

Nr **Vraag**

- 1 Hoe verhouden de bezuinigingsvoorstellen met betrekking tot spoor zich tot de uitspraak in de bezuinigingsvoorstellen dat de ambitie van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (hierna: PHS) overeind blijft, maar de precieze uitwerking nader wordt ingevuld op basis van de Lange Termijn Spooragenda en de herijking van de spoorprogramma's en -projecten die in 2013 is voorzien? Brengt dit nog een risico met zich mee met betrekking tot de haalbaarheid van het bezuinigingspakket? Zo ja, welk risico?
- 2 Hoe is de € 300 mln. bezuiniging met betrekking tot PHS precies opgebouwd? Kunt u dit uitsplitsen? Welk deel wordt bezuinigd op de infrastructuur en welk deel op mitigerende maatregelen?
- 3 Bestaat de kans dat de bezuinigingen in het PHS ten koste gaan van geluidswerende maatregelen?
- 4 Wordt het overleg met de regio over alternatieve oplossingen voor Zwolle Spoort (inclusief Herfte), waarover ProRail in april met een rapport komt, meegenomen in dit bezuinigingsvoorstel? Zo ja, op welke wijze? Wanneer wordt er een besluit over een voorkeursoplossing en de financiering daarvan verwacht?
- 5 Is er al zicht op wanneer PHS-maatregelen op de spoorlijn Utrecht – Eindhoven zullen worden uitgevoerd en daarmee samenhangend in welke tijdsperiode de opwaardering van de N65 zal plaatsvinden?
- 6 Wat is de voortgang van de planvorming voor een nieuw intercitystation nabij Eindhoven Airport?
- 7 Kunt u aangeven welke delen van het project Openbaar Vervoer Schiphol Amsterdam Almere Lelystad (OV SAAL) geen doorgang zullen vinden? Wat zijn de gevolgen hiervan?
- 8 Staat de ongelijkvloerse kruising bij Arnhem-Oost ter discussie?
- 9 Welke gevolgen heeft het schrappen van één treinpad voor de routeringsvarianten van het goederenvervoer?
- 10 Met betrekking tot PHS: welke mitigerende en compenserende maatregelen zijn nodig om de geplande goederenpaden door Oost-Nederland in te kunnen passen? Kan hier ook een schatting van de kosten voor worden gegeven?
- 11 Welke gevolgen heeft het schrappen van één treinpad voor de ambities met betrekking tot personenvervoer binnen PHS?
- 12 Wat zijn de effecten van de toename van het aantal goederentreinen langs de Oost-Nederlandse kernen, bijgesteld naar de laatste prognoses?
- 13 Welke mitigerende en compenserende maatregelen zijn nodig om de geplande goederenpaden door Oost-Nederland te kunnen laten plaatsvinden, bijgesteld naar de laatste prognoses? Kan hierbij ook schatting worden gegeven van de kosten?
- 14 Wat betekent het schrappen van één extra goederenpad in het kader van PHS Oost-Nederland voor de overlast en overgangen van deze spoorroutes?
- 15 Kan aangegeven worden hoe de bezuiniging van € 300 mln. op het goederenvervoer per spoor in Oost Nederland wordt ingevuld?

- | Nr | Vraag |
|-----------|--|
| 16 | Kan, in het licht van de opmerking dat de keuze voor één goederenpad over de IJssellijn is ingegeven door de lagere goederenprognose, worden aangegeven wat de effecten van de herijkte goederenprognoses zijn op het aantal treinen via de verschillende spoorlijnen in Nederland en de routeringsvarianten? Betekent dit bijvoorbeeld dat er meer goederentreinen dan voorzien blijven rijden via de route Amersfoort-Zwolle? Is het waar dat dat ProRail hier ook onderzoek naar gedaan heeft? Zo ja, kan de Kamer de uitkomsten van dit onderzoek ontvangen? |
| 17 | a. Kan aangegeven worden of er binnenkort nieuwe reizigersprognoses verschijnen? Zo ja, wanneer worden deze verwacht? Zo nee, waarom niet?
b. Kan aangegeven worden of nieuwe reizigersprognoses effecten kunnen hebben op het spoorboekloos reizen in de Randstad en daarmee ook voor de beschikbaarheid voor goederentreinen op de spoorlijnen waar nu spoorboekloos reizen gepland is? Kan tevens aangegeven worden of dit gevolgen heeft voor de routeringsvarianten voor het goederenvervoer? Zo ja, welke? |
| 18 | Hoe wordt de afwikkeling van het goederenvervoer richting Noord-Duitsland geregeld nu de spoorverbetering via de IJsselroute geschrapt is? |
| 19 | Waarom wordt de ongelijkvloerse kruising bij het goederenspoor Elst niet geschrapt nu de IJsselroute geschrapt wordt? Wat zijn hiervan de kosten? |
| 20 | Klopt het dat als de regio bijlegt voor het project N23 Alkmaar – Zwolle tweede kraal, dit project door kan gaan? Zo ja, welk bedrag moet hiervoor door de regio worden bijgelegd? |
| 21 | In hoeverre zijn eventuele TENT-T (Trans-Europees Vervoersnetwerk) gelden uit Europa meegewogen in de keuzes uit het voorstel voor de bezuinigingen? |
| 22 | In hoeverre zijn publiek private samenwerkingen (PPS) meegenomen in het proces om te komen tot het bezuinigingsvoorstel? Indien PPS is meegenomen, kan dan inzichtelijk worden gemaakt op welke wijze dat is gedaan? Indien PPS niet is meegenomen, waarom dan niet? Heeft de Financial Close voor het DBFM project N33 Assen – Zuidbroek geleid tot inzichten die in het bezuinigingsvoorstel zijn meegenomen? Hoe kijkt de minister aan tegen deelname van bijvoorbeeld pensioenfondsen in wegenprojecten? Ziet de minister mogelijkheden om door middel van creatieve PPS-constructies wegenprojecten te versnellen dan wel voor lagere kosten aan te leggen? |
| 23 | Is er bij de bezuinigingsopgave ook gekeken naar prijsbeleid, bijvoorbeeld tolheffing? |
| 24 | Wanneer is het beleidskader tol, dat nodig is voor wegenprojecten met een tologgave (doortrekking A15, Nieuwe Westelijke Oeververbinding en de verbinding A13/A16), gereed? Kan tevens worden aangegeven op welke wijze wordt gezorgd dat de planvorming voor deze drie wegenprojecten met een tologgave niet wordt vertraagd? |
| 25 | Welke regio's hebben concrete voorstellen gedaan om projecten waarvan wordt voorgesteld om ze te temporiseren, toch ongetemporeerd uit te voeren middels voorfinanciering? |
| 27 | Is er in het kader van de A1 Apeldoorn – Azelo in de gesprekken met de regio gesproken over eventuele voorfinanciering? Zo ja, wat waren de conclusies van dat gesprek en wat zijn de gevolgen als de regio wil voorfinancieren, maar daardoor het project wel naar voren moet worden gehaald in de planning? |

- | Nr | Vraag |
|-----------|--|
| 28 | Kan aangegeven worden welk aanbod door de regio is gedaan met betrekking tot de A1? Kan hierbij tevens worden aangegeven wat dit bod betekent voor de rijksbegroting? |
| 29 | Kan aangegeven worden in hoeverre het belang van de A1 als achterlandverbinding (TEN-T corridor) is meegewogen bij de beslissing om de aanpak van de A1 naar achteren te schuiven? |
| 30 | Is het waar dat het percentage vrachtauto's op de A1 over de hele lengte tussen Apeldoorn en Azelo meer dan 20% bedraagt en op sommige delen zelfs tot 25% en is het waar dat het aandeel van zware vrachtauto's meer dan 2/3 is? Zo ja, op welke wijze wordt met deze omstandigheid rekening gehouden? |
| 31 | Kan, ten aanzien van de aankondiging in de kabinetsreactie op de laatste CPB-ramingen (Kamerstuk 33 566, nr. 1) dat er middelen beschikbaar komen voor de aanleg van 700 parkeerplaatsen voor vrachtvervoer langs de A1 en de A67, worden aangegeven hoeveel parkeerplaatsen aan elke weg worden toegewezen, welk bedrag hieraan wordt verbonden en wanneer en op welke wijze deze middelen beschikbaar komen? |
| 32 | Is het mogelijk om de verschillende projecten van de N35 gelijktijdig aan te besteden zodat wellicht een aanbestedingsvoordeel kan worden gehaald? Zo ja, welke mogelijkheden zijn dit? Zo nee, waarom niet? Indien de mogelijkheid bestaat, is dit dan meegenomen in de totstandkoming van het bezuinigingsvoorstel? |
| 33 | Kan met het budget voor de N35 Nijverdal-Wierden de geplande opwaardering tot een stroomweg met 2x2 rijstroken, ongelijkvloerse aansluitingen en een maximumsnelheid van 100 km/h gerealiseerd worden? Zo ja, wat zijn de start- en opleverdatum? Zo nee, wat wordt voor dit bedrag gerealiseerd? |
| 34 | Bestaat de mogelijkheid om (een deel van) de N35 over te dragen aan de provincie Overijssel en de provincie hierdoor de mogelijkheid te bieden de opwaardering van de N35 voor eigen rekening en risico te realiseren? |
| 35 | Kan, ten aanzien van de mededeling in de brief over de laatste CPB-ramingen (Kamerstuk 33 566, nr. 1) dat er middelen beschikbaar gesteld worden voor de N35 Zwolle-Wijthmen, worden aangegeven om hoeveel middelen dit gaat en wanneer en op welke wijze deze middelen beschikbaar komen? |
| 36 | Komt het verkeersveiligheidsprogramma voor de N35 Wijthmen-Nijverdal in aanmerking voor financiering uit het budget van «Meer veilig 3»? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet? Kan tevens worden aangegeven of regionale cofinanciering een afwegingscriterium is binnen het programma «Meer veilig 3»? |
| 37 | Wordt met het schrappen van de € 5 mln. voor het verkeersveiligheidsprogramma N35 Wijthmen-Nijverdal de EuroRAP-doelstelling losgelaten? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet? |
| 38 | Wat zou de financiële consequentie zijn wanneer de aanleg van de Rotterdamsebaan niet twee maar één jaar wordt uitgesteld? |
| 39 | Hoeveel zou er bezuinigd kunnen worden door de plannen voor de Rotterdamsebaan te schrappen en de situatie te laten zoals deze nu is? |
| 40 | Heeft de regio zelf voorstellen gedaan om de maatregelen met betrekking tot de A67 (Leenderheide – Geldrop en no-regret) niet te schrappen? Zo ja, wat waren die voorstellen? |
| 41 | Is bij het voorstel om de no-regretmaatregelen op de A67/E3 te schrappen, meegewogen dat de A67 een belangrijke Europese vervoerscorridor tussen Antwerpen en het Ruhrgebied is? |
| 42 | Welke maatregelen maken deel uit van het no-regret pakket voor de A67? |

Nr	Vraag
43	Wat zijn de implicaties op de verkeersveiligheid en de externe veiligheid van het schrappen van de rijksbijdrage aan het no-regret pakket A67?
44	Wat is de vervangingstermijn van de bestaande A6-brug over de Skarster Rien?
45	Bestaan er mogelijkheden om efficiëntievoordelen te behalen door de vervanging van de brug bij Skarster Rien te versnellen en te combineren met de ombouw van knooppunt Joure?
46	In hoeverre is de feitelijke congestieproblematiek meegewogen in het besluit om de rijksbijdrage aan de verbreding van de N50 tussen Kampen en Kampen-Zuid te schrappen?
47	Zijn er al bindende afspraken gemaakt (o.a. over investeringen in het onderliggende wegennet?) met de gemeente Kampen en/of provincie Overijssel over de verbreding van de N50 tussen Kampen en Kampen-Zuid?
48	Is het mogelijk om door de uitvoering van quick-win maatregelen op de A20, de noodzaak voor aanpak van de A13/A16/A20 voor een langere termijn weg te nemen? Zo nee, waarom niet?
49	Is het mogelijk de Portway 2012-variant in het besluitvormingsproces te betrekken?
50	Welk bedrag van de berekende tolinkomsten van de Blankenburg-tunnel en de A13/A16 (voor ieder project afzonderlijk aan te geven) wordt ingezet voor inpassing c.q. voor de aanvulling van het infrastructuurfonds?
51	Hoeveel zou er bezuinigd kunnen worden door de aanleg van een nieuw stuk snelweg ten noorden van Rotterdam tussen de A13 en de A16 te schrappen?
52	Hoeveel zal de toename van de stikstof- en fijnstofconcentratie bedragen op het gedeelte waar de weg ten noorden van Rotterdam tussen de A13/A16 wordt aangelegd in het geval dat deze plannen doorgaan?
53	Is er een integrale afweging gemaakt tussen de vele projecten (o.a. A4 Passage en Poorten & Inprikkers, Rotterdamsebaan, A4 Midden-Delfland, A13/A16/A20) in de Zuidvleugel die in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) zijn opgenomen? Zo nee, waarom niet?
54	Is het mogelijk om de daadwerkelijke besluitvorming over de projecten A4 Passage en Poorten & Inprikkers, Rotterdamsebaan, A4 Midden-Delfland, A13/A16/A20 met elkaar te verbinden?
55	Is het voldoende duidelijk wat de implicaties van de vele projecten in de Zuidvleugel zijn op het knooppunt Kethelplein?
56	Hoeveel wordt er bezuinigd door de temporisering van de aanleg van de tram naar de Uithof in Utrecht?
57	Wat zijn de implicaties voor de temporisering van de aanleg van de tram naar de Uithof voor de bereikbaarheid in de regio Utrecht en wat zijn de implicaties van de temporisering van de aanleg van de tram naar de Uithof op de uitvoering van de Ring Utrecht?
58	In hoeverre wijken de ramingen van de kosten voor de A27-Ring Utrecht (2x7) af van die in de quick scan 2009? Waardoor zijn deze afwijkingen veroorzaakt?
59	Voldoet de oplossingsrichting A27-Ring Utrecht (2x7) aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit, wanneer men dit bijstelt aan de prognoses uit 2012?
60	Hoe groot is het aantal voertuigverliesuren in de oplossingsrichting A27-Ring Utrecht (2x7) en wat zijn de kosten daarvan? Hoeveel zou dit zijn wanneer men rekening houdt met actuele prognoses?

- | Nr | Vraag |
|-----------|---|
| 61 | Hoe groot is het aantal voertuigverliesuren in de oplossingsrichting Kracht van Utrecht en wat zijn de kosten daarvan? Hoeveel zou dit zijn wanneer men rekening houdt met actuele prognoses? |
| 62 | <p>a. Kan de minister inzicht geven in de gevolgen voor doorstroming en milieukwaliteit (waaronder lokale luchtkwaliteit) van en rondom de Noordelijke Randweg Utrecht (hierna: NRU) door dit project uit te stellen naar 2026–2028, mede gelet op het extra te verwachten verkeer gedurende de uitvoering van het project A27 ring Utrecht?</p> <p>b. Hoeveel gaat de voorgestelde oplossingsrichting NRU volgens de laatste ramingen kosten? Wat zijn hierbij de kosten voor technische ballast enerzijds en inpassingsmaatregelen anderzijds?</p> <p>c. Klopt het dat eerder juist is afgesproken de NRU voorafgaand aan de A27 aan te pakken?</p> <p>d. Betekent het later aanpakken van de NRU niet dubbel werk omdat er toch maatregelen zullen moeten worden genomen gedurende de werkzaamheden aan de A27? Werkt uitstel van NRU met andere woorden niet juist kostenverhogend?</p> <p>e. Klopt het dat de NRU onderdeel is van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL)? Wat betekent het uitstellen van dit project voor het halen van de doelen van het NSL?</p> <p>f. Kunt u aangeven welke uitgestelde projecten nog meer van belang zijn voor het halen van de doelen uit het NSL?</p> <p>g. Kunt u aangeven welke aanvullende maatregelen u neemt om de doelen van het NSL ondanks het uitstel van deze projecten op tijd te halen?</p> |
| 63 | <p>a. Waarom is voor de Ring Utrecht het economisch rendement niet doorslaggevend? Waarom wordt daar niet uitgegaan van een maatschappelijke kostenbatenanalyse (hierna: MKBA) en een risicoanalyse?</p> <p>b. Wat is het gereserveerde bedrag voor de Ring Utrecht? Is in dit bedrag al rekening gehouden met eventuele extra investeringen vanwege de bouwrisico's?</p> <p>c. Wat is de begrote investering voor de A27-Ring Utrecht 2x7 buiten de bak? Is dit gebaseerd op de laatste ramingen en betreft dit alle kosten? Wat zijn hierbij de kosten voor technische ballast enerzijds en inpassingsmaatregelen anderzijds? Wat kost de variant met 2x6 binnen de bak? Is dit gebaseerd op de laatste ramingen en betreft dit alle kosten? Hoe groot is de onzekerheidsmarge van deze bedragen?</p> <p>d. Klopt het dat technische oplossingen voor het folie bij de A27 bakverbreding nog niet voorhanden zijn, maar dit onderdeel is van de aanbesteding? Waarom wordt de oplossing van dergelijke omvangrijke risico's pas gezocht tijdens de aanbestedingsfase? Is er een maximum gesteld aan het bedrag voor de bouwtechnische oplossing?</p> |
| 64 | Wat zijn de geschatte kosten (ook maatschappelijk) indien de folieconstructie bij een verbreding van de bak bij Amelisweerd beschadigd raakt? |
| 65 | Wat kan er bespaard worden wanneer de A27 bij Amelisweerd twee maal zes rijstroken krijgt ten opzichte van twee maal zeven rijstroken en dus binnen de bak blijft? |
| 66 | Hoeveel zou er bezuinigd worden door de plannen voor de A27 bij Amelisweerd te schrappen en de huidige situatie te behouden? |
| 67 | Hoeveel zal de toename van de stikstof- en fijnstofconcentratie bedragen op het gedeelte van de A27 bij Amelisweerd waar een verbreding plaatsvindt in het geval dat deze plannen doorgaan? |

Nr	Vraag
68	Bestaat de mogelijkheid om met voorfinanciering door de provincie Groningen (bijvoorbeeld uit RegioSpecifiekPakket-middelen) de verbreding van de A7 bij Groningen ongetemporiseerd door te voeren?
69	Is voor de A15 al duidelijk voor welke inpassingsvariant wordt gekozen?
70	Hoeveel zou er bezuinigd kunnen worden door de aanleg van een nieuw stuk snelweg tussen de A12 en A15 bij Nijmegen te schrappen?
71	Hoeveel zal de toename van de stikstof- en fijnstofconcentratie bedragen op het gedeelte waar de weg tussen de A12 en A15 bij Nijmegen wordt aangelegd in het geval dat deze plannen doorgaan?
72	Is er inzake de N18 al inzicht in een mogelijke meevaller in de aanbesteding?
73	Kan een mogelijke meevaller in de aanbesteding van de N18 worden gebruikt voor verdiepte ligging bij Haaksbergen?
74	Bestaat er inzicht in het oplossend vermogen van de nieuwe oost-west verbinding tussen Eindhoven en Helmond (onderdeel verkeersruit Eindhoven-Helmond) en kan de rijksbijdrage van € 259 mln. niet effectiever worden ingezet om de bereikbaarheid van de brainport te verbeteren?
75	Wat zijn de implicaties van de temporisering van de rijksbijdrage aan de verbreding van de A58 voor de haalbaarheid van de voorfinanciering door de provincie Noord-Brabant en een consortium van marktpartijen?
76	Kunt u overzichtelijk aangeven hoe het budget voor wegen, OV/Spoor, vaarwegen en Regionaal/Lokaal zich de afgelopen jaren heeft ontwikkeld met daarbij onderscheid naar aanleg en beheer & onderhoud?
77	Waarom gebruikt u de gangbare verdeelsleutel voor de bezuinigingen op de infrastructuur, terwijl de problemen op met name de weg ondertussen behoorlijk afgenomen zijn?
78	Kunt u aangeven wat tot nu toe de gevolgen zijn van de bezuinigingen op regionale en lokale infrastructuur? Waar leggen de regio's hoofdzakelijk de bezuinigingen neer?
79	Kunt u aangeven op welke manier u projecten gaat vertragen? Op welke onderdelen gaat u afwijken van de kaders van Sneller en Beter?
80	Kunt u aangeven op welke manier de investeringen en andere maatregelen van het Rijk, de regio en het bedrijfsleven beter op elkaar aan gaan sluiten zodat elke euro optimaal kan renderen?
81	Waarom kiest u voor de invulling van de nieuwe investeringen in wegen voor de gebieden met de grootste knelpunten en niet – net zoals bij het beoordelen van de bezuinigingen – voor de maatregelen die het grootste effect op robuustheid en veiligheid hebben?
82	Hoe kan het dat verschillende wegprojecten in de bijlage staan omschreven als een verbetering aan de veiligheid, maar in de beoordeling gezien worden als geen bijdrage aan een robuuster en veiliger netwerk (N57/59 Verkeersveiligheid, A6/A7 Knooppunt Joure, N18 Varsseveld-Enschede, N50 Kampen-Kampen Zuid, A67 no-regretpakket)?
83	Welke aanpassingen zijn gedaan in het bezuinigingspakket naar aanleiding van de bijeenkomsten met de regio's?
84	Hoe verhoudt zich het voorliggende bezuinigingspakket met het investeringspakket infrastructuur, zoals voorgesteld op 1 maart 2013 (Kamerstuk 33 566, nr. 1)

- | Nr | Vraag |
|-----------|--|
| 85 | Is per project berekend hoeveel economisch rendement elke geïnvesteerde euro oplevert? |
| 86 | Welke gevolgen heeft het temporiseren van projecten voor de kosten die worden besteed aan de projectorganisaties? |
| 87 | Zijn de bezuinigingsmaatregelen doorgerekend op milieueffecten? Zo ja, wat was hiervan de uitkomst? Zo nee, waarom niet? |
| 88 | Is bij de doorrekening van de bezuinigingsmaatregelen rekening gehouden met aangepaste prognoses, bijvoorbeeld rekening houdend met economische en brandstofprijzontwikkeling en veranderend reisgedrag van jongeren? |
| 89 | a. Waarom is alleen gekeken naar afstel van projecten of temporisering en niet naar versobering van plannen mede in het licht van de afnemende mobiliteitsgroei en de stijgende olieprijsen?
b. Kunt u een overzicht geven per project in de tabellen, of en zo ja welke mogelijkheden er zijn voor versobering door bijvoorbeeld bij wegbreiding niet met twee maar met één rijstrook uit te breiden inclusief een indicatie van de kostenbesparing per project? |
| 90 | a. Kunt u aangeven hoe de score onder «economisch rendement» is bepaald?
b. Kunt u, voor zover bekend, per project de MKBA-score geven? Kunt u daarbij ook de score geven als er wel al een concept MKBA-berekening is maar nog geen definitieve?
c. Klopt het dat er projecten in de lijst zijn opgenomen met een score + of hoger bij economisch rendement, terwijl ze een negatieve MKBA-score hebben? |
| 91 | Hoeveel zou er bezuinigd worden door de maximumsnelheid bij drukke ringwegen te verlagen naar 80 km/h, waardoor een flink aantal verbredingen rond ringwegen niet nodig zou zijn? |
| 92 | Hoe ziet de ontwikkeling van het reizigerskilometrage van autobestuurders op landelijk niveau er uit ten opzichte van de WLO-scenario's (Welvaart- en Leefomgeving) vanaf het jaar 2005 tot heden? |
| 93 | Hoe ziet de ontwikkeling van het reizigerskilometrage van autobestuurders van autobestuurders in Zuid-Holland er uit ten opzichte van de WLO-scenario's vanaf het jaar 2005 tot heden? |
| 94 | Wat zijn de directe werkgelegenheidseffecten (zowel op korte als lange termijn) voor ieder van de volgende afzonderlijke projecten: Blankenburgtunnel, A13/A16, Rotterdamsebaan, A27 bij Amelisweerd en Rijnlandroute? |
| 95 | Wat zijn de kwantitatieve effecten op kosten en baten van uitstel van investeringen met vijf jaar van de Blankenburgtunnel, A13/A16, A27 Amelisweerd en Rijnlandroute (per project aan te geven)? |
| 96 | Wat zijn de geraamde kosten van de inpassingsmaatregelen bij de projecten Blankenburgtunnel, A13/A16, Rotterdamsebaan, A27 bij Amelisweerd en Rijnlandroute (per project aan te geven)? |
| 97 | Kunt u aangeven welk deel van de eerdere bezuinigingen op beheer en onderhoud al is uitgevoerd en wat de gevolgen hiervan zijn voor de weggebruikers? |
| 98 | Kunt u hardmaken dat er inderdaad niet op beheer en onderhoud wordt bezuinigd, ook niet via de lokale en regionale bezuinigingen? |
| 99 | Wat zijn de gevolgen van de bezuinigingen voor het gebruik van maatregelen op het gebruik van Dynamisch Verkeersmanagement? Hoe ziet u in het licht van het Programma Beter Benutten en robuustheid? |
| 100 | Hoeveel zou er bezuinigd kunnen worden door de plannen voor de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel te schrappen en dus niks aan te leggen? |

Nr Vraag

- 101 Hoeveel zal de toename van de stikstof- en fijnstofconcentratie bedragen op het gedeelte waar de Blankenburgtunnel of Oranjetunnel wordt aangelegd in het geval dat deze plannen doorgaan?
- 102 Wat zijn de kosten en baten van de Blankenburgtunnel bij een scenario van lage economische groei uitgaande van de voorgestelde tolheffing?
- 103 Wat is de reden dat de «welvaartseffecten reiskosten» van de Blankenburgtunnel in de rapporten van maart 2012 is bijgesteld naar € +116 mln. ten opzichte van de € -3 mln. die genoemd werd in de rapporten van november 2011?
- 104 Is bij de verbreding van de A27 bij Amelisweerd rekening gehouden met de extra investering vanwege de bouwrisico's?
- 105 Hoeveel zou er bezuinigd kunnen worden door de Rijnlandroute te schrappen en de situatie zo te houden zoals deze nu is?
- 106 Waarom is het voor het uitstel van de verbetering Twentekanaal gekozen in het licht van de ontwikkeling van de Maasvlakte en bevordering van het vervoer over water?
- 107 Wat zijn de gevolgen van het temporiseren van de reconstructie van het knooppunt Hoewelaken voor het huidige WegAanpassings-Besluit A28-verbreding?
- 108 Kan als gevolg van deze temporisering de verbindingsweg A28-A1 richting Apeldoorn nu enkelbaans uitgevoerd worden?