zo volledig mogelijk en naar mijn mening zeer transparant overzicht. De gegevens van de verschillende modaliteiten zijn, door noodzakelijke verschillen in de aannames, overigens niet onderling met elkaar te vergelijken. Daarbij komt dat luchtvaart en zeevaart voor het eerst in dit onderzoek zijn opgenomen. De gegevens voor deze modaliteiten zijn daarmee methodisch minder uitontwikkeld dan voor andere modaliteiten. Bij de uitvoering van het onderzoek is een brede begeleidingscommissie betrokken geweest waarin alle relevante belangenorganisaties zitting hadden. De samenstelling van de commissie is opgenomen in het rapport.

Een derde onderzoek heeft betrekking op treinreizigers. Met de wetenschappelijke praktijkproef «Spitsmijden in de trein» heeft een samenwerkingsverband van spoorvervoerders (NS, Veolia Transport, Arriva en Syntus), onderzoekers, adviseurs en het Ministerie van IenM onderzocht in welke mate frequente reizigers tegen een tijdelijke financiële beloning, bereid zijn om buiten de spits met de trein te reizen, en in welke mate werkgevers dit voor hun werknemers mogelijk maken. De resultaten van spitsmijden in de trein wijzen uit dat een deel van de reizigers door financiële prikkels bereid is buiten de spits te reizen met de trein. Dit is dus een mogelijk instrument om het spoorstelsel beter te benutten. In de conceptconcessie is opgenomen dat NS een voorstel mag uitwerken voor tariefdifferentiatie. De resultaten staan weergegeven in bijlage 4, 5 en 6 (een 3-tal rapporten). Met het toezenden van de betreffende resultaten geven wij invulling aan de toezegging uw Kamer te informeren over de praktijkproef spitsmijden in de trein.

4. Ring Utrecht

Conform de toezegging in mijn brief van 26 maart 2013 (Kamerstuk 33 400A, nr. 50) informeer ik u hierbij over de MKBA voor de Ring Utrecht. De MKBA, de second opinion daarover van het CPB en de Voorkeursvariant bied ik u bij deze brief aan⁴.

Uitkomsten MKBA

De MKBA voor de Ring Utrecht kent een baten/kosten-ratio met een bandbreedte van 1,7–0,5 voor het hoogste (GE) respectievelijk laagste (RC) economische groeiscenario. In deze berekening is al rekening gehouden met de (lagere) ontwikkeling van de economie en de mobiliteit in de afgelopen crisisjaren.

De uitkomst van de MKBA is in lijn met eerdere berekeningen. In 2009 liet een quick scan-berekening van kosten en baten van de diverse alternatieven voor de Ring Utrecht zien dat de baten/kosten-ratio van het alternatief waarin de A27 verbreed wordt, uitkomt op 1,0–1,2.

⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

De Ring Utrecht is een groot infrastructureel project in stedelijk gebied, waarbij ook landschappelijke waarden in het geding zijn die door veel mensen hoog gewaardeerd worden. Een dergelijk project dient zorgvuldig ingepast te worden, om de effecten op de omgeving terug te brengen tot een aanvaardbaar niveau. Dat brengt relatief hoge kosten met zich mee. In het project Ring Utrecht wordt plm 20% van de kosten besteed aan inpassingsmaatregelen (o.a. stil asfalt, geluidschermen, geluidsanering, natuur- en watercompensatie, de overkluizing van de A27, en een toegezegd bedrag voor extra inpassingsmaatregelen). Dit is meer dan bij landelijk gelegen projecten, waardoor de baten/kosten-verhouding bij de Ring Utrecht lager uitvalt.

Het Centraal Planbureau geeft in zijn second opinion aan dat de MKBA goed is uitgevoerd, waardoor er een goede indruk ontstaat van het maatschappelijk rendement van het project en de robuustheid daarvan.

Een MKBA wordt normaal gesproken uitgevoerd in de fase van de Verkenning, waarin enkele reële alternatieven met elkaar vergeleken worden. Het CPB vindt dat ook in het geval van de Ring Utrecht meer alternatieven in de MKBA hadden moeten worden bestudeerd. Bij de Ring Utrecht is echter reeds in 2010 een Voorkeursalternatief vastgesteld, mede op basis van een Quick Scan van kosten en baten. In lijn met Sneller&Beter worden reeds afgevalen alternatieven in een later stadium niet weer opnieuw onderzocht. De Commissie Schoof kwam in zijn onderzoek naar de verbreding van de A27 tot de conclusie dat de besluitvorming zorgvuldig is verlopen, en dat de afgevalen alternatieven en varianten voldoende zijn bestudeerd. De Commissie gaf aan dat het verstandiger was geweest als destijds een volwaardige MKBA was uitgevoerd, en gaf als aanbeveling mee om dat, achteraf, alsnog te doen. Daarbij deed de Commissie de suggestie om de Voorkeursvariant onderwerp te laten zijn van de MKBA. Die suggestie heb ik, zoals gemeld in mijn brief van 26 maart 2013, overgenomen.

Op 8 april 2013 hebben uw Kamer en ik uitvoerig gesproken over het alternatief «2x6-binnen-de-Bak». Wij zijn in meerderheid tot de conclusie gekomen dat dit alternatief onveilig is. Aan het eind van dat debat is door mw Van Veldhoven cs een motie ingediend (Kamerstuk 33 400 A, nr. 65) waarin ik verzocht werd het 2x6-alternatief mee te nemen in de op te stellen MKBA. Deze motie is bij stemming door uw Kamer verworpen. Gelet hierop zie ik geen aanleiding tegemoet te komen aan de opmerking van het CPB door dit alternatief alsnog in een MKBA te onderzoeken.

Uitstel

Het kabinet staat voortdurend voor beslissingen die genomen moeten worden in onzekerheid over de ontwikkelingen in de toekomst. Voor het CPB is deze onzekerheid en de daarmee samenhangende vraag of de Ring Utrecht maatschappelijk rendabel is, aanleiding te pleiten voor uitstel. In dit geval spelen, naast de MKBA-uitkomsten en de conclusies die het CPB daaruit trekt, de volgende elementen voor mij een rol:

- Het hoogste en laagste groeiscenario zijn de uiterste grenzen van de bandbreedte waarbinnen de toekomstige ontwikkelingen zullen plaatsvinden. Dat betekent dat de daadwerkelijke ontwikkeling van de economie en de mobiliteit ergens tussen deze uiterste grenzen in zal liggen.
- De ontwikkelingen tijdens de afgelopen crisisjaren lagen rond het niveau van het RC-scenario. Er zijn inmiddels tekenen van herstel. Het CPB en De Nederlandse Bank verwachten voor de komende jaren een (voorzichtig) economisch herstel. Het beleid van het kabinet, van de landen om ons heen en elders in de wereld, is gericht op herstel en

- groei van de economie. Het KIM voorziet in de Mobiliteitsbalans 2013 op korte termijn weer een groei van de files.
- Voor het project Ring Utrecht is daarbij nog van belang dat de economische ontwikkeling van Nederland zich steeds meer concentreert in stedelijke regio's, omdat daar de meeste bedrijven en sectoren zijn gevestigd, het arbeidspotentieel het grootst is en kennis wordt ontwikkeld (onderzoek en onderwijs). Daarmee wordt in de stedelijke regio's de meeste toegevoegde waarde gecreëerd.
 - De Ring Utrecht maakt onderdeel uit van een pakket infrastructurele en mobiliteitsmaatregelen om de regio Midden-Nederland bereikbaar te houden. De wegen die aan de Ring Utrecht grenzen, zijn in 2024 alle verbreed. Verbreding van de A27 is volgens de huidige planning ook in 2024 gereed. Dat is nodig om een flessenhals op het wegennet te voorkomen (zie het kaartje in de bijlage bij deze brief). Een voorbeeld hiervan is de verbreding van de A28 tussen Amersfoort en Utrecht. Deze is halverwege 2013 gereed gekomen. De A28 sluit bij knooppunt Rijnsweerd aan op de Ring Utrecht. Sinds de verbreding staan hier langere files dan voorheen; dit wegvak is in 2013 nieuw binnengekomen in de file top 50 op nummer 20.
 - Als we 2 of 3 jaar zouden wachten, zitten we nog steeds in onzekerheid over de trend van de toekomstige ontwikkelingen. We hebben over 2 of 3 jaar niet méér informatie, en niet méér zekerheden dan we nu hebben.

Onderzoeken van goedkopere alternatieven en faseringsopties

Alle redelijkerwijs te bedenken alternatieven en varianten bij de Ring Utrecht zijn bestudeerd. De Commissie Schoof heeft dat ook in zijn rapportage aangegeven. Goedkopere alternatieven, waarvan het CPB aangeeft dat zij in de uitstelperiode onderzocht kunnen worden, zijn niet voorhanden: de afgefallen alternatieven en varianten lossen het bereikbaarheidsprobleem op de Ring niet op, zijn niet veilig, of zijn te duur.

De Commissie Schoof heeft in zijn onderzoek naar de verbreding van de A27, mede op verzoek van uw Kamer, ook gekeken naar de mogelijkheden van fasering. De conclusie van de Commissie was dat faseren technisch mogelijk is, maar dat na de 1^e fase niet voldaan wordt aan de bereikbaarheidsdoelstellingen, dat de uiteindelijke kosten hoger zijn, en dat er meerdere Tracébesluiten voor nodig zijn. Bovendien is het Dak op de Bak niet te realiseren als alleen een 1^e Fase wordt uitgevoerd, waardoor de Groene Verbinding tussen de stad en de landgoederen niet gerealiseerd kan worden. In mijn brief van 26 maart 2013 heb ik uw Kamer aangegeven dat deze nadelen voor mij dusdanig groot zijn, dat ik de faseringsaanpak niet verder laat uitwerken. Uw Kamer heeft een motie, waarin ik gevraagd werd toch een faseringsalternatief uit te werken, verworpen.

Scriptie TU Delft

In de regeling van werkzaamheden van 18 februari 2014 (Handelingen II 2013/14, nr. 55, item 8) is mij vanuit uw Kamer gevraagd een reactie te geven op berichten in de media, dat de TU Delft een MKBA heeft gemaakt voor de Ring Utrecht. Het blijkt te gaan om een bachelorscriptie van een student aan de TU Delft. In deze scriptie is gepoogd de Quick Scan van kosten en baten die in 2009 voor de Ring Utrecht gemaakt is, te voorzien van een lage groeiscenario en enkele externe kosteneffecten. Voor de belangrijkste kosten en batenposten (i.c. de investeringskosten en de reistijd-baten) is gebruik gemaakt van de oude gegevens uit 2009. De investeringskosten bijvoorbeeld, liggen nu lager dan in 2009. De verkeersveiligheidseffecten zijn in de scriptie helemaal niet in beeld gebracht, evenmin als de indirecte effecten. Het betreft hier dus geen MKBA die op

basis van actuele gegevens en volgens de daarvoor geldende leidraden en richtlijnen is opgesteld.

Conclusie

Aanleiding om op de Ring Utrecht de weg aan te pakken is het verwachte bereikbaarheidsknelpunt op de Ring. Zonder uitbreiding van de Ring Utrecht ontstaat een flessenhals en kan de belangrijke Draaischijf van Nederland het verkeer niet verwerken. Er zijn in het ontwerpproces vele alternatieven en varianten aan de orde geweest. Met uw Kamer is het alternatief gekozen dat in de MKBA is doorgerekend. Met het proces rond de Commissie Schoof is bevestigd dat het gekozen alternatief op een zorgvuldige wijze tot stand is gekomen, en dat alternatieven terecht zijn afgefallen. Mede vanwege alle noodzakelijke inpassingsmaatregelen komt deze oplossing niet in alle scenario's positief uit de MKBA tevoorschijn. Ik vind het echter redelijk te veronderstellen dat de groei van de mobiliteit in de komende jaren boven het laagste groeiscenario uitkomt. Het laagste groeiscenario, waarin de Ring Utrecht geen maatschappelijk rendement kent en waarin het CPB constateert dat het uitstellen van de investeringsbeslissing een maatschappelijk verlies voorkomt, is daarmee in mijn ogen niet reëel. Uitstel van de investeringsbeslissing levert geen nieuwe informatie of zekerheden op, maar wel een flessenhals op het centrale deel van het Nederlandse wegennet. Dit zal gevolgen hebben voor de bereikbaarheid en de economische ontwikkeling van de regio Midden-Nederland en, vanwege de draaischijffunctie van de Ring Utrecht, voor de rest van het economisch kerngebied van het land.

Bij de uiteindelijke besluitvorming over een project biedt een MKBA nuttige informatie, maar er spelen vanzelfsprekend meerdere argumenten een rol. De urgentie van het verkeersprobleem (de grootte en de locatie van het knelpunt) neem ik niet alleen via de rekenkundige exercitie van de MKBA mee, maar bekijk ik ook vanuit de functie voor het landelijke netwerk en vanuit het bereikbaarheids-beleid uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (reistijdstreefwaarden). Daarnaast speelt mee hoe een project scoort op andere relevante beleidsdoelen. Het project scoort goed op de beleidsdoelen uit de SVIR «vergroten van de concurrentiekracht van Nederland» en «verbeteren van de bereikbaarheid». Dit laatste geldt zowel voor de stadsregio Utrecht (o.m. de nationale topsector Utrecht Science Park) als voor de rest van het economisch kerngebied van het land. In de Gebiedsagenda Noord-Holland/ Utrecht/ Flevoland staat het behouden en versterken van de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel van de Randstad voorop. Het verbeteren van de (inter)nationale verkeersverbindingen, waarin de Ring Utrecht een belangrijke rol speelt, is daarbij cruciaal.

Verder speelt voor mij een belangrijke rol dat de verbreding van de Ring Utrecht veel autoverkeer van het onderliggend wegennet afhaalt. Dat levert langs die wegen minder schadelijke effecten op en op die wegen tot meer verkeersveiligheid. Met name de omgeving van de Waterlinieweg in de stad Utrecht zal hiervan profiteren. Een ander belangrijk punt is voor mij de overkluizing van de A27, waarmee een nieuwe Groene Verbinding tussen de stad en de omliggende landgoederen gecreëerd kan worden. Daarmee wordt de huidige barrièrewerking van de A27 verminderd.

Alles overwegende, zie ik voldoende redenen om op een voortvarende, maar zorgvuldige wijze verder te gaan met de procedure voor de Ring Utrecht. De vaststelling van de Voorkeursvariant is in dit proces een weliswaar niet formele, maar toch belangrijke stap. Conform de regelgeving van de Tracéwet zal de Voorkeursvariant in de komende periode, in overleg met de omgevingspartijen, verder worden uitgewerkt tot

Ontwerp-Tracébesluit en het definitieve Tracébesluit. Het OTB is voorzien voor eind 2015, het TB voor eind 2016.

5. Toezeggingen MIRT dossiers

Innovaties als led-verlichting op snelwegen

Het Activiteitenbesluit Milieubeheer heeft betrekking op energiebesparingsmaatregelen die binnen vijf jaar rendabel zijn (Artikel 2.15 Lid 1). Bij het AO-wegverkeer van 30 januari 2014 (Kamerstuk 29 398, nr. 408) is toegezegd u te informeren over de mate waarin het Activiteitenbesluit Milieubeheer van toepassing is op innovaties als led-verlichting op snelwegen (toezegging 11712).

Het genoemde artikel bepaalt dat alle energiebesparende maatregelen met een terugverdientijd van vijf jaar of minder of alle energiebesparende maatregelen die een positieve netto contante waarde hebben bij een interne rentevoet van 15% moeten worden genomen. Dit geldt ook voor Rijkswaterstaat en betekent in de praktijk dat energiebesparingsmaatregelen die binnen vijf jaar rendabel zijn, worden uitgevoerd. Bij de 71 meest energieverbruikende kunstwerken zijn inmiddels energiebesparingsmaatregelen doorgevoerd en tot eind 2014 worden lichtopstanden langs de vaarweg verduurzaamd en worden tunnels uitgerust met led-lijnverlichting.

Specifiek voor de brede toepassing van led verlichting op snelwegen geldt dat dit nog niet binnen vijf jaar rendabel is en daarom ook niet in het kader van het Activiteitenbesluit Milieubeheer op korte termijn wordt toegepast. Door Rijkswaterstaat wordt wel vanuit eigen kaders (Duurzaam Inkopen; Innovatiegericht Inkopen) het doorvoeren en ontwikkelen van Led verlichting verdergaand gestimuleerd:

- Op het moment dat er sprake is van nieuwe inkoop geldt een terugverdientijd van 10 jaar of korter. Hierdoor zijn al verschillende tunnels (Vlaketunnel, Zeeburgertunnel, de eerste Heinenoordtunnel en de tweede Coentunnel) uitgerust met led-lijnverlichting.
- Bij bepaalde innovatietrajecten hanteert RWS een nog langere terugverdientijd, waarbij wordt afgewogen op basis van de kosten op de totale levensduur.
- Voor de brede toepassing van led op bredere snelwegen is een verdere technologische ontwikkeling nodig. Dit vraagt om een specifieke innovatieve benadering, waarbij samen wordt gewerkt met marktpartijen en buurlanden als België en Duitsland.

Beleidskader bijzonder vluchtstrookgebruik

Naar aanleiding van een toenemend aantal ontheffingsaanvragen hebben wij het ontheffingenregime voor vluchtstrookgebruik, dat dateert uit 1991, herzien. Uitgangspunt van het nieuwe beleidskader is dat de primaire veiligheidsfunctie van de vluchtstrook zo veel mogelijk gehandhaafd blijft, maar dat er meer ruimte is voor ontheffingen. Er moet dan wel sprake zijn van structurele congestie of wegwerkzaamheden en daarnaast moeten met de ontheffing zwaarwegende beleidsdoelstellingen gediend worden. Ook dient de verkeersveiligheid door aanvullende maatregelen zo veel mogelijk gewaarborgd te blijven. Nieuw is dat het beleidskader onder voorwaarden behalve aan OV-lijndiensten (huidige situatie) ook ruimte geeft aan vluchtstrookgebruik door regulier doelgroepenvervoer met autobussen, bijvoorbeeld voor woon-werkverkeer. Overig besloten personenvervoer, zoals vervoer van toeristen in touringcars, kan geen gebruik maken van dit aangepaste ontheffingenbeleid.

In het vernieuwde beleidskader is tevens de bestaande praktijk bevestigd dat Rijkswaterstaat de initiële kosten die gemaakt moeten worden om het vluchtstrookgebruik veilig te laten plaatsvinden kan verhalen op de aanvrager van de ontheffing, op basis van een private overeenkomst.

Meldpunt A35

Volgend op ons overleg van 19 februari 2014 over de uitkomst van het meldpunt A35, hebben wij de meldingen van weggebruikers bij het door Tubantia ingestelde meldpunt geanalyseerd. Het merendeel van de meldingen richt zich op de ochtendspits, specifiek in de richting van Enschede (het wegvak Azelo–Borne West). De meeste meldingen hebben betrekking op de wegindeling, de snelheid en het rijgedrag van andere weggebruikers.

Het verkeersbeeld van het traject A1/A35 Azelo- Buren dat uit deze meldingen van de weggebruikers naar voren komt, komt overeen met het verkeersbeeld van Rijkswaterstaat. Ten gevolge van de uitwisseling van verkeer tussen de A1 en de A35 komen er op het wegvak Azelo-Buren veel weefbewegingen (rijstrookwisselingen) voor en moeten weggebruikers hun snelheid op de verkeerssituatie aanpassen.

Het traject voldoet aan de ontwerprichtlijnen. De jaarlijkse veiligheidsanalyse (t/m 2012) van Rijkswaterstaat op het rijkswegennet en hier specifiek het wegvak Azelo–Buren wijst uit dat er geen sprake is van een zogenaamde «black spot» of een ongevallencollectie.

Breeddiep

Zoals wij tijdens het Notaoverleg MIRT van november 2013 hebben toegezegd, zijn wij in gesprek met het Havenbedrijf Rotterdam. Dit overleg verloopt constructief. We zijn gezamenlijk bezig in kaart te brengen in hoeverre er sprake is van een knelpunt bij het Breeddiep. Naar verwachting zullen wij u in het najaar kunnen informeren over de uitkomsten van dat overleg.

Grensoverschrijdend spoorvervoer

In de bijlage 3 treft u de stand van zaken aan omtrent diverse initiatieven voor verbetering van grensoverschrijdende treinverbindingen⁵. In deze bijlage vindt u de voortgang op projecten zoals Heerlen-Aken, Groningen-Bremen, Eindhoven-Düsseldorf en Hengelo-Rheine.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Zoals aangegeven in de brief van 17 december 2013 (Kamerstuk 32 404, nr. 70) naar aanleiding van de toezending van de «Aanvulling op het MER 1e fase in Oost Nederland», zullen wij in juni besluiten nemen over de goederenrouting in Oost Nederland. Daarnaast zijn wij bezig met verdere uitwerking van maatregelen voor het belangrijke knooppunt Amsterdam Centraal, waar een keuze gemaakt moet worden voor kansrijke varianten voor de planuitwerking. Verder gaat het om de keuze van alternatieven die meegenomen moeten worden in de MER Goederenrouting Zuid Nederland (Boog Meteren-Boxtel, inclusief de inpassing in Vught).

⁵ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Deze drie onderdelen van PHS hebben een grote inhoudelijke en financiële samenhang, zodat onze voorkeur is u hierover integraal te informeren nadat hier met de betreffende regio's op 16 juni bestuurlijk overleg over is gevoerd. Zo spoedig mogelijk na 16 juni wordt uw Kamer hierover geïnformeerd.

Elektrificatie diesellijnen

Zoals bekend is een deel van de spoorlijnen in Nederland niet geëlektrificeerd en rijden daar dieseltreinen. Het gaat hierbij om in totaal ruim 500 kilometer spoor. In eerste instantie was sprake van 450 km maar was onvoldoende rekening gehouden met meersporigheid op emplacementen en dubbelsporige stukken. Voor het grootste gedeelte worden deze diesellijnen geëxploiteerd door regionale spoorvervoerders, in opdracht van decentrale overheden die daarvoor concessies uitgeven. Eerder hebben wij gesproken over de mogelijkheden om de diesellijnen te vergroenen, door elektrificatie of door het uitrusten van treinen met motoren die op (bio-)LNG kunnen draaien in plaats van op diesel. Met deze brief komen wij daar op terug.

De vergroening van de diesellijnen heeft een aantal voordelen. De luchtkwaliteit wordt erdoor verbeterd en de geluid- en trillingshinder worden erdoor verminderd, hetgeen positief is voor de omwonenden en het milieu. Ook wordt hierdoor minder gebruik gemaakt van fossiele brandstoffen. Vergroening betekent voorts lagere kosten voor het onderhoud van de treinen. Elektrificatie kan daarnaast voor een kwaliteitsverbetering van het vervoer zorgen. Elektrische treinen kunnen sneller optrekken dan dieseltreinen waardoor de reistijd verkort kan worden en er op een traject meer treinen kunnen rijden. Hierdoor kan de treindienst ook robuuster worden. Alles bij elkaar leidt dit tot een goedkopere exploitatie.

Bij de begrotingsbehandeling 2014 op 6 november 2013 hebben wij uw Kamer toegezegd samen met decentrale overheden, regionale vervoerders en bedrijfsleven de mogelijkheden voor vergroening van de diesellijnen in kaart te zullen brengen (Handelingen II 2013/14, nr. 20, item 13). Daartoe is, in overleg met decentrale overheden en regionale vervoerders opdracht gegeven businesscases te maken voor vergroening van de diesellijnen. De uitkomsten van dit onderzoek zijn voor de zomer gereed op basis waarvan de vervolgstappen kunnen worden gezet.

Mede op basis van de businesscases wordt een afwegingskader en een financieel kader voor vergroening van de diesellijnen opgesteld. Hierbij zullen wij kaders stellen voor de voorwaarden waaronder een verzoek tot een Rijksbijdrage aan de vergroening van een diesellijn kan worden ingediend en de uitgangspunten op basis waarvan besloten kan worden over een Rijksbijdrage. Ook zal daarbij worden aangegeven welk bedrag gereserveerd wordt voor de vergroening van de diesellijnen en wat de looptijd van deze reservering wordt. Over dit alles verwachten wij u naar aanleiding van de bestuurlijke overleggen MIRT in het najaar te kunnen informeren.

Bij het AO LTSA van 15 april jl. hebben wij over de elektrificatie van de Maaslijn (Nijmegen–Roermond) gesproken. Daarbij hebben wij aangegeven bereid te zijn tot een Rijksbijdrage en daar zo mogelijk vóór de zomer op terug te komen, conform uw uitdrukkelijke verzoek. De provincie Limburg heeft daarnaast aangegeven op korte termijn voor de zomer een uitvraag te moeten doen voor de nieuwe vervoerconcessie (2016–2031) en wil daarom op korte termijn duidelijkheid over de elektrificatie van de Maaslijn. Naar aanleiding hiervan is de afgelopen weken met de provincie gesproken over een Rijksbijdrage.

Met de provincie zijn wij overeen gekomen dat het Rijk een kwart van de investeringskosten van de elektrificatie van de Maaslijn bijdraagt. Dit komt neer op € 30,25 mln. van de totaal geraamde investeringskosten van € 121 mln. (incl.

BTW). Het risico valt hierbij toe aan de provincie. Aangezien de provincie concessieverlener is en het exploitatievoordeel na elektrificatie (€ 1,5–2, mln. per jaar) aan de provincie toevalt vinden wij dit een adequate bijdrage. Daarnaast financiert het Rijk de extra kosten voor beheer en onderhoud als gevolg van de elektrificatie. Wij zijn verheugd dat wij met de provincie Limburg tot deze afspraken zijn gekomen. Wij achten het verantwoord om vooruitlopend op het definitieve afwegingskader voor vergroening, zoals bovenstaand verwoord, dit besluit te nemen. Reden hiervoor is dat de Maaslijn zeer gunstig scoort in uitkomsten van de businesscases zoals deze in concept beschikbaar is, de electrificatie goed aansluit op het aanpalende netwerk en het de decentrale lijn is met de grootste vervoerswaarde.

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