

Vergaderjaar 2009–2010

32 123 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2010

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 111

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 mei 2010

Ten behoeve van de vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2010 (Kamerstuk 32 123 A, nr. 10) heeft u mij onder meer gevraagd (vraag 79, onderdeel g) of ik bereid ben de uitkomsten van de MKBA's van de afgevalen projecten binnen het programma «capaciteits-knelpunten herstelplan spoor tweede fase», naar de Kamer te sturen. Ik heb u toegezegd de gevraagde informatie te doen toekomen.

In bijlage 1 bij deze brief heb ik een overzicht met de uitkomsten van de MKBA's van de betreffende projecten opgenomen.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

Overzicht uitkomsten MKBA's¹*Knelpunt Schiedam – Rijswijk*

Er zijn drie varianten onderzocht:

- A: Integrale viersporigheid Rotterdam – Rijswijk
 B: Partiële viersporigheid: Delft aansluiting – Delft Zuid
 C: Partiële viersporigheid: Schiedam – Rotterdam

De uitkomsten van de MKBA zijn:

	Variant A	Variant B	Variant C
Kosten (€ mln)	841	202	253
Baten (€ mln)	64	29	14
Verhouding	0,1	0,1	0,1

Knelpunt Dordrecht – Lage Zwaluwe

Er zijn drie varianten onderzocht:

- A: Integrale viersporigheid Dordrecht – Lage Zwaluwe
 B: Partiële viersporigheid Dordrecht: Dordrecht – Dordrecht Zuid
 C: Seinverdichting op het betreffende traject

De uitkomsten van de MKBA zijn:

	Variant A	Variant B	Variant C
Kosten (€ mln)	482	75	19
Baten (€ mln)	52	28	5
Verhouding	0,1	0,4	0,3

Den Haag HS (noordzijde)

Er zijn vier varianten onderzocht:

- A: Vrije kruising nabij Den Haag HS
 B: Extra eilandperron op Den Haag CS
 C: Combinatie van de varianten A en B
 D: Wisselverbindingen op Den Haag CS (sporen 3, 4 en 5)

De uitkomsten van de MKBA zijn:

	Variant A	Variant B	Variant C	Variant D
Kosten (€ mln)	72	264	336	9
Baten (€ mln)	27	0	24	5
Verhouding	0,4	0,0	0,1	0,6

Amsterdam CS perronspoorcapaciteit

Er is een variant onderzocht:

- A: Losleggen sporen 3 en 6 en verlengen perronsporen 2, 4, 5, 7 en 8

De uitkomsten van de MKBA zijn:

¹ Een van de criteria voor de projecten binnen het programma capaciteitsknelpunten herstelplan spoor tweede fase is dat er sprake is van een positieve MKBA-score (> 1,0). van de afgevalen projecten binnen het programma capaciteitsknelpunten (herstelplan spoor 2e fase)

	Variant A
Kosten (€ mln)	36
Baten (€ mln)	13
Verhouding	0,4

Tilburg (aansluiting)

Er zijn drie varianten onderzocht:

A: Vrije kruising Tilburg aansluiting

B: Vrije kruising Tilburg aansluiting met vierde spoor Tilburg – Tilburg aansluiting

C: Ontvlechting keerspooren Tilburg en sporen vanuit Breda

De uitkomsten van de MKBA zijn:

	Variant A	Variant B	Variant C
Kosten (€ mln)	87	128	14
Baten (€ mln)	6	16	5
Verhouding	0,1	0,1	0,4

Amsterdam CS – Bijlmer

Er zijn drie varianten onderzocht:

A: Integrale viersporigheid Amsterdam CS – Bijlmer

B: Partiële viersporigheid: Duivendrecht – Bijlmer

C: Seinverdichting op het betreffende traject

De uitkomsten van de MKBA zijn:

	Variant A	Variant B	Variant C
Kosten (€ mln)	454	137	*
Baten (€ mln)	116	46	*
Verhouding	0,3	0,3	*

* Seinverdichting is met de huidige beveiligingssystemen niet mogelijk. Pas wanneer ERTMS is ingevoerd ontstaat deze mogelijkheid. Dit wordt echter niet vóór 2013 voorzien.

Rotterdam – Lombardijen

Er zijn twee varianten onderzocht:

A: Toevoegen wisselverbinding nabij Lombardijen

B: Doortrekken goederenspoor Barendrecht – Lombardijen

Voor beide varianten geldt dat het oplossen van het geïdentificeerde knelpunt zal leiden tot andere conflictsituaties nabij Rotterdam. De betrouwbaarheid zal derhalve niet toenemen en de baten zullen eerder negatief dan positief zijn.

Perronspoorcapaciteit diverse stations

Den Haag CS, Deventer, Enschede, Groningen en Utrecht CS worden opgepakt in andere verbanden zoals versnellingsmaatregelen, milieuproblematiek en toegankelijkheid en dus niet binnen het herstelplan spoor. Voor de overige knooppunten zijn op dit moment geen knelpunten voorzien.

Voor Zutphen wordt nog een integrale emplacementsstudie uitgevoerd. Wanneer de uitkomsten hiervan bekend zijn moet worden bekeken of er sprake is van een knelpunt.

Voor Groningen en Leeuwarden wordt nog onderzocht of met logistieke aanpassingen de mogelijke knelpunten door de inzet van nieuw materieel kunnen worden opgevangen.