

Formulier ten behoeve van het indienen van schriftelijke vragen als bedoeld in artikel 37 van het Reglement van Orde Verenigde Vergadering Delfland.

Omschrijving problematiek

Variant Blankenburgtunnel

OP 22 juni 2015 hebben de organisaties van Natuurmonumenten, Natuur en Milieu Zuid-Holland, ANWB, Midden-Delfland Vereniging en LTO Delflands Groen een brief gericht aan de vaste kamercommissie voor infrastructuur en milieu. In deze brief is er voor gepleit de mogelijkheden voor een variant zonder kanteldijk in het verdere proces open te houden, omdat hiermee een veel betere inpassing kan worden bereikt. Uit onderzoek zou zijn gebleken dat er van uit veiligheidsnormering geen noodzaak bestaat om een kanteldijk aan te leggen.

Tegelijkertijd wordt echter in de brief geconstateerd, dat de minister- nog voordat onderzoeksrapporten over de haalbaarheid van deze variant zonder kanteldijk gepubliceerd zijn- concludeert dat zij in het verdere proces wil vasthouden aan de variant met kanteldijk.

De briefschrijvers constateren dat bij een zorgvuldige omgang met de omgeving het op zijn minst netjes zou zijn om stakeholders kennis te laten nemen van de onderzoeksresultaten alvorens hier besluiten aan te verbinden.

Daarnaast wordt in de brief gepleit om bij de variant zonder kanteldijk uit te gaan van een volledige ondertunneling waarmee natuur, landschap, leefbaarheid en recreatie in grote mate gespaard kunnen worden. Wat betreft de kosten voor een dergelijke betere inpassing wordt geconstateerd dat de markt in de aanbestedingsfase dikwijls in staat is om tot creatieve oplossingen te komen. De wijze van aanleg zou als optie bij aanbesteding aan de markt kunnen voorgelegd. Bij de gunning zou behalve de prijs ook op inpassing kunnen worden getoetst.

Tenslotte wordt aan de Vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu gevraagd om bij de behandeling van het MIRT op 2 juli de minister te verzoeken bij de aanbesteding ook de variant zonder kanteldijk mee te laten nemen.

De Partij van de Arbeid in de Verenigde Vergadering van Delfland ondersteunt dit verzoek van de briefschrijvers die zowel voor- als tegenstanders van de Blankenburgtunnel omvat. Een betere inpassing zoals via volledige ondertunneling (dus zonder kanteldijk) maakt het behoud van een prachtig cultuur-en recreatief landschap mogelijk en beperkt de geluidsoverlast en milieubelasting.

Vragen

1. Is het college van Dijkgraaf en hoogheemraden bekend met de genoemde brief?

Delfland heeft op 22 juni per mail een afschrift van deze brief ontvangen.

2. Is het College, er van uit gaande dat het Hoogheemraadschap als doelen heeft te investeren in ruimtelijke planprocessen en mee te denken respectievelijk samen te werken met regionale partners, bereid om adhesie te betuigen aan de in de brief gedane voorstellen en haar visie nog voor 2 juli, de datum van de behandeling van het MIRT door de vaste kamercommissie, aan de Minister van Infrastructuur en Milieu kenbaar te maken?

Delfland is verantwoordelijk voor de waterveiligheid en de zorg voor de waterkeringen. Delfland beschouwt de voorstellen van Rijkswaterstaat, de initiatiefnemer van dit project, vanuit deze verantwoordelijkheid. Delfland is vanaf het begin van het project betrokken bij het planvormingsproces maar neemt daarbij geen positie in over de ruimtelijke consequenties van de voorgestelde oplossing. Delfland toetst oplossingen aan de eisen vanuit waterveiligheid en andere aspecten gerelateerd aan de kerntaken van Delfland. Het primaat van de ruimtelijke afweging en inpassing ligt bij andere bestuursorganen (rijk, provincie, gemeente).

De Minister heeft in de MIRT-brief van 21 mei 2015 aan de Tweede Kamer aangegeven welk besluit ten aanzien van de kanteldijk zij voornemens is op te nemen in het Ontwerp-Tracébesluit. Zij geeft daarin het volgende aan: "De voorlopige eindconclusie is dat er strikt genomen vanuit waterveiligheidsnormering geen noodzaak bestaat om een kanteldijk aan te leggen. Het laten vervallen van de kanteldijk levert slechts beperkte meerwaarde op voor landschappelijke aspecten, net als voor geluid, luchtkwaliteit en de weggebruiker. Een tracé zonder kanteldijk is daarnaast tenminste € 10 mln duurder dan mét kanteldijk, deze kosten gaan het taakstellend budget voor het project te boven. Ook is een complexer tunnelbeheerregime nodig, dat nog meer extra kosten met zich mee zal brengen. De balans slaat alles overwegend door naar het behouden van de kanteldijk. Het betreft hier immers ook bescherming van een dijkkring met zeer grote economische waarden."

De betreffende brief is als bijlage bijgevoegd.

Drs A.P.Ranner
(Namens de fractie van de PvdA)

Dit formulier richten aan de voorzitter van de Verenigde Vergadering van Delfland
mvanhaersmabuma@hhdelfland.nl
met afschrift aan de griffier hfobler@hhdelfland.nl

dms nummer:
ontvangen op: 29 juni 2015, 09.00 uur

Aan:

Tweede Kamer

T.a.v. de Vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu

Postbus 20018

2500 EA Den Haag

Datum: 22 juni 2015

Betreft: Onderzoek noodzaak kanteldijk Blankenburgtunnel

Geachte leden van de Tweede Kamer,

Op 21 mei 2015 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu de Tweede Kamer per brief geïnformeerd over de voortgang van de MIRT projecten. In deze brief gaat de minister ook in op het onderzoek naar de noodzaak van een kanteldijk voor de Blankenburgtunnel. Hierbij willen wij naar aanleiding daarvan pleiten voor het open houden van de mogelijkheden voor een variant zonder kanteldijk in het verdere proces omdat hiermee een veel betere inpassing bereikt kan worden.

Zowel tegenstanders van de Blankenburgtunnel (de natuur- en streekorganisaties en LTO Delflands Groen) als voorstanders van een nieuwe oeververbinding (ANWB) zijn het erover eens dat als de Blankenburgtunnel er komt de schade aan groene long Midden-Delfland zo veel mogelijk voorkomen moet worden. Daarom hebben wij ook aangedrongen op nader onderzoek naar een variant van de weg zonder kanteldijk omdat hiermee een veel betere inpassing bereikt zou kunnen worden. Dit onderzoek is nu gereed en wij hebben recentelijk kennis kunnen nemen van de hoofdlijnen hiervan en de conclusies die de minister hieraan verbindt en met de Tweede Kamer gedeeld heeft.

Variant zonder kanteldijk technisch mogelijk

Allereerst zijn wij verheugd dat uit het onderzoek is gebleken dat er vanuit waterveiligheidsnormering geen noodzaak bestaat om een kanteldijk aan te leggen. De kanteldijk was tot nu toe steeds de grootste beperkende factor om tot een goede inpassing van de Blankenburgtunnel te kunnen komen. Nu deze niet noodzakelijk blijkt, zijn de inpassingsmogelijkheden vele malen groter. Wij zijn er van overtuigd dat als deze kennis eerder in het proces voorhanden geweest was, een variant zonder kanteldijk volwaardig meegenomen zou zijn in de besluitvorming. Het is echter nog niet te laat om dit alsnog te doen. Wij betreuren het dan ook dat de minister nu, nog voordat de onderzoeksrapporten over de haalbaarheid van deze variant gepubliceerd zijn, concludeert dat zij in het verdere proces vast wil blijven houden aan slechts een variant met kanteldijk. Bij een zorgvuldige omgang met de omgeving zou het op zijn minst netjes zijn om stakeholders kennis te laten nemen van de onderzoeksresultaten alvorens hier besluiten aan te verbinden.

Creativiteit marktpartijen benutten

Wij zijn van mening dat het een gemiste kans zou zijn om de mogelijkheden voor een variant van de Blankenburgtunnel zonder kanteldijk nu af te schrijven. Deze variant is immers de enige mogelijkheid om tot een inpassing te komen met een volledige ondertunneling waarmee natuur, landschap, leefbaarheid en recreatie in grote mate gespaard kunnen worden. Wij kunnen begrijpen dat de kosten voor een betere

inpassing in verhouding moeten staan met de baten. Maar wij constateren ook dat de markt in de aanbestedingsfase dikwijls in staat is om met creatieve oplossingen te komen. Zo kende de A4 Delft-Schiedam een aanbestedingsvoordeel van enkele honderden miljoenen euro's door het toepassen van een innovatie bouwtechniek. En is het voornemen om bij aanbesteding van de A13/A16 via EMVI-criteria een stimulans opgenomen om de landtunnel te verdiepen.

Variant zonder kanteldijk meenemen in verdere proces

Wij pleiten er daarom voor om in het verdere besluitvormingsproces (Ontwerp-Tracébesluit, Tracébesluit en aanbesteding) de variant zonder kanteldijk mee te nemen. Dit biedt de mogelijkheid om deze wijze van aanleg als optie aan de markt voor te leggen bij de aanbesteding. Door bij de gunning behalve op prijs ook op inpassing te toetsen, kan de markt gestimuleerd worden om tot een kwalitatief beter product te komen waarmee het Midden-Delfland gebied in veel grotere mate gespaard kan worden. Het is essentieel dat de markt hierbij de mogelijkheid behoudt om met een ontwerp zonder kanteldijk te komen.

Als de Blankenburgtunnel wordt aangelegd, dan ligt deze er ten minste voor honderd jaar. Er bestaat dus maar één keer de kans om dit goed te doen. Het zou daarom eeuwig zonde zijn om een kans voor een veel betere inpassing nu ter zijde te schuiven terwijl deze vele voordelen kent en technisch haalbaar blijkt te zijn. **Wij vragen u dan ook om bij de behandeling van het MIRT op 2 juli de minister te verzoeken om bij de aanbesteding ook een beter ingepaste variant zonder kanteldijk mee te laten nemen en hiermee de marktpartijen uit te dagen met creatieve oplossingen te komen.**

Hoogachtend,



Marc van den Tweel
Algemeen directeur Natuurmonumenten



Frits van Bruggen
Hoofddirecteur ANWB



Marja van Bijsterveldt
Voorzitter Midden-Delfland Vereniging



Alex Ouwehand
Directeur Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland



Arnold van Adrichem
Voorzitter LTO Delflands Groen

Afschrift aan:

Minister van I&M, gemeenten Rotterdam, Vlaardingen, Maassluis, Schiedam en Midden-Delfland, Hoogheemraadschap van Delfland, Provincie Zuid-Holland, en Vervoersautoriteit MRDH.

34000 A Vaststelling van de begrotingsstaat van het
 Infrastructuurfonds voor het jaar 2015

Nr. 61 Brief van de minister en staatssecretaris van Infrastructuur
 en Milieu

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 mei 2015

Inleiding

In deze brief melden wij u, naast enkele algemene zaken rondom het MIRT, een aantal ontwikkelingen rondom projecten, de voortgang van het Programma Beter Benutten en de voortgang van een aantal moties en toezeggingen.

1. Algemeen MIRT

Het wegnemen van bereikbaarheidsknelpunten is van groot belang voor duurzame economische groei. Via MIRT-projecten wordt daar voortdurend in geïnvesteerd. Ook de afgelopen periode is weer een groot aantal besluiten genomen, zoals Tracébesluiten voor de Rijnlandroute (gelijktijdig met het Provinciale Inpassingsplan), het ontwerp-trajectbesluit voor de Zuidasdok en de voorkeursbeslissing Calandlijn.

Ook zijn nieuwe stations geopend, zoals Rotterdam CS en (Spoorzone) Delft, zijn extra rijstroken aangelegd (sinds 2012 ongeveer 520 km) en is de omlegging van de Zuidwillemsvaart gereed gekomen. Verder is veel geïnvesteerd in betere benutting van de bestaande infrastructuur via het programma Beter Benutten. Dit programma omvat maar liefst 355 maatregelen waarvan er tot 1 maart van dit jaar 237 zijn opgeleverd.

De vernieuwde aanpak van de Bestuurlijke Overleggen (BO's) MIRT, zoals die in het najaar van 2014 voor het eerst is toegepast, krijgt een vervolg. Ook dit najaar zullen de BO's in de regio, gecombineerd met een werkbezoek, plaatsvinden. In de overleggen wordt naast besluitvorming ook strategisch van gedachten gewisseld. De gebiedsagenda's met de lange termijn opgaven staan hier centraal en er wordt bezien vanuit nieuwe trends en ontwikkelingen, bijv. resultaten uit MIRT-onderzoeken, in hoeverre de huidige aanpak voldoet dan wel aanpassing behoeft. Niet alleen publieke partijen, provincies, gemeenten en waterschappen zijn betrokken, maar ook partners uit het bedrijfsleven. Zo kan vanuit de verschillende rollen en verantwoordelijkheden een op elkaar afgestemd handelen van overheden en bedrijfsleven worden gerealiseerd om de randvoorwaarden te vervullen voor een sterkere economie van dit land.

Dit najaar zullen de BO's MIRT Brabant en Limburg worden samengevoegd. Dat geldt ook voor de BO's MIRT Zuidvleugel en Zeeland. Hiermee vermindert de bestuurlijke drukte, ontstaat meer balans met alle andere regio's waar al BO's zijn samengevoegd en kunnen regio overschrijdende aangelegenheden meer samenhangend worden besproken.

2. Ontwikkelingen rondom projecten

Ontwerp-Rijksinpassingsplan Afsluitdijk

Op 14 mei jl. is het ontwerp-Rijksinpassingsplan Afsluitdijk ter inzage gelegd. De voorkeursbeslissingen voor waterveiligheid en voor waterafvoer vormen samen de basis voor het uitwerken van één plan en één projectbeslissing: het Rijksinpassingsplan. Het Rijksinpassingsplan begrenst de oplossingsruimte voor de maatregelen die noodzakelijk zijn voor de waterveiligheid en de waterafvoer. Het betreft de versterking van het dijklichaam volgens het principe van de overslagbestendige dijk, met behoud van de groene (vegetatie) uitstraling, het versterken van de schut- en spuicomplexen en het aanbrengen van pompen in het spuicomplex Den Oever. Hierbij wordt uitgegaan van de huidige normering waterveiligheid. Daarnaast worden in het ontwerp-Rijksinpassingsplan diverse regionale ambities (planologisch) mogelijk gemaakt, zoals bijvoorbeeld de vismigratierivier, de opschaling van de Blue Energy centrale op Breezanddijk en de plaatsing van stromingsturbines in de spuicomplexen. In het najaar van 2015 wordt naar verwachting de projectbeslissing genomen.

Ruit Eindhoven

Op 12 mei jl. heeft de beoogde coalitie van de Provincie Noord-Brabant haar bestuursakkoord gepresenteerd. De provincie geeft hierin aan het eerder door haar voorgestelde voorkeursalternatief voor de Ruit Eindhoven, met name de nieuwe oost-westverbinding, niet te gaan realiseren. De provincie zet in op verbetering van bestaande wegen en flankerend mobiliteitsbeleid, zoals stimuleren HOV en smart mobility. Het college zal naar verwachting 22 mei a.s. aantreden. Daarna zal overleg plaatsvinden met de provincie om te bezien wat dit betekent voor de bestaande bestuurlijke afspraken over de Ruit Eindhoven. Besluitvorming over de A67 zal, zoals al eerder aangegeven, plaatsvinden binnen het kader van het MIRT onderzoek kennisas.

Verkenning N65

In het MIRT-projectenoverzicht 2015 staat dat de Verkenning N65 naar verwachting in het tweede kwartaal van 2015 wordt afgerond (Kamerstuk 34 000 A, nr. 4). Deze planning wordt aangepast, omdat op verzoek van de gemeente Vught een extra alternatief wordt meegenomen in de tweede fase van de Verkenning, waarin de overgebleven alternatieven nader worden uitgewerkt en beoordeeld om te komen tot één voorkeursalternatief. Op verzoek van de regio is tevens besloten meer tijd te reserveren voor participatie, om de zorgvuldigheid in het proces te kunnen waarborgen. Het nemen van een voorkeursbeslissing verschuift daardoor naar het vierde kwartaal van 2015.

Planning A13/A16

De regio heeft verzocht om de ter visielegging van het OTB A13/A16 met drie maanden uit te stellen. In deze periode verwacht de regio de regionale besluitvorming te kunnen laten plaatsvinden over de Inpassingsovereenkomst, zodat de betrokkenen op één moment het totaalbeeld kunnen beoordelen. Een zorgvuldige inspraakprocedure staat voorop. De A13/A16 betreft een nieuwe hoofdwegverbinding met een lengte van 11 kilometer. Vanuit dat oogpunt is besloten om het OTB mei/juni vast te stellen en het begin september ter visie te leggen. Hiermee wordt overlap met de zomervakantie voorkomen. Tevens biedt dit de regio de gelegenheid om de regionale besluitvorming over de extra maatregelen af te ronden. Vanwege het grote belang van de A13/A16 moet verdere vertraging echter worden voorkomen.

Bruggen Twentekanal

Op verzoek van de wegbeheerders in de regio Twente zijn in oktober 2014 afspraken gemaakt over de versterking van vijf bruggen over het Twentekanaal zodat deze geschikt zijn voor het steeds zwaardere vracht- en landbouwverkeer. Omdat enkele regionale partijen zaken nader aan het uitzoeken zijn, lukt het hopelijk om voor het eind van de zomer de gemaakte afspraken te bekrachtigen, waarna gestart kan worden met de realisatie van de maatregelen.

Project N35 Combiplan Nijverdal

Voor het project N35 Combiplan Nijverdal werd eind vorig jaar duidelijk dat openstelling van de tunnel voor het wegverkeer niet zoals gepland in december 2014 kon plaatsvinden. Toen bleek namelijk dat de ICT-systemen van de Salland-Twentetunnel nog niet goed communiceerden met de systemen van de verkeerscentrale. Vanuit de verkeerscentrale worden alle systemen van de tunnel bediend. Vanwege een probleem tussen de verkeerscentrale en de tunnel kon de tunnel nog niet veilig worden opengesteld. De systemen zijn inmiddels grondig geanalyseerd en er zijn aanpassingen in de software doorgevoerd. De communicatie tussen de systemen in de tunnel en het landelijke bedienennetwerk (in de verkeerscentrale) lijkt nu naar behoren te functioneren. Momenteel worden de laatste testen voorbereid en uitgevoerd.

De Salland-Twentetunnel wordt medio augustus - september in gebruik genomen voor het wegverkeer. Daarmee verbetert de doorstroming op de N35 en de leefbaarheid in Nijverdal.

Blankenburgverbinding

In het Nota overleg MIRT van 24 november 2014 is gesproken over het onderzoek naar de noodzaak van de kanteldijk (Kamerstuk 34 000 A, nr. 50). Dit onderzoek bevindt zich inmiddels in de afrondende fase. De voorlopige eindconclusie is dat er strikt genomen vanuit waterveiligheidsnormering geen noodzaak bestaat om een kanteldijk aan te leggen. Het laten vervallen van de kanteldijk levert slechts beperkte meerwaarde op voor landschappelijke aspecten, net als voor geluid, luchtkwaliteit en de weggebruiker. Een tracé zonder kanteldijk is daarnaast tenminste € 10 mln. duurder dan mét kanteldijk, deze kosten gaan het taakstellend budget voor het project te boven. Ook is een complexer

tunnelbeheerregime nodig, dat nog meer extra kosten met zich mee zal brengen. De balans slaat alles overwegend door naar het behouden van de kanteldijk. Het betreft hier immers ook bescherming van een dijkkring met zeer grote economische waarden. In het Ontwerp-Tracébesluit dat in het derde kwartaal van 2015 ter visie gaat, zal de kanteldijk daarom in stand worden gelaten.

3. Voortgang Beter Benutten

Hierna gaan wij in op het lopende Beter Benutten programma en het Beter Benutten vervoliprogramma (voor een uitgebreidere toelichting en praktijkvoorbeelden zie bijlage 1).

Het lopende Beter Benutten programma

Over de opzet en de maatregelen van het programma Beter Benutten bent u eerder geïnformeerd (Kamerstuk 33000 A, nr. 21). Het programma kenmerkt zich door een gezamenlijke, gerichte aanpak door rijk, regio en regionaal bedrijfsleven om te komen tot een betere spreiding over de dag in het gebruik van de infrastructurele netwerken en het optimaliseren en beter met elkaar verbinden van deze netwerken. Iedereen vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid. Zo heeft het bedrijfsleven in het Beter Benutten programma deelgenomen met zo'n 1.200 betrokken werkgevers. Zij zijn een onmisbare schakel in de samenwerking vanwege de directe invloed op hoe en wanneer werknemers reizen. Het gezamenlijk programma Beter Benutten heeft als streven de files met circa 20% te reduceren. Dit op specifieke trajecten in de gebieden van het land waar de meeste spitsdruk optreedt en ten opzichte van een situatie zonder het programma Beter Benutten. Op spoorgebied is het streven de groei op het spoor te accommoderen.

Het verheugt ons dat de samenwerking tussen regionale overheden, bedrijfsleven en het Rijk ertoe heeft geleid dat per 1 maart van dit jaar 237 multimodale maatregelen zijn uitgevoerd en opgeleverd. Volgens opgave van de regio komt een kleine 100 maatregelen nog dit jaar gereed. Het resterende aantal maatregelen wordt na 2015 opgeleverd. Het gaat daarbij met name om infrastructurele maatregelen, waarvoor ruimtelijke procedures moeten worden gevolgd of waarbij sprake is van samenhang met andere bouwwerkzaamheden en aanbestedingen, zoals bijvoorbeeld in een stationsgebied. De tussentijdse effecten van het programma Beter Benutten zijn in november 2014 gemeten op basis van 74 maatregelen die gereed waren en op basis van de tussentijdse effecten van maatregelen die in uitvoering zijn. De tussentijdse effectmeting laat een afname van de files op de specifieke trajecten van circa 9% zien.

Beter Benutten en regionaal spoor

In het programma Beter Benutten regionaal spoor werken het ministerie van Infrastructuur en Milieu en meerdere decentrale overheden in Noord en Oost Nederland en Limburg samen om bestaande of te verwachten problemen met de capaciteit in de spits of met de punctualiteit op diverse gedecentraliseerde lijnen op te lossen. Een aantal maatregelen is inmiddels al gerealiseerd, andere bevinden zich nog in een opstartfase. Gerealiseerd zijn bijvoorbeeld de verlenging van een aantal treinen op drie lijnen in Groningen en Friesland en op Zutphen-Hengelo-Oldenzaal en de inzet van enkele extra treinen in de spits op de Maaslijn. De decentrale overheden hebben laten weten dat de problematiek op deze lijnen al merkbaar is verlicht. Daarnaast zijn er voor meerdere lijnen ook maatregelen in voorbereiding op het gebied van de gedragsbeïnvloeding. Daarmee wordt beoogd

de spitsbelasting af te vlakken en de reizigers meer naar de randen van de spits of buiten de spits te laten reizen. Alle genoemde regio's werken aan of hebben in uitvoering projecten die stimuleren tot spits mijden op de treinen zelf en projecten speciaal gericht op studenten en scholieren, zoals wijzigingen van de aanvangstijden van MBO-, HBO- en universitair onderwijs en het stimuleren van het gebruik van e-bikes. In 2015 vinden de eerste effectmetingen plaats.

Het Beter Benutten vervolgprogramma

Aan de uitwerking en uitvoering van het vervolgprogramma Beter Benutten wordt volop gewerkt. In iedere regio wordt gekeken waar de grootste knelpunten zitten, welke reizigersstromen er zijn en welke partijen hier invloed op hebben. Inmiddels zijn 23 maatregelen in de uitvoeringsfase. In het kader van motie De Rouwe c.s. (Kamerstuk 33750 A, nr. 31) kan voorts worden gemeld dat veel regio's plannen uitwerken voor het realiseren van snelfietsroutes of ontbrekende schakels in snelfietsroutes. In de meeste gevallen moet nog een verdere uitwerking plaatsvinden voordat definitief kan worden besloten over de uitvoering. In de meeste gevallen vindt definitieve besluitvorming in het najaar plaats.

U wordt over de uitkomsten van de effectmetingen van het lopende Beter Benutten programma, de eerste effectmetingen van de maatregelen voor het regionaal spoor en de voortgang van het vervolgprogramma geïnformeerd bij gelegenheid van het overleg over het MIRT in het najaar.

4. Voortgang moties en toezeggingen

Hierna melden wij u de voortgang van een aantal moties en toezeggingen, niet alleen uit het Nota overleg MIRT van 24 november jl. maar ook uit de begrotingsbehandeling van 6 november 2013 (Handelingen II 2014/15, nr. 20, item 13).

Budget onderhoud wegen

U heeft verzocht (motie Van Veldhoven/De Rouwe, Kamerstuk 34000 XII-36) in kaart te brengen hoeveel aanvullend budget nodig is voor onderhoud van wegen in de periode tot 2028 en een overzicht te geven hoe ik de middelen voor wegonderhoud ga aanvullen. Tijdens het debat over de begroting is aangegeven dat er voldoende budget beschikbaar is voor beheer en onderhoud. Er is daarmee momenteel geen aanleiding om vanuit dit oogpunt de middelen voor Beheer en Onderhoud aan te vullen. Hierbij wordt uiteraard de vinger aan de pols gehouden en zal jaarlijks bij de begroting een meerjarig beeld worden gepresenteerd, waarbij ook de opgave voor vervanging en renovatie wordt meegenomen.

SER-Energieakkoord

Tijdens het Nota overleg MIRT op 24 november jongstleden is toegezegd u nader te informeren over de stand van zaken van de acties aangaande mobiliteit en transport (pijler 7) van het SER-Energieakkoord voor duurzame groei. Bij brief van 19 februari jongstleden heeft de Minister van Economische Zaken, de heer Kamp, (Kamerstuk 30196, nr. 196) de Uitvoeringsagenda Energieakkoord 2015 aangeboden. Met die brief is tevens voldaan aan de voornoemde toezegging.

In de gebiedsagenda's, MIRT-onderzoeken en MIRT-projecten wordt samen met partners in de regio en met bedrijfsleven gezocht naar kansen om aspecten van duurzaamheid slim mee te koppelen bij opgaven. Zo is bij de opgave voor het op orde brengen van de waterveiligheid van de Afsluitdijk ruimte beschikbaar gesteld voor de ontwikkeling van een proeflocatie voor een Blue Energy centrale, en is de gezamenlijke ambitie van Rijk en regio om de dijk energieneutraal te maken. Daarnaast zijn er ook projecten in MIRT-verband met een zelfstandige duurzaamheidsopgave, zoals de warmterotonde en het opstellen van warmtevisies in de Zuidvleugel, waarbij restwarmte wordt benut.

Elektrificatie regionale spoorlijnen

Bij de begrotingsbehandeling 2014 op 6 november 2013 is toegezegd samen met decentrale overheden, regionale vervoerders en bedrijfsleven de mogelijkheden voor vergroening van regionale spoorlijnen in kaart te brengen. Deze toezegging heeft geresulteerd in businesscases voor elektrificatie van de regionale spoorlijnen die op dit moment niet geëlektrificeerd zijn, dan wel het uitrusten van de treinen met motoren die op (bio-)LNG kunnen draaien. De rapportage over de businesscases ontvangt u hierbij¹.

Uit de rapportage blijkt dat de terugverdientijd van een investering in (bio-)LNG over het algemeen korter is dan een investering in elektrificatie. De terugverdientijd van investeringen in (bio-)LNG wordt berekend op circa 5 tot 18 jaar, voor elektrificatie is dit circa 13 tot 44 jaar. Hierbij moet worden opgemerkt dat voordat (bio-)LNG bij treinen operationeel kan worden nog een aantal stappen gezet moet worden. Hiertoe onderzoeken onder meer een aantal energiebedrijven, een vervoersbedrijf en een onderwijsinstelling gezamenlijk in het kader van het TKI-project (Topconsortia voor Kennis en Innovatie) "De Groene Trein" de mogelijkheden voor de transitie van diesel naar LNG-aandrijving bij personentreinen en het gebruik en opslaan van remenergie (hybride technologie). Als onderdeel van het SER-Energieakkoord (waarin is afgesproken dat het Nederlandse bedrijfsleven, belangenorganisaties en de overheid gezamenlijk werken aan een actieplan rondom de verdere introductie van duurzame brandstoffen in Nederland) is in de Actieagenda Duurzame Brandstoffenmix ook de vergroening van het regionaal spoor opgenomen.

In de MIRT-brief van 13 juni 2014 (Kamerstuk 33750, nr. 70) is aangegeven dat mede op basis van de businesscases een afwegingskader en een financieel kader voor vergroening van de diesellijnen opgesteld zou worden. In de MIRT-brief van 17 november 2014 (Kamerstuk 34 000 A, nr. 15) is vervolgens aangegeven dat uw Kamer hierover naar aanleiding van de Landelijke OV- en Spoortafel geïnformeerd wordt. Hierbij wordt aan deze toezegging voldaan. Aangezien diverse decentrale overheden de ambitie

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

hebben om hun diesellijnen te elektrificeren en die voorstellen op basis van criteria, die voor alle indieners gelijk zijn, moeten worden beoordeeld is afgesproken dat decentrale overheden projectvoorstellen voor vergroening van regionale spoorlijnen kunnen indienen in het kader van de Herijking. Dit is inmiddels ook gebeurd. Ten aanzien van het afweegkader wordt aangesloten bij het afweegkader zoals dat gehanteerd zal worden in het kader van de Herijking. Hierdoor kan besluitvorming hierover en over andere projecten, die in het kader van de Herijking ingediend zijn, op uniforme wijze plaatsvinden.

Aardbevingen en infrastructuur

In het Nota overleg MIRT van 24 november 2014 is de toezegging gedaan dat uw Kamer geïnformeerd zou worden over het omgaan met rijksinfrastructuur en aardbevingen in de Gebiedsagenda en over de veiligheid van de Zuidelijke Ringweg Groningen in het bijzonder. De (gevolgen van) aardbevingen ten gevolge van gaswinning in Groningen zijn opgenomen in de gebiedsagenda.

Naast de inzet op schadeherstel en preventie van schade aan gebouwen verdient ook de mate waarin civiele bouwwerken zoals tunnels, dijken en bruggen bestand zijn tegen aardbevingen aandacht. Voor de veiligheid van de Zuidelijke Ringweg Groningen betekent dit dat meer kennis wordt ontwikkeld, in praktische wisselwerking met de realisatie van dit project en het nader ontwikkelen van elementen voor normstelling en bouwregelgeving. Door op deze wijze met dit project om te gaan wordt bewerkstelligd dat in het project Zuidelijke Ringweg al zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met een robuuster toekomstig kader voor bouwwerken in aardbevingsgevoelige gebieden en wordt tegelijk de nodige kennis verder ontwikkeld voor zowel de normstelling als de uitvoering in de praktijk. Ook voor het project 'Verdubbeling N33 Zuidbroek-Appingedam' geldt dat al zoveel mogelijk rekening zal worden gehouden met aardbevingen. Voor beide projecten is afgesproken dat indien het risico op bodembewegingen ten gevolge van aardgaswinning noodzaakt tot meerkosten voor het aardbevingsbestendig bouwen (zoals grondverdichtingen, extra trekstangen of zwaardere opleggingen van de viaducten) de aantoonbare meerkosten van die wijzigingen in dit specifieke geval ten laste worden gebracht van de NAM.

Ook voert het Kabinet op dit moment gesprekken met het waterschap Noorderzijlvest en de NAM over de gevolgen voor zowel primaire als regionale waterkeringen (respectievelijk zeedijken en kanaaldijken) en de meerkosten die het aardbevingsbestendig maken daarvan met zich mee brengt. U wordt over de uitkomsten van de gesprekken geïnformeerd.

Elektrische fiets

In het Nota overleg MIRT 24 november jl. is een motie ingediend (Kamerstuk 34 000 A, nr. 26) waarin is gevraagd om aanpassing van de verkeers- en vervoermodellen van IenM om de elektrische fiets mee te kunnen nemen als serieuze variant bij het zoeken naar oplossingen van bereikbaarheidsproblemen.

De fiets speelt een belangrijke rol bij de transitie naar duurzame mobiliteit. Het is daarbij van belang dat ook de elektrische fiets als serieuze oplossingsmogelijkheid wordt meegenomen in het uitwerken van de stedelijke bereikbaarheidsopgaven in Nederland en in de verkeersmodellen die hierbij worden gebruikt. We zien namelijk dat van alle fietskilometers inmiddels ruim een tiende (12 procent) per elektrische fiets wordt afgelegd. De gemiddelde afstand die daarbij wordt afgelegd is 6,3 kilometer. Dat is bijna een verdubbeling ten opzichte van de gemiddelde afstand die met de gewone fiets wordt afgelegd (3,6 kilometer). Dit kan verstrekkende gevolgen hebben voor de rol van de fiets in ons mobiliteitssysteem. Voor het integraal meenemen van de ontwikkeling van de elektrische fiets in de vervoersprognoses met de strategische modellen is nader onderzoek nodig, op basis van actuele gegevens over het feitelijk verplaatsingsgedrag met de elektrische fiets (in plaats of naast het gebruik van de 'gewone' fiets). Samen met Rijkswaterstaat, het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, het CROW-Fietsberaad en het Planbureau voor de Leefomgeving zijn alle nodige acties in gang gezet om onze modellen te actualiseren. Het streven is de elektrische fiets eind 2016 volwaardig in onze modelberekeningen te kunnen meenemen.

Tot slot

Met de beslissingen en maatregelen die in het kader van het MIRT in de afgelopen tijd zijn genomen en die in de komende tijd nog zullen worden genomen, door het Rijk en in samenwerking met andere overheden en bedrijfsleven, worden goede bijdragen geleverd aan een duurzame economische groei voor dit land.

De minister van Infrastructuur en Milieu,

M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

W.J. Mansveld

BIJLAGE 1.

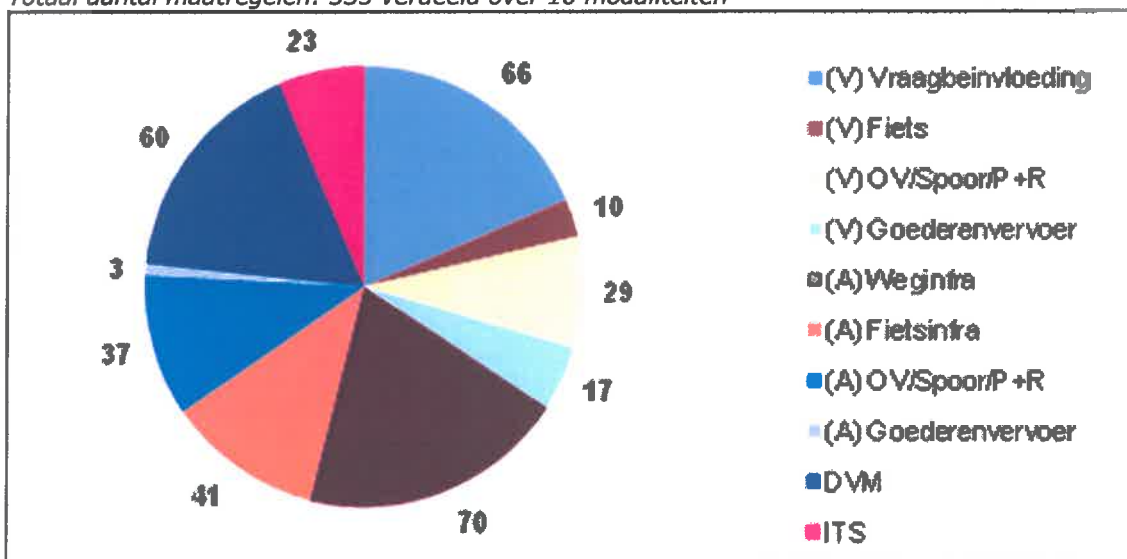
A. Het lopende Beter Benutten programma

Het programma Beter Benutten kenmerkt zich door een gezamenlijke, gerichte aanpak door rijk, regio en regionaal bedrijfsleven om te komen tot een betere spreiding over de dag in het gebruik van de infrastructurele netwerken en het optimaliseren en beter met elkaar verbinden van deze netwerken. Iedereen vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid. Het gezamenlijk programma Beter Benutten heeft als streven de files met circa 20% te reduceren. Dit op specifieke trajecten in de gebieden van het land waar de meeste spitsdruk optreedt en ten opzichte van een situatie zonder het programma Beter Benutten. Op spoorgebied is het streven de groei op het spoor te accommoderen.

In december 2011 zijn met tien regio's^[1] afspraken gemaakt over de uitvoering van multimodale maatregelen (zie overzicht hieronder). Na 2011 zijn met nog twee regio's afspraken gemaakt over maatregelen. In totaal omvat het programma Beter Benutten 355 maatregelen.

Wij zijn verheugd dat de samenwerking tussen regionale overheden, bedrijfsleven en het Rijk ertoe heeft geleid dat per 1 maart van dit jaar 237 maatregelen zijn uitgevoerd en opgeleverd. Volgens opgave van de regio komt een kleine 100 maatregelen dit jaar gereed. Het resterende aantal maatregelen wordt na 2015 opgeleverd. Het gaat daarbij met name om infrastructurele maatregelen, waarvoor ruimtelijke procedures moeten worden gevolgd of waarbij sprake is van samenhang met andere bouwwerkzaamheden en aanbestedingen, zoals bijvoorbeeld in een stationsgebied.

Totaal aantal maatregelen: 355 verdeeld over 10 modaliteiten



De tussentijdse effecten van het programma Beter Benutten zijn in november 2014 gemeten op basis van 74 maatregelen die gereed waren en op basis van de

[1] December 2011: Metropoolregio Amsterdam, Arnhem-Nijmegen, Brabant, Haaglanden, Groningen-Assen, Maastricht, Midden Nederland (Utrecht), Rotterdam, Twente, en Zwolle-Kampen. Na 2011: Leeuwarden en Stedendriehoek (Deventer, Zutphen, Apeldoorn).

tussentijdse effecten van maatregelen die in uitvoering zijn. De tussentijdse effectmeting laat een afname van de files op de specifieke trajecten van circa 9% zien.

Naast het monitoren en meten van de effecten wordt de methodiek die hieraan ten grondslag ligt, regelmatig gemonitord door een team van wetenschappelijke experts.

Een verdere update van de resultaten wordt bekend gemaakt op de resultatendag die wij op 25 juni 2015 samen met de twaalf regio's organiseren. Eind 2015 wordt nogmaals een effectmeting opgeleverd.

Het programma heeft uiteenlopende maatregelen opgeleverd die hebben geleid tot een betere spreiding van het gebruik van de infrastructurele netwerken, respectievelijk het optimaliseren en met elkaar verbinden van de infrastructurele netwerken. In onderstaand kader zijn enkele voorbeelden opgenomen.

Voorbeelden ander reisgedrag:

Slim uit de spits

Met het project Slim uit de Spits droegen ruim 20.000 deelnemers bij aan een betere bereikbaarheid van de regio Arnhem-Nijmegen. Het project liep van 1 mei 2013 tot 1 januari 2015 en is in die looptijd geëvolueerd van een traditioneel spitsmijdenproject naar een project waarin andere belonings- en informatieprikkele werden geïntroduceerd. Het project groeide uit van 6.000 deelnemers naar zo'n 20.000 deelnemers en van 4.000 spitsmijdingen naar 7.000 per dag. Op basis van een korte nameting van twee maanden lijkt het merendeel van de reizigersgroepen hun spitsmijdgedrag door te zetten ook na het stoppen van de beloning met spaarpunten.

Fietsgebruik in thuiszorg bespaart 25% reiskosten

In de regio Twente is het aantal autokilometers bij zorginstelling Carintreggeland met 25% verminderd door het stimuleren van het e-fietsgebruik onder thuiszorgpersoneel. Dat is het resultaat van een pilot gedragsbeïnvloeding onder thuiszorgmedewerkers. Gingen de medewerkers voor de pilot over het algemeen met de auto naar het werk, tijdens de pilot werden het woon-werkverkeer en de dienstritten voornamelijk met de e-fiets afgelegd. Ook privé stapte men meer op de fiets. De pilot leidde tot een bewustere keuze voor een vervoermiddel. Voor de zorginstelling Carintreggeland leverde de pilot een besparing van 25% op voor de autokilometervergoeding.

Slim Werken Slim Reizen in Arnhem - Nijmegen

Binnen het project SWSR (Slim Werken Slim Reizen) uit de regio Arnhem-Nijmegen is getracht mensen en organisaties aan te zetten om hun gedrag te veranderen en duurzaam spits te mijden. De aanpak is geënt op drie hoofdlijnen: Fluitend naar je werk, Gastvrij bereikbaar en een Gebiedsbrede aanpak. Dit heeft geresulteerd in 250 bedrijven die actief deelnemen en 1.800 spitsmijdingen per werkdag.

Spookfiles A58

Een spookfile is een file die veroorzaakt wordt door het gedrag van weggebruikers. Vermijdbare snelheidsverschillen leiden tot filevorming die in golven over het netwerk gaan. Binnen het project Spookfiles A58 werken drie opdrachtgevers (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat) en elf consortia van marktpartijen samen aan een Spookfiledienst voor de A58 en een bredere aanpak en architectuur voor

coöperatieve ITS in Nederland. Binnen dit project is gekozen voor de PCP-methodiek (Pre-Commercial Procurement). Deze methodiek maakt samenwerking tussen markt en overheid mogelijk, maar stimuleert naast gezamenlijke kennisontwikkeling ook onderlinge concurrentie in de markt. Gedurende de ontwikkelfase (Q1 2014) is door alle partijen gezamenlijk het speelveld bepaald waarbinnen marktpartijen met elkaar kunnen concurreren en hun eigen product en business case ontwikkelen. Op dit moment zijn 2.000 automobilisten uitgerust met de Spookfiledienst die beschikbaar is via een app of navigatiesysteem (connected systeem). Vanaf september 2015 start de uitrol van coöperatieve systemen (naast connected dienstverlening), waarbij voertuigen met elkaar en de 'wegkant' communiceren.

Voor meer informatie zie de Beter Benutten website www.beterbenutten.nl waar meer voorbeelden te vinden zijn over dat wat bereikt is in mobiliteit via Beter Benutten.

Bedrijfsleven

Door Beter Benutten is naast de aanleg van infrastructuur een extra mogelijkheid ontstaan om de bereikbaarheid van de regio's en daarmee de economie te versterken. Het bedrijfsleven heeft in het Beter Benutten programma deelgenomen met zo'n 1.200 betrokken werkgevers. Zij zijn een onmisbare schakel in de samenwerking vanwege de directe invloed op hoe en wanneer werknemers reizen. Het is positief dat men elkaar in toenemende mate weet te vinden bij het ontwikkelen van oplossingen en het koppelen van verschillende belangen.

Daarmee ontwikkelt zich een werkwijze bij publieke en private partners die erin voorziet om op een vernieuwende wijze en met innovatieve maatregelen bij te dragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio's, maar ook aan de leefbaarheid en concurrentiekracht.

B. Het Beter Benutten vervolgprogramma

Aan de uitwerking en uitvoering van het vervolgprogramma Beter Benutten wordt volop gewerkt. In iedere regio wordt gekeken waar de grootste knelpunten zitten, welke reizigersstromen er zijn en welke partijen hier invloed op hebben. Inmiddels zijn 23 maatregelen in de uitvoeringsfase. Bij het vervolg van Beter Benutten gaat het om de volgende soorten maatregelen:

- Betrokkenheid werkgevers. De maatregelen rondom de betrokkenheid van werkgevers zoals in Amsterdam, Midden Nederland, Rotterdam, Zwolle Kampen hebben tot doel de participatie van werkgevers in de regionale gebieden voor het vervolgprogramma verder te vergroten. Werkgevers nemen in dit kader maatregelen die werknemers faciliteren in hun reiskeuze zoals het introduceren van mobiliteitsbudgetten, het aanbieden van gesloten collectief vervoer of bijvoorbeeld het uitvoeren van acties als "low car diet".
- Fietsmaatregelen. De fietsmaatregelen zoals in Amsterdam, Twente en Maastricht zijn gericht op het stimuleren van het fietsgebruik in combinatie met verbeteringen van de benodigde fysieke voorzieningen (fietspaden, kwaliteit fietsenstallingen etc.). Doel is om de reizigers te verleiden in plaats van de auto, vaker de fiets te gebruiken.
- Goederenvervoer en Logistiek. In alle 12 regio's zijn er plannen om logistieke maatregelen te nemen. De precieze aard van de maatregelen

wordt veelal pas in de loop van 2015 en 2016 duidelijk maar zal zich in beginsel in meer of mindere mate richten op samenwerking en afstemming in de keten, verhoging van de beladingsgraad, informatie delen (ITS), betere benutting van binnenvaart en spoor, retourlogistiek, bouwlogistiek, stadslogistiek, afvaltransport en e-commerce.

- Snelfietsroutes. Veel regio's werken plannen uit voor het realiseren van snelfietsroutes of ontbrekende schakels in snelfietsroutes. In de meeste gevallen moet nog een verdere uitwerking plaatsvinden voordat definitief kan worden besloten over de uitvoering. In de meeste gevallen vindt definitieve besluitvorming in het najaar plaats.
- Spitsmijdenprojecten, waarbij naast (financiële) beloningen ook andere prikkels (zoals informatie) worden toegepast om reizigers bewust te maken van hun reiskeuze.
- P+R/Parkeren. De focus in deze plannen ligt enerzijds op het verhogen van het gebruik van bestaande P+R's door marketing en informatievoorziening, anderzijds op het uitbreiden van capaciteit.
- ITS. Binnen het programma Beter Benutten zijn zeven projecten gerealiseerd op het terrein van intelligente transportsystemen (ITS). Dit zijn de projecten Multimodale reisinformatie, Spookfiles, Open parkeerdata, Brabant in-car III, Reisinformatiediensten, Data Top 5 en Blauwe Golf Verbindend. Resultaten hiervan zijn onder andere vijf nieuwe OV-planners, vijf nieuwe dan wel verbeterde reisapps die vertrektijdstip en routekeuze beïnvloeden, een gestructureerde data-ontsluiting t.b.v. deze diensten en daarnaast zijn de eerste coöperatieve toepassingen getest en uitgevoerd op de A67 en A58. Ook is een intensieve samenwerking ontstaan tussen deelnemende overheden en ITS-bedrijven die onder andere een waardevolle technische architectuur heeft opgeleverd alsook veel ervaringen met de onderlinge rolverdeling. Op deze basis zal verder gebouwd worden in het Vervolg van Beter Benutten.

Naast de reeds 23 maatregelen die in uitvoering zijn, wordt in de regio's de laatste hand gelegd aan de vaststelling van nog zo'n 150 maatregelen. Daarna gaan ook deze maatregelen in uitvoering.