

Vergaderjaar 2001–2002

**28 000 A**

## **Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2002**

**Nr. 13**

### **AANVULLENDE LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 7 december 2001

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft een aantal aanvullende vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2002–2006 (MIT). De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 7 december 2001. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van commissie,  
Blaauw

De griffier van de commissie,  
Roovers

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (ChristenUnie), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Wagenaar (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), Ten Hoopen (CDA), Hindriks (PvdA), De Swart (VVD), Vacature (PvdA).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Stroeken (CDA), Halsema (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Slob (ChristenUnie), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Spoelman (PvdA), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), De Pater-van der Meer (CDA), Depla (PvdA), Th. A. M. Meijer (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Nicolai (VVD), en Crone.

1

*Hoe verhoudt het ambitieniveau van het NVVP zich tot het thans beschikbare MIT-budget?*

Het thans beschikbare MIT budget heeft betrekking op de periode tot en met 2010 (het zogenaamde betonnen MIT). De investeringen zoals deze nu in het MIT staan gepland, sluiten aan bij de ambities van het NVVP. De NVVP ambities richten zich echter op 2020. Op basis van de huidige verkeers- en vervoersprognoses zullen met het huidige MIT de belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten al voor 2010 worden opgelost. Om de ambities voor 2010 te bereiken op het gebied van veiligheid, kwaliteit van de leefomgeving en lokale en regionale infrastructuur zijn voorstellen in ICES kader gedaan. Het nieuwe kabinet neemt besluiten over deze voorstellen.

2

*Hoe verhoudt de beoogde decentralisatie van financiële middelen voor locale en regionale infrastructuur zich tot de bestaande samenhang tussen de afwikkeling van het verkeer op rijkswegen en het onderliggend wegennet? Wat is de visie van de regering hierop?*

De financiële decentralisatie is in principe een budgetneutrale operatie. Middelen die nu op de rijksbegroting staan voor subsidieprojecten zullen via een sleutel met objectieve gebiedskenmerken jaarlijks verdeeld worden over de provincies en de kaderwetgebieden. Aan de verhoudingen tussen de verschillende wegennetten verandert hierdoor niets. In de essentiële onderdelen van het NVVP (deel B, p.11) is aangegeven dat provincies en kaderwetgebieden in hun respectievelijke PVVP's en RVVP's aandacht moeten schenken aan de consequenties van het regionale verkeers- en vervoersbeleid voor de infrastructuurnetten die in beheer zijn van het Rijk. Aan de andere kant zal de rijksoverheid, met het streven naar een minimale doorstroomsnelheid van 60 km/h in het drukste uur, de kwaliteit van het hoofdwegennet op een dusdanig peil houden, dat problemen van sluipverkeer op het onderliggend wegennet beperkt blijven.

3

*Hoe wordt in het kader van de beoogde decentralisatie van de GDU-middelen omgegaan met regionale projecten die meer dan 500 mio gulden zullen kosten? (bijvoorbeeld Beneluxlijn, Noord-Zuidlijn en RandstadRail)*

De decentralisatie heeft op de genoemde projecten geen invloed. De Beneluxlijn en de Noord-Zuidlijn zijn al geschikt. RandstadRail zal waarschijnlijk voor 1 januari 2003 worden geschikt. Het Rijk blijft deze verplichtingen gewoon nakomen. Nieuwe projecten groter dan 500 mio gulden (ofwel € 225 mln) en projecten groter dan € 225 mln die niet voor 1 januari 2003 zijn geschikt zullen gaan vallen onder het nieuwe regime voor regionale/lokale projecten groter dan € 225 mln. Kern van het regime is dat de eerste € 225 mln subsidiabele kosten per project in principe wordt betaald door de aanvrager(s). De financiële draagkracht van de aanvrager(s) kan echter een reden zijn om van deze regel af te wijken (zie Kabinetsstandpunt). Ook als het project een duidelijk regio overstijgend belang heeft kan van dit principe worden afgeweken. De subsidiabele kosten (groter dan € 225 mln) van de meest kosteneffectieve oplossing (niet noodzakelijkerwijs de variant met de laagste kosten) zullen voor 100% gesubsidieerd worden, mits de begroting van VenW het toelaat. Het is aan de aanvrager(s) om de oplossing te kiezen. Voor een minder kosteneffectievere oplossing mag worden gekozen. De meerkosten ten opzichte van de kosteneffectieve oplossing zijn echter voor de aanvrager(s).

4

*Verbindt de regering consequenties aan de constatering door de Raad voor de financiële verhoudingen dat er bij gemeenten een verschil in inkomsten en netto-uitgaven voor wegen is in de omvang van een half miljard gulden? Zo ja, welke?*

Het in de vraag aangehaalde probleem is een verdeelprobleem in plaats van een volumevraagstuk. De suggestie dat gemeenten geld overhouden, zoals die in de pers (Binnenlands Bestuur 12 oktober 2001) is gewekt, is onjuist. Dit blijkt uit de toelichting op het periodiek onderhoudsrapport (POR 2002) dat als bijlage bij de begroting van het gemeentefonds is toegezonden aan de Tweede Kamer. Het verdeelmodel van het gemeentefonds is overigens wel aangepast op basis van de bevindingen van het POR.

5

*Hoe is de samenhang tussen de aangekondigde maatregelen voor geluids- en risicoreductie op de grote (inter)nationale spoor-emplacements en het PAGE-project bij VROM, waarin ook infrastructu-  
rele maatregelen zijn voorzien?*

*Kan worden aangegeven welke maatregelen op korte termijn zijn voorzien bij Rotterdam, Roosendaal en Venlo? Hoe verhouden die zich tot het MIT? Wat is de stand ten aanzien van de aanpak van de overige emplacements? (Zie blz. 74, 81)*

Het VW-project dEMP (spoorweggeluid op emplacements) richt zich op het terugdringen en beheersen van de geluidsproblematiek op emplacements. Bij de uitvoering van dit project, dat is opgenomen in het MIT, is gekozen voor uitvoering in clusters vanwege het groot aantal emplacements in Nederland, beschikbare menskracht en de weg te nemen geluidssoorten (equivalent geluidsniveau en piekgeluidsniveau. De emplacements die momenteel worden aangepakt betreffen: Amersfoort, Den Haag Centraal, Haarlem, Nijmegen en Venlo. Op Watergraafsmeer is door bijvoorbeeld het gebruik van een smeewagen en aanpassing van de procesvoering het gemiddelde geluidsniveau al flink omlaag gebracht. Bij selectie van maatregelen voor het eerste cluster emplacements is met name ingezet op de equivalente geluidsniveaus. Bij dEMP is vanzelfsprekend het geluidsschermbaan een maatregel waaraan gedacht wordt, maar ook infrastructurele maatregelen zoals het aanpassen van de spoorlay-out behoren tot de mogelijkheden. Dergelijke aanpassingen maken bijvoorbeeld vermindering van het aantal rangeerbewegingen mogelijk, en verminderen dus ook het geluid. Bij die emplacements waar sprake is van het rangeren met gevaarlijke stoffen en er maatregelen genomen moeten worden vanwege de externe veiligheid (het project PAGE) wordt vanzelfsprekend gezocht naar maatregelen die zowel de geluid- als externe veiligheidssituatie bevorderen (bijvoorbeeld op emplacement Venlo). Het PAGE-project is een gezamenlijk initiatief van VROM en V&W. Beide Ministeries hebben budget ingebracht, en de begeleiding van het uitvoerende werk is ook een gemeenschappelijke taak. In Rotterdam (emplacement IJsselmonde) worden wissel-aanpassingen aanbevolen, en scheiding van treinbewegingen binnen het rangeerproces. In Roosendaal wordt gekozen voor een langere termijn-oplossing, namelijk het elektrificeren van de Sloelijn, waardoor geen locwissel (diesel <-> elektrisch) meer nodig is in Roosendaal. Bovendien is de toekomstsituatie van het emplacement in onderzoek in het kader van de planvorming VERA (Verbinding Rotterdam-Antwerpen). In Venlo voorziet PAGE in een drietal maatregelen, te weten gekoppelde wisselbeveiliging, aanleg van een wisseloverloop en het verplaatsen van de loc-tankinstallatie. De genoemde maatregelen voor de externe veiligheid worden bekostigd uit het MIT (blz. 81); in de PAGE-post van Eur 19 mln is de Sloelijn niet langer

inbegrepen, maar afzonderlijk gehouden (blz. 288). De stand ten aanzien van de aanpak van de overige emplacementen is op 6 september 2001 aan de kamer meegedeeld (brief vw00001047).

6

*Wordt de achterstandsituatie van de verkeersafwikkeling op de A28 ter hoogte van de gemeenten Amersfoort en Leusden onderkend? Kan de regering toezeggen te onderzoeken dat de planstudie voor de A1, die thans door Rijkswaterstaat wordt uitgevoerd, wordt uitgebreid met die gedeelten van de A28 die direct aansluiten op de A1, te weten het gedeelte tussen de afritten Maarn en Nijkerk, zulks mede gelet op het ondertekende convenant Vathorst?*

In 1999 is besloten de A28 als Verkenning Nieuwe Stijl in het MIT op te nemen. De Verkenning is uitgevoerd door de provincie en het rapport van de verkenning is afgelopen zomer aangeboden. Een reactie op het rapport is in voorbereiding. Het planstudiegebied van de A1 strekt zich uit tot andere tracés voorzover deze bijdragen aan de oplossing van de problematiek op de A1. Naar huidig inzicht bevindt het beschreven trajectdeel (tussen de afritten Maarn en Nijkerk) zich niet volledig binnen het planstudiegebied.

7

*Tijdens de Pan-Europese Binnenvaart Conferentie is gepleit voor stimulering van de binnenvaart voor goederenvervoer. Er werd gepleit voor meer investeringen in verbetering van de infrastructuur van de binnenvaart. Wanneer worden de projecten voor verbetering van de Zaan, Meppel-Ramspol en Oss, in de MIT-planstudiefase gebracht?*

Begin 2002 zal ik de betrokken vaarwegbeheerders formeel berichten of en wanneer de genoemde projecten naar de planstudiefase overgaan.

8

*Is de regering bewust van de importantie die de kwaliteit en de bevaarbaarheid (ook voor schepen) van de vaarweg De Zaan heeft op de economie van de Zaanstreek? Als dat zo is, is zij bereid om ook dit aspect mee te nemen in haar afweging ten aanzien van de beoordeling van «Vaart in de Zaan!»?*

Ja, het belang van de Zaan voor de economie van de Zaanstreek wordt onderkend en is meegenomen in de kosten-batenanalyse van de verbetering van de Zaan en in de afweging ten opzichte van andere regionale projecten. Bij de Zaan gaat het met name om het effect van de lagere vervoerskosten van grotere of dieper afgeladen schepen op de vestiging of het vertrek van binnenvaartgeoriënteerde bedrijvigheid.

9

*Zijn met het stilzetten van diverse verkenningsstudies ook de problemen opgelost? Wordt de oplossing gezocht in het «laten liggen» van de problemen? (Zie blz. 13)*

Met de betrokken provincies zijn in 1999 afspraken gemaakt over de projecten die op basis van de beschikbare middelen meer en minder prioriteit hebben. Gevolg van die afspraak was onder meer dat een aantal verkenningen is stilgelegd omdat de eventuele problemen in vergelijking met andere projecten minder prioriteit hadden. Overigens is een verkenning primair bedoeld om te bezien of er een probleem is, het is nog geen probleemerkenning. Daarnaast is een verkenning eveneens bedoeld om te komen tot een beeld van alle mogelijke oplossingen in het licht van het geconstateerde probleem, een mogelijk probleem hoeft immers niet per

definitie met (rijks)infrastructuur te worden opgelost. Ten slotte kan ik u melden dat op basis van het overleg met de regio's in het kader van het NVVP in deel C een lijst is opgenomen van trajecten waar mogelijksterwijs tot verkenningen kan worden besloten.

10

*In de nieuwe stijl verkenningen worden verkeers- en vervoersproblemen in de context geplaatst van de ruimtelijke inrichting van gebieden. Is deze nieuwe benadering verankerd in een nieuwe stijl van samenwerking met VROM en de prioritering in de VROM-begroting? (Zie blz. 14)*

Bij de MIT Verkenning Nieuwe Stijl speelt samenwerking met andere partijen, zoals regionale en lokale overheden, private organisaties, maar ook met andere departementen (inclusief VROM) een belangrijke rol. Daarbij staat nadrukkelijk een integrale visie op het gebied voor ogen, en worden samenhangende oplossingsrichtingen (tussen bij voorbeeld infrastructuur, (toekomstige) ruimtelijke ontwikkelingen en economische structuurversterking) gezocht. Daarbij zijn de diverse partijen verantwoordelijk voor hun deel van de oplossingsrichting. Die verantwoordelijkheid kan uiteindelijk (in de latere fase van planstudie en realisatie) doorvertaald worden naar de middelen die daarvoor worden gealloceerd door diverse partijen. Essentie van de MIT Verkenning Nieuwe Stijl is dat aan het eind van de verkenning het zicht op (en het liefst afspraken over) die «doorvertaling» zo scherp mogelijk is, voordat een besluit tot planstudie vervolg wordt genomen.

11

*Is het amendement Dijsselbloem cs al doorvertaald naar het voorliggende MIT? Kan worden aangegeven op welke wijze de korting van 300 mio gulden op het Rijkswegenfonds is verwerkt? Kan de regering de eerder met de provincies Zuid en Oost gesloten convenanten nakomen en zo neen, waar ontstaan problemen? (Zie blz. 20, 23)*

Het amendement Dijsselbloem cs op de begroting 2001 hield in een overboeking van f 300 mln van het budget voor hoofdwegen naar het budget voor lokale en regionale infrastructuur. Dit bedrag is bij najaarsnota weer teruggeboekt, omdat de projecten op basis van dit amendement niet in 2001 uitgevoerd konden worden. Bij aanvaarding van het ingediende amendement Dijsselbloem cs op de begroting 2002 wil ik onder een aantal voorwaarden komen tot regionale fondsen in oost en zuid Nederland en daaraan een rijksbijdrage verlenen. Uitgangspunt is dat alle afspraken over infrastructuurprojecten nagekomen worden.

12

*Hoeveel geld is er per saldo extra beschikbaar gekomen voor infrastructuur sinds het aantreden van het kabinet in 1998? Kan de doorvertaling naar het MIT zichtbaar gemaakt worden? (Zie blz. 20, 32)*

Bij de aanvang van het kabinet in 1998 is in het regeerakkoord '98 f 12 mld. extra uitgetrokken voor investeringen in de infrastructuur plus een bedrag van f 2 mld. het zogenaamde inpassingsbudget. Verder is in het kader van het BOR (begroting 2001) een bedrag van f 9,4 mld. aan het MIT toegevoegd. Aanvullend zijn nog bedragen voor prijscompensatie en bijdragen derden aan het MIT toegevoegd waardoor het beschikbare bedrag voor aanlegprogramma MIT 1999 – 2010 thans f 86 mld. bedraagt. Overigens geldt dat het totale investeringsprogramma MIT gefinancierd wordt uit verschillende financieringsbronnen, waarbij geen 1op1 relatie kan worden gelegd tussen een specifieke voedingsbron en een specifieke uitgavenstroom.

**De toevoegingen nader gespecificeerd:**

Regeerakkoord '98 :

Wegennet (incl. lokaal/regionaal)	5 000
Openbaar vervoer	4 000
Rail personenvervoer	2 000
Rail goederenvervoer	500
Vaarwegen	500
Totaal	12 000
Inpassingsbudget:	2 000
BOR:Regionale Mobiliteitsfondsen	1765
Wegen	4 800
Openbaar vervoer	3 225
Aanpassing spoor-goederen	405
Aanpassing Hanzelijn	180
HSL/Zlijn	285
Toevoeging 1a reserve	301
BOR-financiering binnen MIT:	
Rail-reserve	-/- 11 351
a-reserve	-/- 405
Totaal	9421

13

*Is de regering bereid de electrificatie van de Maasspoorlijn Nijmegen-Venlo-Roermond een hogere beleidsprioriteit te geven, nu de Zuidtak van de Betuwelijn in ieder geval tot 2020 niet nodig is? (Motie Verbugt 24 407 nr. 6) (Zie blz. 20, 10, 8, 314)*

Zoals aangegeven in de artikelsgewijze toelichting op de begroting infrastructuurfonds 1999 zal bij de uitvoering van verkenningen in deze regio prioriteit worden gegeven aan de verkenning voor de regionale railNijmegen – Arnhem (HSOV KAN). Dit project is reeds in het planstudieprogramma opgenomen. Besloten is volgend jaar een verkenning voor de verbinding Nijmegen – Roermond te starten. In antwoord op kamervragen van de leden Verbugt en Blaauw (10 juni 1997) is onder meer aangegeven dat de belangen van het goederenvervoer mede zullen worden betrokken in de verkenning. Dit betekent dat de gevolgen van het recente besluit over de Zuid-tak Betuweroute ook in de verkenning worden meegenomen. Op basis van de uitkomsten van de verkenning kan prioritering plaats vinden.

14

*Het kabinet heeft inmiddels het traject Utrecht-Breda A27 opgenomen in het NVVP. Wanneer is opname in het MIT voorzien? Kan de eind-rapportage van het project BRUT (Breda-Utrecht) dienen als basis voor een verkenningsstudie/planstudie? Wordt de capaciteit van de Merwedebrug bij Gorinchem als knelpunt erkend? (Zie blz. 21)*

Tijdens mijn bezoek aan de regio Noord-Brabant op 5 november 2001 heb ik uitgesproken voornemens te zijn een verkenning te starten naar de problematiek op de A27 Breda-Utrecht. De door u genoemde eind-rapportage BRUT zou inderdaad prima als basis voor deze verkenning kunnen dienen. Uit de verkenning zelf zal moeten blijken welke concrete knelpunten zich op het traject voordoen en wat hier de oorzaken van zijn. Een en ander dient te worden bekeken in relatie tot het NVVP.

15

*Wordt de conclusie van het "Plan Norder" voor de A4 Noord, dat een rijksinzet van financiële middelen van groot belang is en blijft onderschreven? Kunnen de BOR-afspraken in dit opzicht een (voldoende) oplossing bieden? Welke vervolgstappen gaat de regering zetten? Bestaat er*

*bereidheid om de trace/MER te (her)starten? Hoe is de samenwerking met andere betrokken departementen zoals VROM en LNV voorzien? (Zie blz. 23)*

Het Plan Norder schetst het integrale kwaliteitsprogramma voor Midden-Delfland, en de aanleg en inpassing van de A4 tussen Delft en Schiedam. Dit kwaliteitsprogramma dient volgens de regio gerealiseerd te worden indien door het kabinet en de kamer wordt besloten de A4 aan te leggen. Ik heb u mijn reactie op het Plan Norder toegezonden. Afhankelijk van de uitkomst van het overleg met u is de vraag aan de orde welke vervolgstappen kunnen en moeten worden ondernomen.

16

*Is de regering bereid het trace/MER-proces voor de A16/A13 weer op te pakken, nu PPS waarschijnlijk niet zeer kansrijk lijkt? (Zie blz. 23)*

De stadsregio Rotterdam heeft het initiatief op zich genomen om de haalbaarheid van publiek-private samenwerking bij de A16/13 nader te onderzoeken. Ik heb tot op heden geen correspondentie ontvangen op grond waarvan ik mij een inhoudelijk oordeel heb kunnen vormen over de redenen waarom door de gemeente Rotterdam nu is geconstateerd dat PPS bij de A16/13 niet zeer kansrijk is. Ik wacht daarom nadere voorstellen van de stadsregio Rotterdam af. Besluitvorming over vervolgproces A16/A13 dient plaats te vinden binnen de context van de BOR-afspraken.

17

*Tot op heden is de motie Verbugt (27 408 nr. 13) niet uitgevoerd, voor wat betreft benuttingsmaatregelen op de A2 Grathem-Kerensheide. Is de regering bereid de toenemende congestie op dit wegvak alsnog op korte termijn aan te pakken? (Zie blz. 23)*

Met de regio is onderzoek/overleg gaande naar c.q. over de mogelijkheden van een pakket van samenhangende benuttingsmaatregelen op de A2. Dit is nog niet afgerond. Tot die tijd kan ik nog geen uitspraken doen over de haalbaarheid van de maatregelen en van een eventuele bijdrage vanuit V&W.

18

*Wanneer zal de start, van de maatregelen om de situatie in Overschie langs de A13 te verbeteren, plaatsvinden? Kunnen deze maatregelen worden uitgevoerd binnen het raamwerk van het voorliggende MIT? (Zie blz. 23)*

Ik ben voornemens om in de eerste helft van 2002 concrete maatregelen te nemen die een bijdrage leveren aan de verbetering van de leefomgeving langs de A13 bij Overschie. Daarbij moet gedacht worden aan het zo spoedig mogelijk invoeren van een snelheidsbeperking.

19

*Is het MIT 2002 in overeenstemming gebracht met de in het Overgangscontract II toegezegde infrastructurele uitbreidingen aan het spoor? Zo nee, kan dit worden toegelicht? (Zie blz. 30, 32)*

In het Overgangscontract II wordt voor de realisatie van de aanlegprojecten verwezen naar de planning in het MIT 2001. Voor een aantal projecten zijn de realisatietermijnen aangepast in het MIT 2002. De in het Overgangscontract II toegezegde infrastructurele uitbreidingen betreffen kleine projecten. Grote projecten zijn immers niet op korte termijn te realiseren. De financiering van deze kleine projecten vindt ook slechts voor

een deel plaats uit de begroting van het Infrastructuurfonds. In het budget voor beheer en instandhouding van het spoorwegnet is rente en aflossing van een leenfaciliteit voor Railinfrabeheer opgenomen. Deze leenfaciliteit wordt mede ingezet voor het realiseren van de gedane toezeggingen. Een ander deel van de benodigde infrastructuur wordt gefinancierd uit het Fonds Eenmalige bijdrage NS (FENS).

20

*Kan een verklaring worden gegeven voor de vele vertragingen in de uitvoering van spoorprojecten, zoals bijvoorbeeld Vleuten-Geldermalsen, Knooppunt Rail 21 Arnhem, Amsterdam Bijlmer, Utrecht CS, Amsterdam CS en de Nootdorpboog? (Zie blz. 31, 32, 245, 170 en 202)*

Twee van de genoemde projecten zijn in volle uitvoering (Amsterdam Bijlmer als onderdeel van Amsterdam – Utrecht en Amsterdam CS spoor 10–15). Bij de uitvoering van het spoorgedeelte van deze projecten is geen sprake van vertraging. De aanbesteding voor het stationsgedeelte van het eerst genoemde project was teleurstellend, wat nadere afweging vereiste. Voor de realisatie van met name de Nieuwe Sleutelprojecten (Utrecht en Arnhem) is de inzet van vele met elkaar verbonden bestuurlijke en commerciële partners noodzakelijk. Commerciële realiteit en bestuurlijke ambities zijn soms moeilijk in overeenstemming te brengen. Voor het spoorgedeelte van het project Knooppunt Rail 21 Arnhem geldt dat de samenhang met de besluitvorming over de HSL-oost en een heroverweging van uitgangspunten als gevolg van een aanzienlijke kostenstijging tot vertraging heeft geleid. De planvorming voor Vleuten – Geldermalsen gaat uit van realisatie van het project in meerdere kleinere onderdelen. Het eerste onderdeel – het station Leidsche Rijn West – is tijdig gerealiseerd. De besluitvorming over de Nootdorpboog is mede afhankelijk van het besluit van de stadsregio's Haaglanden en Rotterdam over realisatie van Randstadrail.

21

*Heeft de regering kennisgenomen van het TNO-rapport «Bypasses voor bereikbaarheid»? Deelt de regering de visie over de rol van het onderliggend wegennet in het verbeteren van de doorstroming van het wegverkeer? Heeft het onderliggend wegennet voldoende beleidsprioriteit? (Zie blz. 42, 47)*

Het plan van TNO bestaat uit het, met behulp van twee rijstroken per richting, vormgeven van een grootschalig onderliggend wegennet inclusief ombouw van bestaande kruispunten en aanleg van parallelwegen voor het langzaam verkeer. Dit betekent een aanzienlijke en kostbare verbreding van het bestaande wegprofiel of van totaal verleggen van wegen bij onder andere kernen/dorpen. Zoals in het NVVP wordt aangegeven is bouwen pas aan de orde als benuttingsmaatregelen en/of prijsbeleid niet mogelijk zijn of onvoldoende oplossing bieden om de gewenste kwaliteit met betrekking tot bereikbaarheid te realiseren. Dit om fysieke barrières binnen de ecologische hoofdstructuur op te kunnen heffen en verdere doorsnijdingen te kunnen vermijden. De kostbare aanleg van een dergelijk grootschalig onderliggend wegennet past niet in dit beeld en is niet nodig voor het realiseren van de gewenste basis-kwaliteit voor de bereikbaarheid. Het Rijk onderkent wel dat het onderliggend wegennet bij specifieke punten een belangrijke bijdrage kan leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid van grote steden en aan de doorstroming. Het Rijk subsidieert daarom tot op heden onderliggend wegennet projecten rechtstreeks. In de toekomst wordt bij het in kaart brengen van mogelijke oplossingen voor verkeer- en vervoers gerelateerde knelpunten in een gebied samen gewerkt met alle partijen die daar



verantwoordelijkheid en belang bij hebben en die daar een bijdrage aan kunnen leveren, zoals regionale overheden en private partijen.

22

*Is het besluit om de HSL-Oost te schrappen en het gebruik van de spoorlijn Utrecht-Arnhem te intensiveren al uitgewerkt in het MIT 2002? Kunnen de capaciteitsproblemen op de lijn Utrecht-Arnhem met het voorliggende MIT voortvarend en toekomstvast worden opgelost? (Zie blz. 71)*

Voor realisatie van het kabinetsbesluit over de HSL-oost zijn nog geen middelen in de voorliggende begroting van het Infrastructuurfonds opgenomen. Er zijn middelen gereserveerd vanaf 2009. Om tot versnelde realisering te kunnen overgaan is een claim ingediend in het kader van FES. De op korte termijn noodzakelijk geachte perronverlengingen Driebergen-Zeist kunnen gefinancierd worden uit de nog beschikbare middelen binnen het begrotingsartikel voor de HSL-oost.

23

*Zijn de plannen voor spoorverdubbeling in het kader van het NVVP verenigbaar met de aanleg van de RW 35 bij Nijverdal? (Zie blz. 111)*

Ja. In het huidige Principeplan is een ruimtereservering voor spoorverdubbeling opgenomen. Ook bij een eventuele uitvoering van het Combiplan (waarvoor op dit moment overleg plaats vindt op welke voorwaarden tot een gecombineerde aanpak van weg en spoor gekomen zou kunnen worden) is spoorverdubbeling verenigbaar met de aanleg van de RW35.

24

*Wanneer kan een besluit genomen worden over de doortrekking van de A73 Nijmegen-Valburg? Welke verantwoordelijkheden heeft het Rijk in dezen? (Zie blz. 130)*

De doortrekking van de A73 naar de A15 is een regionaal project en valt onder verantwoordelijkheid van de provincie Gelderland. Verkeer en Waterstaat is initiatiefnemer voor de planstudie A50 Ewijk-Valburg-Grijsoord. De twee studies en de besluitvorming daarover worden op elkaar afgestemd.

Deze besluitvorming is in 2004 te verwachten.

25

*Kan de regering waarborgen dat met de toegekende lump sum subsidie van 2,1 miljard gulden de aanleg van de Noord/Zuid-lijn in Amsterdam op een verantwoorde en veilige wijze kan plaatsvinden? Wordt de opvatting gedeeld dat de financiële afspraken met Amsterdam zodanig helder zijn, dat eventuele meerkosten niet voor rekening van het Rijk kunnen komen? (Zie blz. 218)*

Bij de subsidieverlening is het project getoetst op vele aspecten, waaronder veiligheid tijdens en na aanleg. In de beschikking en in de onderliggende brieven over de zeven toetsingsdocumenten zijn daarvoor normen, eisen en voorwaarden vastgelegd. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het project Noord/Zuidlijn ligt bij de gemeente Amsterdam; de gemeente is dan ook verantwoordelijk dat aan deze normen, eisen en voorwaarden wordt voldaan.

26

*Waarom is het Trekvliettracé wel opgenomen in het BOR-convenant en niet in de planstudietabel van het MIT? Is dit geen tegenspraak? (Zie blz. 226, 229)*

Het project Trekvliettracé doorloopt het MIT-spelregelkader en is om die reden vooralsnog opgenomen in het verkenningenprogramma. Nadat de regio de verdere probleemverkenning heeft uitgewerkt, waarbij een aantal kwantitatieve gegevens met betrekking tot de probleemomvang en mogelijke oplossingsrichtingen zijn onderzocht, zal een besluit genomen worden tot opname in de planstudietabel.

27

*Wanneer wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over de uitkomst van de aangekondigde gesprekken met de regio Rotterdam over een tunnelvariant (Botlekpassage) in het tracé van de A15? Welke beleidsruimte is hiervoor aanwezig nu reeds een standpunt ingenomen is over de trajectnota/MER A15, die voorziet in een brugvariant? (Zie blz. 235)*

Naar verwachting wordt het overleg met de regio nog deze maand afgerond. Daarna zal de Tweede Kamer worden geïnformeerd over de uitkomst van het overleg. In het kabinetsstandpunt voor de A15 Maasvlakte-Vaanplein is opgenomen dat, als blijkt dat een extra Botlek-tunnel een volwaardig alternatief is voor de nieuwe Botlekbrug en indien de regio bereid is de meerkosten van een extra Botlektunnel voor haar rekening te nemen het standpunt op dit onderdeel kan worden herzien.

28

*Is er inmiddels vooruitgang geboekt met de opzet van een PPS-traject voor de tunnel bij Sluiskil? (Motie Verbugt c.s. 26 263 nr. 22) Waarom komt dit project in de PPS-lijst niet meer voor? (Zie blz. 282, 283)*

Aan de provincie Zeeland is deze zomer gevraagd om een businesscase op te stellen voor een mogelijke tunnel bij Sluiskil. Ik verwacht in de eerste helft van 2002 een voorstel van de provincie te ontvangen. Een mogelijke tunnel bij Sluiskil heeft nooit op de lijst van categorie 3a van het MIT of op de lijst van het kenniscentrum PPS gestaan. Bij de MIT-behandeling 1999 heb ik aangegeven dat er eerst zicht moet zijn op de mogelijkheden alvorens een project op een van deze lijsten te plaatsen (TK 1998–1999, 29 263, 26 200 A, nr. 41, blz. 79).

29

*Is de regering bereid om in het kader van het vervoerswaarde en exploitatieonderzoek OV Netwerk Brabant ook de kansen voor een aantakking op Noord-Limburg (Venlo) te bekijken? (Zie blz. 292)*

Deze studies worden niet door het Rijk verricht; uiteraard acht ik het een goede zaak dat kansrijke aantakkingen in dit kader onderzocht worden.

30

*Hoe beoordeelt de regering het PPS-voorstel van de Commissie Keijzer voor de A4 tussen Bergen op Zoom en Dinteloord? Is de regering bereid een trekkersrol te vervullen bij het totstandbrengen van een PPS? (Zie blz. 298)*

Met belangstelling heb ik van het rapport van de Commissie Keijzer kennis genomen. In het rapport wordt door de Provincie Noord – Brabant geconcludeerd dat de combinatie van inzet van de reeds door het Rijk gereserveerde MIT gelden met een tol PPS de realisering van de gehele A4 Zuid tussen Bergen op Zoom en Dinteloord mogelijk maakt. Zoals reeds in voorbesprekingen met de provincie is aangegeven biedt het rapport Keijzer goede aanknopingspunten voor vervolgactiviteiten van het project. Vragen voor het vervolgtraject zijn onder andere hoe in het voorgestelde PPS model competitie tussen private partijen gestimuleerd kan worden en naar de mogelijke verantwoordelijkheids- en risicoverdeling

tussen verschillende partijen in het PPS model. Over de concrete vervolgstappen worden op korte termijn afspraken gemaakt met de Provincie. Conform de bestuurlijke afspraak over het MIT 1999 met de regionale vertegenwoordigers ligt het initiatief voor de totstandkoming van een PPS constructie bij de provincie Noord Brabant. Het Rijk stelt hiervoor de gereserveerde financiële middelen voor de omleiding Halsteren (EUR 59 mln) ter beschikking, mits de omleiding ook wordt gerealiseerd. Daarnaast draagt het Rijk zorg voor de reparatie van het tracébesluit. De bij het Rijk opgebouwde expertise met betrekking tot PPS wordt aan de provincie aangeboden.

31

Wanneer wordt een besluit genomen over het tracé A4 tussen Bergen op Zoom en Steenbergen? Is het nog steeds mogelijk om het gehele tracé A4-Zuid in een keer aan te leggen? Is dit ook de inzet van de regering? (Zie blz. 298)

In de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State zijn op het grondgebied van de gemeente Bergen op Zoom en van de gemeente Steenbergen tracédelen vernietigd. De bezwaren tegen de overige delen zijn ongegrond verklaard, waardoor het grootste deel van het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Wat betreft de vernietigingen op het grondgebied van de gemeente Bergen op Zoom werden reeds ter zitting bij de Afdeling alternatieven aangedragen. Deze alternatieven worden in een concreet tracébesluit vastgelegd. Dit tracébesluit zal op korte termijn worden genomen. Daarnaast heeft de afweging tussen het oostelijke en het westelijke tracé op het grondgebied van de gemeente Steenbergen vragen bij de Afdeling opgeroepen. Naar aanleiding van de vragen van de afdeling vindt aanvullend onderzoek plaats. Dit onderzoek zal begin 2002 worden afgerond waarna de voorkeursvariant in 2002 tot ontwerp-tracébesluit zal worden uitgewerkt. Conform afspraak met de regionale vertegenwoordigers van de Provincie Noord Brabant over het MIT 1999 zet het Rijk zich in om in 2003 tot een onherroepelijk tracébesluit voor het gehele traject Dinteloord – Bergen op Zoom te komen waardoor de uitvoering als geheel vanaf 2005 mogelijk is. Het initiatief om te komen tot een PPS constructie voor het project ligt conform dezelfde afspraak bij de provincie Noord Brabant.

32

*Wordt de constatering, dat het gebied rond Eindhoven behoort tot de meest file-gevoelige trajecten van Nederland, onderschreven? Op grond waarvan concludeert de regering dat de aanleg van de ruit bij Eindhoven geen daadwerkelijke verbetering oplevert? Is de verkeersstudie van het bureau Goudappel Coffeng «wegenruit Eindhoven-Helmond» waaruit het tegendeel blijkt bekend? Erkent de regering hier een rijksverantwoordelijkheid? (Zie blz. 307)*

De problematiek rond Eindhoven wordt erkend. Voor de ombouw van de A2 Randweg Eindhoven zijn dan ook middelen gereserveerd in de periode 2005–2010. Op dit moment is de planstudie in volle gang; op 17 december 2001 wordt het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) ter inzage gelegd. In het kabinetsstandpunt, dat ten grondslag ligt aan het OTB, is aangegeven dat in een eerste fase van de tracéstudie reeds is geconcludeerd dat verbreden van de bestaande tangenten het meeste perspectief bood voor een nadere uitwerking in de Trajectnota/MER. De problemen worden zo het beste opgelost zonder grote nieuwe problemen op het gebied van natuur en milieu op te roepen. De keuze voor een verbetering van de bestaande Tangenten betekent dat er verkeersproblemen blijven bestaan aan de oostzijde van de regio, te weten het gebied tussen Eindhoven en

Helmond en rondom Helmond. Het gaat daarbij echter primair om regionaal verkeer. Voorzover de problematiek veroorzaakt wordt door het doorgaande verkeer zal het Rijk uiteraard zijn verantwoordelijkheid niet uit de weg gaan. De regio heeft echter een primaire taak bij de oplossing van de problemen met betrekking tot het regionaal verkeer. Hier doet de verkeersstudie van Goudappel Coffeng niets aan af. Overigens leidt verbreding van de bestaande Tangenten tot een aanzienlijke verbetering van de afwikkeling van het regionaal verkeer.