

1

> Retouradres: Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070 351 61 71
F 070 351 78 95

Contactpersoon

-

T -

Ons kenmerk

VENW/DGMO-2010/4719

Uw kenmerk

-

Bijlage(n)

1

Datum 10 mei 2010
Onderwerp Herstelplan Spoor - Capaciteitsknelpunten

Geachte voorzitter,

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 afgefallen projecten binnen het programma "capaciteitsknelpunten 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.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings

Bijlage 1 – Overzicht uitkomsten MKBA's¹ van de afgevalen projecten binnen het programma capaciteitsknelpunten (herstelplan spoor 2^e fase)

Datum

Ons kenmerk
VENW/DGMO-2010/4719

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 |

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).

Datum

Ons kenmerk
VENW/DGMO-2010/4719

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:

| | 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

Datum

Er zijn twee varianten onderzocht:

A: Toevoegen wisselverbinding nabij Lombardijen

B: Doortrekken goederenspoor Barendrecht - Lombardijen

Ons kenmerk

VENW/DGMO-2010/4719

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.