

Vergaderjaar 2003–2004

29 200 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2004

Nr. 14

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 28 november 2003

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de regering over het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2004 en het MIT/SNIP projectenboek 2004.

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft deze vragen beantwoord bij brief van 28 november 2003.

Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Ten Hoopen

De adjunct-griffier van de commissie,
Kool

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Ten Hoopen (CDA), voorzitter, Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Van den Brand (GL), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Van Hijum (CDA).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (CU), De Grave (VVD), Szabó (VVD), Van Winsen (CDA), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Vos (GL), Halsema (GL), Buijs (CDA), Vergeer (SP), Jager (CDA), Mastwijk (CDA), Eurlings (CDA), Giskes (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Verdaas (PvdA), Van Beek (VVD), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Hessels (CDA).

1

Is de regering bereid om als zich onvoorziene meevallers voordoen op de begroting van Verkeer en Waterstaat deze aan te wenden voor de (versnelde) uitvoering van projecten uit het MIT?

Voor de algemene spelregels met betrekking tot budgettaire mee- en tegenvallers verwijs ik u naar bijlage 9 van de Miljoenennota, pag. 244. Ten aanzien van het MIT/SNIP-investeringsprogramma (het «betonnen MIT») geldt voorts dat het saldo van kostenstijgingen en -dalingen van het totale infrastructuurprogramma tot en met 2010 budgettair neutraal wordt verondersteld. Dit betekent onder meer dat kostenmeevallers bij een of meerdere projecten kunnen worden gebruikt om tegenvallers bij andere projecten op te vangen, en dat – binnen de budgettaire kaders tot en met 2010 – vrijvallende kasmiddelen als gevolg van vertragingen bij één of meerdere projecten gebruikt kunnen worden voor versnelling van andere reeds geprogrammeerde projecten.

2

Zijn bedragen die volgens het MIT beschikbaar zijn «na 2008» beschikbaar voor 2010? Betekent in dit licht «oplevering na 2008» eveneens oplevering voor 2010? Zo neen, kan dit worden toegelicht?

Het gebruik van het begrip «na 2008» heeft te maken met het feit dat de start van een project of de oplevering ervan buiten de huidige begrotingsperiode (in dit geval 2004–2008) vallen. Gebruik van het begrip «na 2010» is gekoppeld aan de looptijd van het MIT (in dit geval tot en met 2010). Binnen deze afbakening wordt ook nog een relatie gelegd met de categorisering in het MIT:

- Voor realisatieprojecten categorie 0 worden in het MIT zoveel mogelijk concrete jaartallen genoemd. In een beperkt aantal gevallen is dit jaartal niet gespecificeerd en wordt het begrip «na 2008» gebruikt. Dit kan zowel betekenen dat het project in 2009 of 2010, maar ook dat het project na 2010 wordt opgeleverd. De middelen zijn in ieder geval gereserveerd;
- Voor planstudieprojecten categorie 1, 1a of 3, die buiten de begrotingsperiode vallen, maar al wel in of voor 2010 starten, wordt het begrip «na 2008» gehanteerd. In dit geval kunnen projecten mogelijk wel na 2010 worden opgeleverd. In de begroting zijn alleen middelen tot en met 2010 gereserveerd;
- Voor planstudieprojecten categorie 2 zijn geen middelen gereserveerd, en zal de start van het betreffende project dus «na 2010» plaatsvinden.

3

Welk bedrag is gemoeid met de realisering van station Brandevoort in Helmond? Is dit station gerealiseerd in 2005?

Op dit moment is geen definitief ontwerp van een station Helmond Brandevoort voorhanden. ProRail heeft gemeld dat het voorlopig ontwerp heeft geleid tot een te duur plan voor het gemeentelijk deel. Inmiddels wordt gewerkt aan een realistisch ontwerp. Overigens zal het Rijk – conform de normen en richtlijnen «Basisstation» en de beleidsnotitie «Aanleg nieuwe stations» – maximaal de kosten voor het basisstation met een maximum van € 5 mln bijdragen. Het station is in 2005 niet gerealiseerd. De kasreeks in de post kleine stations is voor 2004 volledig belegd met Tilburg Reeshof en Almere Oostvaarders. In 2005 is geen geld beschikbaar binnen deze post. Het station zal dan ook op zijn vroegst in 2006/2007 in aanmerking komen voor een bijdrage.

De minister heeft in haar mondelinge beantwoording van vragen bij de begroting reeds aangegeven dat de middelen (exclusief FES) reeds geprogrammeerd zijn tot en met 2014. Waar zullen op project-niveau deze middelen voor worden ingezet?

Zie hiervoor tevens het antwoord op de vragen 8 en 20.

Voor de periode 2011–2014 is er ongeveer € 23 miljard beschikbaar op het Infrastructuurfonds. Bij de berekening van dit bedrag is rekening gehouden met een reële groei van 2,8% op hoofdstuk XII van de begroting, met het doortrekken van het Kwartje van Kok na 2010 (€ 530 miljoen per jaar), met afloop van de investeringsimpuls 1998 en met het FES-bruggetje (deel van het FES dat wordt ingezet voor de algemene problematiek). Het bedrag is overigens exclusief de eventuele extra middelen uit het FES. Een groot deel van die € 23 miljard (ongeveer 90%) is nodig voor al geplande uitgaven. Voor die uitgaven gelden globaal de tijdens de begrotingsbehandeling genoemde percentages: 40% is nodig voor basisonderhoud en instandhouding (dus exclusief het doortrekken van de impulsen uit het Kwartje van Kok voor het wegwerken van achterstallig beheer en onderhoud), 10% voor de Zuiderzeelijn, 10% voor waterbeleid (WB 21) en 30% voor MIT-projecten die een financiële doorloop kennen in de periode 2011–2014.

Voor de financiële doorloop van projecten in de periode 2011–2014 verwijs ik naar de bijlage.

De resterende «vrije ruimte» is ongeveer 10% van het beschikbare budget in de periode 2011–2014, ofwel ongeveer € 2 miljard. Ik ben voornemens om bij de begroting 2005–2009 een voorstel te doen over de verdeling hiervan naar concrete infrastructuurprojecten. Dit mede in relatie tot de beschikbare middelen uit het FES, de beleidswensen uit de Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte en – zoals al eerder gemeld – de onderhoudstoestand van de infrastructuurnetwerken. Een doorkijk naar de periode tot en met 2020 kan daarbij behulpzaam zijn, omdat in die periode de doorloop van projecten, die voor 2010 zijn gestart snel afneemt, en daarmee de beschikbare ruimte dus toeneemt.

Bijlage bij vraag 4.

Bij de financiële doorloop van projecten in de periode 2011–2014 gaat het om:

Hoofdwegen

- A2 Holendrecht–Oudenrijn (CAU)
- A4 Burgerveen–Leiden
- N35/N34 Zwolle–Almelo/Ommen
- A59 Rosmalen–Geffen
- A2 Everdingen–Deil/Zaltbommel–Empel
- A2 Tangenten Eindhoven
- A15 Maasvlakte–Vaanplein
- A50 Ewijk–Valburg–Grijsoord
- A2 Oudenrijn–Deil (BOR)
- Rw 7 Rondweg Sneek
- N61 Hoek–Schoondijke
- A2 Tunnel Maastricht

Waterbeheren en vaarwegen

- Speciedepot Maasdal
- Vaarweg Lemmer–Delfzijl exclusief spoorbrug Sauwerd
- Vaarweg Meppel–Ramspol/Keersluis Zwartsluis
- Waal, toekomstvisie

- Lekkanaal, 3e kolk Beatrixsluis
- Vaarroute Ketelmeer
- Bovenloop IJssel
- Twentekanaal
- Amsterdam–Rijnkanaal, verwijderen keersluis Zeeburg
- Zuid-Willemsvaart, gedeelte Maas-Berlicum/Den Dungen
- Burgemeester Delenkanaal Oss
- Wilhelminakanaal Tilburg
- Maasroute, modernisering fase 2

Railwegen goederen en personen

- Spoor aansluiting 2e maasvlakte
- Vleuten–Geldermalsen
- Arnhem West, vrije kruising
- Arnhem, 4e perron
- Fietsenstalling Amsterdam CS
- Kleine stations
- Hanzelijn
- Grote stations (OV-terminal stationsgebied Utrecht + voorbereidingskosten Projectgroep)
- Amsterdam Zuidas WTC/4-sporig + keersporen
- Regionet
- Goederenroute Elst–Deventer–Twente (NaNov)
- Goederenroute Rotterdam–Noord-Nederland
- Aslasten cluster III
- Roosendaal–Antwerpen

Overig

- Enkele subsidieregelingen
- Reservering voor categorie 1a projecten, te weten HSL Oost en IJzeren Rijn

5

In hoeverre is het mogelijk een voortschrijdend MIT te maken, waarbij steeds voor 10 jaar vooruit gepland wordt?

Momenteel wordt gewerkt met een MIT-programma tot en met 2010, inclusief de doorwerking van dat programma na 2010, waarbij de projecten voorzien zijn van taakstellende budgetten. Deze werkwijze is vanaf het MIT 1999 gevolgd, onder meer naar aanleiding van het rapport «Financieel kader ruimtelijke inpassing infrastructuur». Doelen zijn onder meer het geven van duidelijkheid over de budgettaire kaders op langere termijn, de noodzaak van kostenbeheersing op zowel project- als programmaniveau en het bevorderen van transparantie in afwegingen (bijvoorbeeld: «ten koste waarvan gaat de inpassing van andere prioriteiten»). Een relatief lange planperiode doet daarbij recht aan het langdurige karakter van investeringstrajecten. Een jaarlijks voortschrijdend MIT zou betekenen dat elk jaar besluitvorming zou moeten plaatsvinden over de aanwending van het additionele budget van het jaar t+10 (inclusief eventuele FES-middelen voor dat jaar).

Een dergelijke systematiek verhoudt zich minder goed met de hierboven genoemde doelstellingen van het werken met een «betonnen MIT». Het Kabinet geeft er dan ook de voorkeur aan te werken aan verlengen van de MIT-planperiode met tenminste 4 jaar.

6

Welk beleid wordt gevoerd ten aanzien van (provinciale) voorfinanciering van infrastructuurprojecten?

In principe staat VenW positief tegenover provinciale initiatieven op het gebied van voorfinanciering van projecten. Ieder voorfinancieringsvoorstel wordt echter kritisch bezien, waarbij de uiteindelijke Rijksbijdrage uiteraard binnen de beschikbare financiële kaders moet blijven.

7

Kan per provincie een overzicht worden gegeven van de kasritmes van de budgetten voor de realisatie van afzonderlijke spoor-, weg-, en vaarwegprojecten voor de periode 2004 t/m 2010? Kan in hetzelfde overzicht ook weergegeven worden welke projecten vertraagd dan wel versneld zijn?

In bijgaande overzichten zijn de projecten per provincie gerangschikt naar spoorweg-, rijksweg- en vaarweg-/waterbeheerprojecten. Hierbij dient te worden bedacht dat de rangschikking naar provincie hier en daar arbitrair is. Dit vloeit voort uit het gegeven dat een aantal projecten provinciegrens overschrijdend zijn en/of meer een (inter)nationaal karakter hebben dan een regionaal.

De realisatieprojecten zijn conform de begroting voorzien van kasreeksen. Van de planstudieprojecten zijn ramingen van de totale kosten – met bij die fase van het project behorende onzekerheid – aangegeven. Deze ramingen zullen op het geëigende moment – wanneer er zekerheid over de uitvoering bestaat – worden geactualiseerd en per jaar worden aangegeven. In het bijgaande overzicht is de voorgenomen uitvoeringsperiode met een tijdsbalk aangegeven.

Per realisatieproject is aangegeven, het jaar van planninggereed in het huidige en vorige MIT, voor de planstudieprojecten is aangegeven de uitvoeringsperiode conform het huidige en vorige MIT.

Bijlage bij vraag 7

Bijlage 7 Project omschrijving	Totaal	t/m 2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	doortloop na 2010	MIT 2004	MIT 2003
Groningen												
<i>Spoorwegen</i>												
Groningen – Sauwerd	52	41	5	3	3	2					2003	2003
<i>Rijkswegen</i>												
A7-Zuidelijke ringweg Groningen (fase 1)	116										2004-2009	2004-2007
<i>Vaanwegen/waterbeheer</i>												
Vaanweg Lemmer Delfzijl (incl. spoorbrug Grou)	90	70	2	8	3	5	2				2006	2004
Friesland												
<i>Rijkswegen</i>												
Leeuwarden-Drachten	112	21	15	20	30	26					PPS- afhank. 2009-2013 2006-2008	2005 na 2007 2006-2008
Rw7-Rondweg Sneek	71											
N31 Harlingen-Zurich	30											
<i>Vaanwegen/waterbeheer</i>												
Vaanweg Lemmer-Delfzijl (planstudiedeel)												
excl.spoorbrug Sauwerd -kunstwerken -verruiming«	110										2005-2011	2002-2010
Drenthe												
<i>Rijkswegen</i>												
Hoogeveen-Holsloot-Emmen (rw 34) -Duitse grens: aw 2x2/asw 2x2	158	88	19	28,6	22						2005	2005
Overijssel												
<i>Rijkswegen</i>												
N35/N34-Zwolle-Almelo/Ommen	250										2005-2013	2007-2013
<i>Vaanwegen/waterbeheer</i>												
Inrichting IJsselmonding	11	10	1								2004	2003
Twenthekanalen, verruiming+ zijkanalen; excl. kunstwerken en planstudiedeel	55	16	17	12	8	2	1				2007 na 2008 na 2010	2005 na 2007 2005-2009
Vaanweg Meppel/Ramspol/Keersluis Zwartsluis	20-35											
Twentekanaal (planstudiedeel)	27											
Gelderland												
<i>Spoorwegen</i>												
Arnhem 4e perron	170	7	1	2	5	30	34	45	35	11	na 2008 2007+na 2008	na 2007
Arnhem West vrije kruising	62											
Groot station – Arnhem	24											
Goederenroute Eist-Deventer-Twente (NOV)	115										2005-2010 2010-2015	na 2007 na 2004-2008 na 2006
<i>Rijkswegen</i>												
Rw 12 – Postweg (omlegging Ede) asw 2x2	122	91	21	10							2004	2004
A2-Everdingen-Deil/Zaitbommel-Empel	388										2005-2010 2007-2010	2005-2010 2006-2010
A50-Ewijk-Valburg-Grijsoord	257											
<i>Vaanwegen/waterbeheer</i>												
Waal, toekomstvisie (planstudiedeel)	147										2006-2012 na 2010	2005-2011 2005-2009
Bovenloop IJssel	35											

Bijlage 7 Project omschrijving	Totaal	t/m 2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	doorloop na 2010	MIT 2004	MIT 2003
Utrecht												
<i>Spoorwegen</i>												
Woerden – Harmelen: 4-sporig fase 2	UTR	158	83	33	21	15	6				2005	2005
Integrale spooruitbreiding Amsterdam – Utrecht	1 008	468	90	110	167	75	79	19			2007	2007
Vleuten-Geldermalsen 4/6 sporig incl. 1e fase												
Randstadspoor	931	4	25	41	50	75	75	96	131	434	2007 e.v.	2007–2010
Aanpassingen Houten Castellum	30	18	1	3	3	2,6	2,6				2001–2003	2001
Groot Station – OV-terminal stationsgebied	246										2005–2010	2004–2008
Utrecht Vinex	12										2006–2007	–
<i>Rijkswegen</i>												
A2-Holendrecht-Oudennijl CAU	1 007	76	23	34	101	105	144	155	148	221	2012	2011
Knpt. Oudennijl(rw 12)-Knpt. Everdingen (rw 27), incl. 2e brug o/d Lek bij Vianen en verzorgingsplaats: asw 2x3/2 wordt 2x4/3	119	110	9								2004	2004
A12- Utrecht-Maarsberg en Veenendaal-Ede (BOR)	312										2005–2008	2004–2008
A2 Oudennijl-Deil (BOR)	257										2007–2011	2007–2011
A12 Utrecht west (benutting) ism Woerden-Gouda (BOR)	103										2006–2008	2006–2008
<i>Vaarwegen/waterbeheer</i>												
Lekkanaal, verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen.	17		6	10	1						na 2010	2004 na 2007
Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis	67–79											
Noord-Holland												
<i>Spoorwegen</i>												
Hemboog	148	133	6	5	4						2003	2003
Uitgeest de Kleis (regionet 1e fase)	30	9	7	7	3,5	3					2004	2004
Amsterdam CS spoor 10/15	78	56	7	6	5	4					2004	2004
Transfercapaciteit Amsterdam C.S.	12								12		2007	–
Fietsenstalling Amsterdam C.S.	27						8	8	8	3	na 2008	2006
Groot Station – Amsterdam Zuidas	65										2005–2010	2004–2008
Amsterdam Zuidas WTC/4-sporig + keerspoor	198										2005–2011	2004–2008
Regionet (o.a. spoorbruggenproblematiek)	173										2006–2010	–
<i>Rijkswegen</i>												
Verlengde Westrandweg	343	294	49								2003	2003
Heiloo-Alkmaar	32	32									2003	2002
A1/A6/A9 Craag-Badhoevedorp-Velsen (BOR) incl	373										2004–2006	2004–2006
Brug Muiden	103										2006–2008	2006–2008
A4/A9 knp. Badhoevedorp (BOR)	63										2004–2007	2004–2007
N9 Koedijk-de Stolpen												
Rijksbijdrage BOR-PFS Coentunnel/Westrandweg/N200	929		5	5	40	123	129	307	320			
<i>Vaarwegen/waterbeheer</i>												
Uitbreiding gemaalcapaciteit IJmuiden	49	24	11	14							2005	2004
Verbeteren vaargeul IJsselmeer Amsterdam-Lemmer	15	67	1	1	1	2	1	1	1		2 010	2004
Renovatie Noordzeesluizen IJmuiden	229	206	14	9							2004	2004
Amsterdam-Rijnkanaal, verwijderen keerluis Zeeburg	12										na 2010	2006–2008
Walradarsysteem NZK	6										2005–2006	2006–2008

Bijlage 7 Project omschrijving	Totaal	t/m 2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	doorloop na 2010	MIT 2004	MIT 2003
Zuid-Holland												
<i>Spoorwegen</i>												
Rotterdam Zuid – Dordrecht: 4/6-sporig	382	354	12	14	2,6						1997	1997
Den Haag emplacement	24		2	15	7						2007	–
Nootdorpboog	60	10	12	23	11	4					2005	2007
Aansluiting RSC Waalhaven	9	9									2001	2001
Spoorontsluiting NW Hoek Maasvlakte	22	4	4	1	9,5	4	3				2005–2010	2004–2008
Groot Station – Rotterdam	158										2005–2010	2004–2008
Groot Station -Den Haag	81										na 2010	na 2010
Schiedam Rijswijk incl tunnel Delft	319											
<i>Rijkswegen</i>												
Aansluiting Vondelingenplaat	86	46	21	19							2004	2004
Europaweg (Dintelhavenbrug; Calandtunnel en 3 aansluitingen)	627	441	73	62	51						2004	2004
Wassenaar-Leidschendam (verlengde Landscheidingsweg incl. aansluiting Hubertusviaduct)	397	260	50	24	22	41					2007	2006
Reconstr. aansl. bij H-Giessendam en Sliedr.	149	100	16	15	18						2006	2006
N11 Alphen-Bodegraven	67	6	1		6	12	24	18			2004	2004
A4-Burgerveen-Leiden	586										2002–2011	2002–2011
A15 Maasvlakte-Vaanplein	530										2008–2015	20 06–2010
A12 Den Haag – Gouda benutting (BOR)	105										2005–2008	
Rijksbijdrage BOR-PPS RW4 Delft-Schiedam/RW13–16	296				21	48	70	88	69			
<i>Vaanwegen/waterbeheer</i>												
Depot Hollandsdiep	83	12	7	35,4	18	10,6					2007	2005
Haringvliet de Kier (V&W incl DUU)	7	3	1	3							205	2003
Gemaal Gouda	4	3	1								2004	
Zeeland												
<i>Spoorwegen</i>												
Sloelijn, electr. + ged. verlegging	51										2004–2008	2004–2006
<i>Rijkswegen</i>												
N57-Veersedam-Middelburg	145										2006–2010	2006–2010
N61 Hoek/Schoondijke	105										2007–2010	2007–2010
<i>Vaanwegen/waterbeheer</i>												
Depot Koegorspolder	41	16	4	8	6	6	1				2007	2005
Doorlaatmiddel Veerse Meer	20	13	7								2004	2004
Verdrag verdieping Westerscheide, incl. natuurherstel	175	121	22	17	10	5					2006	2005
Noord-Brabant												
<i>Spoorwegen</i>												
Liempde–Eindhoven: 4-sporig	344	330	5	5	3,9						2002	2002
Groot Station – Breda	18										2005–2010	2004–2008
<i>Rijkswegen</i>												
Eindhoven-Oss asw 2x2	392	340	31	21							2005	2003
A59-Rosmalen-Geffen (terugbetaling voorfin.)	247											
A2-Tangenten Eindhoven	566	13	13	13	13	13	13	13	142	PPS	2005–2011	2005–2011
A4-Dinteloord-Bergen op Zoom, omleg. Halsteren	61										2005	2005
A2-Rondweg Den Bosch (Empel-Vught)	299										2005–2010	2005–2009
<i>Vaanwegen/waterbeheer</i>												

Bijlage 7 Project omschrijving	Totaal	t/m 2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	doorloop na 2010	MIT 2004	MIT 2003
Vispassages Grave en Borgharen	4	1	2	1							2005	2005
Zuid Willemsvaart; herstart traject Veghel-Den Dungen	13	13									afgerond 2008	2005
Zuid Willemsvaart; renovatie middendeel kl. II	56	18	15	13		5	5				2006 e.v. na 2008 2007-2011	2006-2016 na 2007 2006-2010
Zuid-Willemsvaart, gedeelte Maas-Berlicum/Den Dungen + afbouw gedeelte Den Dungen Veghel	261											
Burgemeester Deelenkanaal Oss	PM											
Wilhelminakanaal T'burg	51											
Limburg												
<i>Rijkswegen</i>												
A73/A74/N68-Venlo-Maasbracht	825										2003-2007	2003-2007
A2 Tunnel Maastricht	292											
<i>Vaarwegen/waterbeheer</i>												
Maasroute, modernisering fase 1, brug-verhogingen Roosteren en Echt	18	4	3	7	4						2006	2006
Maasroute, modernisering fase 1, voorhavens en wachtplaatsen	71	67	4								2004	2003
Maasroute, modernisering fase 2, verruiming tot klasse Vb	456										2005 e.v. 2006 e.v.	2005-2019 2004 e.v.
Bouw 4e SluiskoikTernaaien	8											
Flevoland												
<i>Spoorwegen</i>												
Flevolijn Gooiboog	82	73	6	3							2003	2003
Hanzelijn	901	11	8	15	30	80	80	140	161	377	na 2008	2007-2014
<i>Rijkswegen</i>												
N50 Ramspol-Ens	42										2007-2008	2007-2008
<i>Vaarwegen/waterbeheer</i>												
Integrale inrichting veluwe randmeer	38	4	4	4	4	5	5	6	6		2 010	2 010
Natte natuurprojecten IJsselmeergebied	16	12	4								2004	2003
Vaarroute Ketelmeer (excl. EU bijdrage)	14	10	4								2004	2003
Aquaduct Veluwemeer (Hardersluis)	27	27									2002	2002
Vaarroute Ketelmeer (planstudiedeel)	10										na 2010	na 2007

8

Hoeveel vrije ruimte is er nog is in het MIT voor de periode 2011–2014 voor de realisatie van spoor-, weg- en vaarwegprojecten? Voor hoeveel procent van het budget ligt de bestemming al vast? Kan een overzicht gegeven worden van alle projecten die gepland staan voor de periode 2011–2014? Kan in dit overzicht tevens worden aangegeven van welke projecten de realisatie al voor 2011 zal zijn gestart? Hoeveel procent van het beschikbare budget in de jaren 2014 t/m 2018 is inmiddels al gereserveerd voor specifieke projecten?

Zie antwoord op vraag 4.

9

Wat is het verband tussen het huidige MIT en de nieuwe GDU-regeling? Welke projecten vallen vanaf 1 januari 2004 onder de verantwoordelijkheid van de lagere overheden? Kan hiervan een overzicht worden gegeven? Betreft dit zowel weg-, spoor- als vaarwegprojecten?

Het huidig MIT ging al uit van de inwerkingtreding van de nieuwe GDU-uitkering in 2003. Door het uitstel met een jaar heeft Verkeer en Waterstaat in 2003 gehandeld op basis van de tot nu toe gebruikelijke beleidskaders voor projecten boven het oude GDU-grensbedrag van € 11,4 mln.

Projecten waarvan de subsidiabele kosten onder de grensbedragen van € 225 (ROA, SRR en HGL) en € 112,5 miljoen (BRU, Twente, SRE, KAN en 12 provincies) vallen, worden per 1 januari 2004 in het kader van de hogere GDU, overgedragen aan de decentrale overheden. Voor een overzicht van de verkenningstudies wordt verwezen naar blz. 49 van het Rijksbegroting Infrastructuurfonds 2004. Op bladzijde 44 en 46 van het MIT/SNIP-projectenboek 2004 zijn de planstudie- en realisatieprojecten opgenomen die onder de verantwoordelijkheid van de decentrale overheden vallen. Het betreffen projecten voor infrastructuurprojecten voor het openbaar vervoer alsmede het onderliggend wegennet. Spoor- en vaarwegprojecten vallen buiten de GDU.

10

Voor welke projecten is er een overgangsregeling getroffen in verband met de ophoging van de GDU-grens? Hoe zien deze overgangsregelingen eruit? Waarom is er geen overgangsregeling getroffen voor het project Zuidtangente fase 2? Hoe zijn de gelden voor het project Zuidtangente fase 2 verdeeld over het ROA en de provincie? Hoe hoog zijn de kosten zijn voor de doortrekking naar Haarlem CS? Hoe hoog zijnde kosten voor de doortrekking in oostelijke richting?

Een regio komt voor een overgangsregeling in aanmerking als de kas-effecten van de overgedragen projecten, waarvoor Verkeer en Waterstaat een subsidie heeft toegekend, meer bedragen dan het bedrag waarop zij volgens de verdeelsleutel voor GDU+ recht hebben; de voormalige GDU tot 11,4 miljoen euro wordt daarbij buiten beschouwing gelaten.

Voor de Zuidtangente fase 2 heeft Verkeer en Waterstaat nog geen subsidie toegekend. Het project valt daarom niet onder de overgangsregeling. De op de begroting voorziene bijdrage van 30 miljoen euro boven het grensbedrag van 225 miljoen euro (tezamen 255 miljoen euro) is gebaseerd op een sobere en doelmatige uitvoering voor beide doortrekkingen. (Naar Haarlem CS en in oostelijke richting).

11

Hoe worden de beschikbare rijksmiddelen voor light rail-projecten over de projecten Light Rail Zuid Limburg, RijnGouwelijn en Knooppunt Arnhem Nijmegen verdeeld?

Het voor deze drie lightrail projecten gereserveerde bedrag van € 115 mln. (zie Infracfonds, blz. 169, voetnoot 7) is opgenomen in het totaal van voor de GDU+ beschikbare middelen in de periode 2005–2010. Over de verdeling van deze middelen zal ik u middels een afzonderlijke brief nog voor de MIT-behandeling informeren.

12

Voor welke projecten wordt gestreefd naar een PPS-constructie? Kan per project worden aangegeven wat de gewenste private bijdrage is en op welke manier private financiers dit geld proberen terug te verdienen? Wat is per project de tijdsplanning?

In het kader van de beantwoording van de motie Hofstra (motie nr. 38) zal hierop op een later tijdstip worden ingegaan.

13

Welke projecten zijn in het kader van de herprioritering in tijd naar voren of naar achteren geschoven? Kunt u per verschuiving aangeven wat de reden hiervoor is? Wat is de leidende filosofie geweest bij de herprioritering? In hoeverre is aan projecten met een PPS-constructie voorrang gegeven?

Vanwege de taakstelling die met het Hoofdlijnenakkoord aan Verkeer en Waterstaat is opgelegd (zowel algemene uitgavenreductie als een beperkte uitkering van de prijscompensatie op het Infracstructuurfonds) en vanwege een aantal op te starten beleidswensen (zowel impulsen voor leefbaarheid, waterbeleid en fietsbeleid, als het reserveren van middelen voor de 2e fase van het herstelplan spoor), heeft er voor ruim € 2.3 miljard aan herprioritering in het MIT plaatsgevonden.

Bij de herprioritering zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Ontzien van de megaprojecten HSL-Zuid en Betuweroute;
 - Ontzien van het programma regionaal/lokaal (zowel GDU als grote regionale/lokale projecten);
 - Zoveel mogelijk ontzien van realisatieprojecten.
- Vervolgens zijn de resterende projecten op basis van de urgentie van de infrastructurele knelpunten, alsmede op politiek-bestuurlijke, economische, juridische en financiële aspecten ten opzichte van elkaar afgewogen. De afweging heeft uiteindelijk geresulteerd in een lijst met projecten, die zijn vertraagd in de periode tot en met 2010 en projecten die verschoven zijn van de periode voor 2010 naar de periode na 2010. Deze lijst heeft u reeds bij de beantwoording van de schriftelijke kamervragen bij het Infracstructuurfonds ontvangen (zie antwoord bij vraag Infracstructuurfonds nr. 10). Bij de herprioritering zijn geen budgetten van MIT-categorie 3 projecten (PPS-projecten als de A4 midden Delfland en de A2-Maastricht) betrokken.

14

Welk beleid voert de regering voor de bereikbaarheid van VINEX-wijken? Wanneer worden deze wijken ontsloten door openbaar vervoer?

De ontsluiting van de VINEX-locaties is in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van de betreffende regionale overheid. Door het Rijk wordt, via een subsidie, een aanzienlijke bijdrage geleverd in de ontsluiting van die locaties per openbaar vervoer, zowel per trein als per regio-

naal openbaar vervoer. Hierover zijn afspraken tussen het rijk en de betrokken regio's vastgelegd in de Vinex-convenanten.

Voorzieningen voor zowel de ontsluiting per auto als per OV zijn nodig vanaf het eerste moment dat er bewoners zijn in een nieuwe locatie; in de eerste periode zal dit met tijdelijke of kleinschalige oplossingen moeten gebeuren. De uiteindelijke hoogwaardige OV-ontsluiting moet ook zo spoedig mogelijk in gebruik worden genomen, maar wordt in de praktijk meestal pas in exploitatie genomen als 2/3 van de woningen is opgeleverd in verband met de exploitatiekosten van die hoogwaardige oplossing.

15

Op welke wijze wordt in het MIT rekening gehouden met plannen, die de planhorizon van het MIT (tot 2010) overschrijden?

Voor wat betreft de categorie 0, 1, 1a en 3 projecten, die in of voor 2010 starten, maar na 2010 worden opgeleverd, is de financiële doorloop ervan geprogrammeerd in de periode 2011–2014. Voor meer informatie over deze doorloop wordt verwezen naar het antwoord op vraag 4, 8 en 20.

16

Welke deel van de kosten van de aanleg van light rail wordt direct door de gebruiker betaald op jaar-basis? Welk bedrag moet uit rijksmiddelen worden toegevoegd om de totale kosten van exploitatie te dekken?

De rijksbijdrage in de aanlegkosten van infrastructuur worden «a fonds perdu» gesubsidieerd. De gebruiker betaalt dus niet direct voor de aanlegkosten. Voor de exploitatie van openbaar vervoer verstrekt het Rijk jaarlijks een bijdrage aan de regionale overheid die verantwoordelijk is voor het OV in het betreffende gebied. Indien een lightrail project een bestaande contractsector treindienst vervangt, zal in overleg met de betrokken regio de daarmee gemoeide exploitatiebijdrage aan de regio worden overgedragen.

17

Kan een overzicht worden gegeven van de voorbereidingskosten die de afgelopen jaren zijn gemaakt en die in de begroting voor 2004 zijn opgenomen voor categorie 2 en 3 projecten, uitgesplitst per project?

In beginsel worden voor categorie 2 en 3 projecten geen kosten voor de voorbereiding van de uitvoering gemaakt. Wel worden studiekosten gemaakt die worden verantwoord op de betreffende Verkenningen en Planstudie-begrotingsartikelen van het Infrafonds.

18

Wat is de stand van zaken van de uitvoering van de motie over de spooremplacementen bij Roosendaal en Venlo (Tweede Kamer, 2002–2003, 27 628, nr. 5)? Is het waar dat de regering kiest voor het alternatief van herroutering en multi-modale locomotieven? Zo ja, hoe zullen de treinen worden geherrouteerd en tot welk veiligheidsniveau zal dit leiden?

De motie Koopmans/Verbugt geeft aan «dat de uitplaatsing van de spooremplacementen Venlo en Roosendaal een oplossing biedt voor het wegnemen van de externe veiligheidsrisico's en voor het geven van de gewenste kwaliteitsimpuls aan de stedelijke vernieuwing.» Rond het spooremplacement Roosendaal is al sinds enige tijd geen sprake meer van een externe veiligheidsproblematiek; zie daartoe ook de 3e voortgangsrapportage externe veiligheid van de minister van VROM aan de Tweede Kamer van 01–09–03 (niet-dossierstuk 2002–2003, vrom030 567, Tweede Kamer). Uitplaatsing om die reden is dus niet nodig. Het onder-

zoek naar de toekomst van het spooreplacement Roosendaal in de context van de stedelijke ontwikkeling is nog gaande.

Het nadere onderzoek over het spooreplacement Venlo is afgerond. Binnenkort ontvangt u daarover een brief van mij, mede namens mijn ambtgenoot van VROM. In die brief en de daarbij behorende stukken zijn onder andere de antwoorden op bovengenoemde vragen te vinden, in samenhang met andere relevante aspecten. Daarom moge ik u naar die stukken verwijzen.

19

Welke consequenties heeft het uitstel van de termijn, waarbinnen zal worden voldaan aan de EU-richtlijn voor luchtkwaliteit, voor bewoners in de omgeving van bestaande wegen, wegen die verbreed zullen worden en nieuw aan te leggen wegen?

In de Nota «Vaste waarden, nieuwe vormen: Milieubeleid 2002–2006» is aangegeven dat het kabinet in Europees verband streeft naar het faseren van de luchtkwaliteitdoelstellingen van 2010 naar 2015. Indien uitstel wordt verkregen, betekent dit dat er in de periode tot en met 2015 bewoners langs bestaande wegen worden blootgesteld aan concentraties van luchtverontreinigende stoffen die hoger zijn dan de huidige Europese normen. De verwachting is echter dat de overschrijding na 2010 van tijdelijke aard zal zijn. Het uitstel geldt daarbij niet voor nieuw te bouwen wegen en reconstructies.

20

Is het waar dat het MIT voor de periode 2010–2020 (22,5 mrd euro) al voor 90 procent «belegd» is, te weten 40% onderhoud, 10% Zuiderzeelijn, 10% waterbeheer en 30% procent doorloop van het huidige MIT? Is het waar dat nog circa 2 miljard euro vrij te besteden is voor die periode? Wat betekent dit voor het belang van de besluitvorming over het nieuwe MIT in verhouding tot de besluitvorming over de FES-gelden?

Zie antwoord op vraag 4.

21

Is het waar dat het geld voor Randstadspoor voor de periode 2011 en verder al vastgelegd is ondanks dat het huidige MIT slechts tot 2010 loopt? Hoe hard is dit vastleggen van middelen? Is het hiermee mogelijk dat door de regio eventueel voorgefinancierde bedragen gegarandeerd terugvloeien naar de regio vanaf 2011?

De voor Randstadspoor benodigde middelen maken deel uit van de geplande uitgaven die beslag leggen op de beschikbare middelen in het Infracfonds 2011–2014. In de separate brief over de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen wordt u over het project nader geïnformeerd.

22

Waarom worden de bijdragen van de rijksoverheid wel geïndexeerd en de bijdragen van derden niet?

Over de prijsgevoelige rijksuitgaven ontvangt het departement doorgaans prijscompensatie van het ministerie van Financiën. Tenzij er nadere afspraken zijn of besluitvorming plaatsvindt, wordt deze prijscompensatie toegevoegd aan de projectbudgetten. Indexatie van bijdragen van derden vindt plaats indien daar afspraken over zijn.

23

Welke (juridische) status hebben de uitkomsten van het bestuurlijk overleg met mede-overheden dat dit najaar plaatsvindt? Hebben de afspraken een bindend karakter? Is sprake van ontbindende voorwaarden en zo ja, welke?

De afspraken die in het bestuurlijke overleg zullen worden gemaakt zullen zich primair richten op twee zaken:

1. Afspraken over herordering van MIT-projecten binnen de financiële randvoorwaarden van het MIT voor de betreffende regio;
2. Afspraken over de invulling van de impulsen voor aanleg wegen, benutting wegen (ZSM-2) en regionale samenwerking.

Deze bestuurlijke afspraken zullen worden vastgelegd in een brief aan de Tweede Kamer, die vóór de MIT-behandeling op 8 december zal worden verstuurd. De afspraken zijn daarmee onderwerp van gesprek in de MIT-behandeling.

Nadat de Tweede Kamer heeft ingestemd met de begroting van Verkeer en Waterstaat, zullen de gemaakte bestuurlijke afspraken onderdeel uitmaken van het MIT. Echter, er kan wel van die afspraken worden afgeweken, bijvoorbeeld onder druk van nieuwe bezuinigingen of als gevolg van voortschrijdend inzicht. Over dergelijke keuzes wordt gebruikelijk overleg met de betreffende regio gevoerd.

24

Kan een overzicht worden gegeven van de meest recente stand van zaken van Zichtbaar, Slim en Meetbaar (ZSM) 1 en ZSM 2 voor wat betreft de voorgenomen projecten, de vermoedelijke opleverdatum, de geraamde kosten en de verdeling van de 715 miljoen euro voor ZSM 2?

De projecten van ZSM 1 liggen op schema. Er zijn inmiddels diverse ontwerpwegaanpassingsbesluiten ondertekend. De aanvang van een project is afhankelijk van de vraag of er nog beroep wordt aangetekend of niet.

De opleverdatum varieert eveneens en is afhankelijk van de aard van de maatregelen per project. Zoals afgesproken zal in mei 2004 een gedetailleerd overzicht per project worden verstrekt aan de Tweede Kamer. De kosten van de projecten vallen tot nu toe binnen het bedrag dat hiervoor beschikbaar is gesteld.

ZSM II is onderwerp geweest van de landsdelige bestuurlijke overleggen inzake het MIT. Over de keuzes t.a.v. de projecten die onder ZSM II vallen zal ik u per brief begin december informeren.

25

Kan een specificatie worden gegeven van het aanvullende bedrag van € 330 dat tot 2010 beschikbaar wordt gesteld voor structurele uitbreiding van wegen? Waarop is de hoogte van dat bedrag gebaseerd?

De hoogte van de impuls voor de aanleg van wegen is gebaseerd op twee overwegingen:

1. De omvang en de verdeling van de intensiveringen en extensiveringen over de sectoren naar aanleiding van de inzet van het Kwartje van Kok en de herprioritering.
2. De prioriteitsvolgorde voor infrastructuurinvesteringen: beheer en onderhoud, benutten en dan pas aanleg van nieuwe infrastructuur.

Over de concrete invulling van de impuls zal ik de Tweede Kamer met een brief over de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen voor de MIT-behandeling informeren.

26

Welke criteria worden in de praktijk gebruikt voor de verdeling van gelden, die voortvloeien uit het amendement Dijsselbloem?

De beschikbare middelen (€ 136 miljoen) worden evenredig verdeeld over de provincies en kaderwetgebieden in het oosten en zuiden van Nederland. Om in aanmerking te komen voor deze middelen moet, los van enkele formele stortingsvoorwaarden (zoals oprichting van een fonds en dergelijke), worden voldaan aan enkele volgende voorwaarden, waarop Verkeer en Waterstaat ook toetst. Deze zijn:

- Het Rijk verdubbelt de storting van de betreffende regio tot een maximum van € 17 miljoen (50%-50% cofinanciering);
- De regionale dotatie mag niet komen uit andere rijkssubsidies als de GDU of uit Europese subsidies (anticumulatiebeding);
- De regio brengt jaarlijks een financieel verslag uit;
- De middelen moeten uiterlijk 31 december 2005 besteed zijn;
- Een liquiditeitsoverschot wordt zo hoog rendend en zo veilig als redelijkerwijs mogelijk belegd. De ontvangen rente wordt toegevoegd aan het fonds;
- De middelen moeten worden besteed aan infrastructurele maatregelen.

27

Is Nederland klaar met de ontwikkeling van bronmaatregelen als straks een Europese richtlijn geluid van kracht wordt?

De Europese Richtlijn Omgevingslawaai wordt vanaf 2004 geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. Dat betekent dat vanaf 2007 in het kader van deze Europese richtlijn geluidsimmissiekaarten opgesteld dienen te worden. Daarop dient de geluidbelasting van onder meer rijkswegen en spoorwegen inzichtelijk te worden gemaakt. Het jaar daarop dienen de eerste actieplannen te worden opgesteld, waarin wordt aangegeven hoe met eventuele knelpunten wordt omgegaan. Vervolgens zal sprake zijn van een vijfjarige cyclus. Eerst rond 2007 en 2008 levert het Innovatieprogramma Geluid uitgeteste bronmaatregelen op die vervolgens uitgevoerd kunnen worden. Natuurlijk is het wel zo, dat wanneer deze maatregelen eerder opgeleverd mochten worden, ze ook eerder uitgevoerd kunnen worden.

28

Welke projecten worden naast de snelheidsbeperkende maatregel bij Rotterdam Overschie bekostigd uit de impuls van € 20 miljoen in het kader van het «Innovatieprogramma Luchtkwaliteit»?

De snelheidsbeperkende maatregel bij Overschie is niet bekostigd uit de impuls van € 20 mln.

Halverwege dit jaar is een inventariserend onderzoek gestart waarmee tal van mogelijke oplossingen inzichtelijk worden gemaakt. Deze inventarisatie is in januari 2004 gereed. Vervolgens worden kansrijke oplossingen geselecteerd. Het is de bedoeling dat met deze oplossingen wordt geëxperimenteerd. Het bedrag van € 20 mln is voornamelijk bedoeld deze experimenten mogelijk te maken.

Uiteindelijk is het de bedoeling de experimenten in de vorm van concrete projecten te implementeren teneinde luchtkwaliteitsproblemen, waaronder die in Overschie, op te lossen.

29

Wat zijn de meest recente gegevens met betrekking tot emissies en immisies voor de A20 Vaanplein-Westerlee, de A13 en de A4 Kethelplein-

Beneluxplein? In hoeverre is het ijkjaar 2010 haalbaar voor deze wegvakken?

Halverwege dit jaar is een inventariserend onderzoek gestart waarmee tal van mogelijke oplossingen inzichtelijk worden gemaakt. Deze inventarisatie is in januari 2004 gereed. Vervolgens worden kansrijke oplossingen geselecteerd. Het is de bedoeling dat met deze oplossingen wordt geëxperimenteerd. Het bedrag van € 20 mln is voornamelijk bedoeld deze experimenten mogelijk te maken.

30

In hoeverre wordt een verdere ontwikkeling van de OEI-systematiek voorzien, bijvoorbeeld door maatschappelijke effecten als natuuraantasting in geld gekwantificeerd op te nemen?

Uit de evaluatie van de OEI-leidraad is een aantal aandachtspunten voortgekomen. Deze aandachtspunten zijn verwoord in een actieagenda, die begin 2003 gelijktijdig met het kabinetsstandpunt over de evaluatie van de leidraad naar de Kamer is gestuurd. Eén van de punten uit de actieagenda betreft het systematisch meenemen van milieu- en natuureffecten in een OEI en het aangeven van methoden om deze effecten waar mogelijk in geld uit te drukken. De actie wordt uitgevoerd door het ministerie van LNV in samenwerking met het ministerie van VROM en het ministerie van V&W. Over de (tussen)resultaten van de uitvoering van deze actie en de overige acties uit de actieagenda wordt de Kamer in de loop van 2004 geïnformeerd.

31

Is de OEI-systematiek gebruikt bij de herprioritering van MIT-projecten? Zo niet, kan alsnog inzicht gegeven worden hoe de temporisering van diverse projecten ten opzichte van elkaar scoort?

De OEI-systematiek is niet gebruikt bij de herprioritering van MIT-projecten, omdat de uitwerking van de OEI-systematiek voor die MIT-projecten die niet tot de megaprojecten behoren nog in ontwikkeling is. De Kamer zal hierover in 2004 worden geïnformeerd. Bij de herprioritering van MIT-projecten zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Megaprojecten ontzien
- Budget regionale en lokale infrastructuur ontzien
- Realisatieprojecten zoveel mogelijk ontzien.

De herprioritering is dus vooral neergeslagen bij projecten die in de planstudiefase verkeren. Er is een afweging gemaakt op basis van de urgentie van de infrastructurele knelpunten, alsmede politiek-bestuurlijke, economische, juridische en budgettaire aspecten.

32

Wanneer ontvangt de Tweede Kamer het nieuwe MIT-spelregelkader, dat voor de MIT-behandeling zou verschijnen?

Het MIT-spelregelkader wordt op dit moment geactualiseerd. Over de uitkomsten wil ik graag in het voorjaar 2004 met u van gedachten wisselen, zodat het Spelregelkader aansluitend definitief kan worden vastgesteld. In het voorjaar is er zicht op de wijzigingen in de Tracéwet en hoe het Effecten Overzicht Infrastructuur (OEI) bij MIT projecten een rol kan spelen. Die ontwikkelingen wil ik meenemen bij het vaststellen van het Spelregelkader.

33

Wanneer komt er een regeringsstandpunt over de evaluatie van de OEI-leidraad en de evaluatie van de Tracéwet?

In 2002 is de OEI-leidraad geëvalueerd. Begin januari 2003 is dit evaluatierapport aan de Tweede Kamer gestuurd. In de begeleidende brief is aangegeven dat het Kabinet de conclusies uit het evaluatierapport onderschrijft. De in de evaluatie gesignaleerde aandachtspunten zijn vertaald in een eveneens aan de Kamer toegezonden actieagenda. Over de (tussen-)resultaten van de uitvoering van de actieagenda wordt de Kamer in de loop van 2004 geïnformeerd. Het kabinetsstandpunt met betrekking tot de evaluatie van de Tracéwet zal naar verwachting nog in 2003 naar de Tweede Kamer worden gestuurd.

34

Kan aangegeven worden of en zo ja, bij welke projecten kostenoverschrijdingen zijn verrekend met andere projecten in dezelfde regio? Wat wordt in dit verband verstaan onder «dezelfde regio»?

In dit kader wordt onder «dezelfde regio» verstaan de betreffende provincie inclusief eventueel inliggende kaderwetgebieden. Er kan niet per project worden aangegeven ten koste van welk project eventuele over- of onderschrijdingen gaan. Dit is slechts op programma-niveau mogelijk. Daarbij gelden overigens de uitgangspunten hoe met kostenmutaties wordt omgegaan. Deze staan beschreven op pagina 18 van het MIT/SNIP- Projectenboek.

35

Wanneer worden projecten afgevoerd van de lijst met categorie 3-projecten? Wat voor relevante ontwikkelingen zijn er in het afgelopen jaar geweest bij deze projecten? Waarom is er geen enkel project bijgekomen of van de lijst afgevoerd?

Categorie 3-projecten zijn planstudieprojecten, waarvan de financiële middelen eventueel deels beschikbaar zijn en waarbij de optie van de inzet van middelen van derden via PPS nog wordt uitgewerkt. Dit houdt in dat ze pas worden afgevoerd als de financiering volledig is geregeld; voor de huidige projecten is dat niet het geval.

Zodra dat wel het geval is, kan het betreffende project als planstudieproject categorie 1 of als realisatieproject categorie 0 worden opgenomen in het MIT.

Afgelopen jaar zijn er geen nieuwe PPS-projecten bijgekomen, maar binnen de bestaande categorie 3 projecten heeft zich wel een aantal relevante ontwikkelingen voorgedaan: **A4 Midden-Delfland en A13/A16**. Met het bestuurlijk overleg in het najaar van 2002 zijn afspraken gemaakt over het zogenaamde «mandje Zuid-Holland». Belangrijkste conclusie was toen dat de gereserveerde middelen voor de A13/A16 en het Trekvliettracé vóór 2010 zouden worden herbestemd ten behoeve van de A4 Midden-Delfland, de A15 Maasvlakte-Vaanplein en de sleutelprojecten Rotterdam CS en Den Haag CS. **Tweede Coentunnel en Westrandweg**.

Op 7 maart 2003 is een intentieovereenkomst ondertekend door rijk en regio, waarmee een basis is gelegd voor de financiering van dit project. Vanuit het BOR-convenant is € 929 miljoen beschikbaar. **A2 Passage Maastricht**.

Op 15 januari 2003 is een bestuursovereenkomst ondertekend, waarmee een rijksbijdrage van in totaal € 292 miljoen is geregeld. Tevens blijft het noodzakelijk om samenwerking te zoeken met private partijen.

36

Wat zijn de voorwaarden waaronder de gemeente Nijmegen kan beschikken over 91 miljoen euro als bijdrage voor de Waalsprong? Is er een tijdhorizon waarbinnen het bedrag moet zijn besteed?

Aan de gemeente Nijmegen is een bijdrage verleend in de kosten van een nieuwe brug over de Waal met bijbehorende aansluitende wegverbindingen opdat -tijdens de uitvoering van het dijkerugleggingsproject Veur-Lent, wanneer de bestaande brugverbinding niet dan wel niet volledig bruikbaar is daarmee de beste oplossing kan worden bereikt voor de bereikbaarheid van de Waalsprong, de stad en de regio. De uitvoering van de dijkeruglegging wordt thans voorzien in de periode 2007–2015. De bijdrage wordt niet definitief vastgesteld indien besloten wordt niet over te gaan tot realisatie van de oeververbinding of indien de onderliggende bestuurlijke overeenkomst geheel of gedeeltelijk wordt ontbonden.

37

Kan Regionet met de rijksbijdrage van 173 miljoen euro daadwerkelijk in de periode van 2006–2010 worden aangelegd?

De regio heeft voor de besteding van het budget een voorstel ingediend. Dit voorstel zal worden getoetst. Het bedrag van € 173 blijft uitgangspunt. Dus als blijkt dat de kostenramingen (met inbegrip van de projectrisico's) dit bedrag te boven gaan, zal door de regio een nadere afweging met betrekking tot de samenstelling van het pakket moeten worden gemaakt. Een definitief besluit wordt uiteraard pas genomen op het moment van beschikken.

38

Met hoeveel jaar wordt de oplevering van het vierde perron bij Arnhem Centraal effectief uitgesteld ten opzichte van het MIT van vorig jaar?

Op basis van het MIT 2003 zou een indienststelling in 2009 haalbaar zijn geweest; met de in het MIT 2004 opgenomen reeks taakstellend beschikbare middelen is indienststelling in 2011 mogelijk.

39

Waarom wordt het budget van 21 miljoen euro in 2007 ten behoeve van stationsstallingen (kwaliteit) exact besteed? Is dit aanvullend op het budget voor «ruimte voor de fiets»?

Dit is niet aanvullend, maar onderdeel van het programma Ruimte voor de Fiets. Het programma Ruimte voor de Fiets (met een totaalbudget € 168 miljoen) wordt grotendeels gedekt uit de jaarlijkse leen-faciliteit van ProRail. Die is niet separaat zichtbaar in de begroting omdat de rentelasten in de subsidie voor beheer en instandhouding worden opgenomen. Het budget van € 21 miljoen is onderdeel van de bekostiging van het programma Ruimte voor de Fiets dat uit het aanlegartikel wordt gedekt.

40

Welke projecten behoren allemaal bij «kleine stations» en wanneer zullen deze projecten worden gerealiseerd?

In 2004 en 2006 tot en met 2010 is in totaal € 50 mln beschikbaar in de post kleine stations. De middelen in 2004, ad € 10 mln, zijn belegd met de reeds beschikte projecten Tilburg Reeshof en Almere Oostvaarders. Conform de normen en richtlijnen «Basisstation» en de beleidsnotitie «Aanleg nieuwe stations» zal het Rijk maximaal de kosten voor het basisstation met een maximum van € 5 mln bijdragen, indien een station voldoet aan de criteria: 1000 nieuwe in- en uitstappers, inpasbaar in de dienstregeling, geen extra infrastructuur nodig en een vervoerder die wenst te bedienen. Dit betekent dat t/m 2010 nog acht stations die aan deze criteria voldoen, kunnen worden beschikt. Gelet op de afspraken tussen VROM en V&W over de VINEX actualisatie (verstedelijking 2005–2010) zijn in de post kleine stations middelen opge-

nomen voor Almere Poort, Emmen Bargeres, Etten Leur Oost, Helmond Brandevoort, Leeuwarden Werpsterhoek en Zwolle Stadshagen. Deze stations worden getoetst aan de genoemde criteria. Qua planning zal ook de voortgang van de wijkontwikkeling van belang zijn. Dit betekent dat een aantal genoemde stations nog kan afvallen.
Daarnaast bestaat een overeenkomst over station Dordrecht Amstelwijk met de gemeente Dordrecht en de NS. Vanwege de malaise op de kantorenmarkt worden nut en noodzaak van het station opnieuw bezien. Buiten voornoemde stations bestaat een aantal andere stations die aan gestelde criteria voldoen. Deze zullen afhankelijk van de budgettaire ruimte eveneens worden gerealiseerd. Overigens zijn in het kader van stads-gewestelijke projecten als Randstadrail, Randstadspoor en Regionet middelen voor stations gereserveerd dan wel geschikt.

41

Waarom is de fietsenstalling Amsterdam CS in tijd vertraagd?

De stalling is onderdeel van de grootschalige ontwikkeling op en rond Amsterdam CS. Adequate parkeermogelijkheid voor fietsen blijft cruciaal. Op basis van een variantenstudie in het kader van het MIT-proces hebben alle direct betrokken partijen (Prorail, NS en gemeente) bij Amsterdam CS enkele jaren geleden een voorkeur uitgesproken voor een variant, waarin nieuwe fietsvoorzieningen onder de sporen aan de westzijde van het station gerealiseerd zouden worden. Deze variant bleek echter bij lange na niet te realiseren binnen het in het MIT gereserveerde budget. De partijen hebben vervolgens de mogelijkheden voor een of meer nieuwe fietsenstallingen in of rond het station nader bekeken in het kader van een gezamenlijke toekomstverkenning («masterplan Amsterdam Centraal»). Dat heeft nog niet geleid tot een concreet resultaat in de vorm van een planstudienota conform de MIT-spelregels. Deze komt waarschijnlijk in het tweede kwartaal van 2004 gereed. In het MIT 2004 is nu € 27 mln beschikbaar vanaf 2008. Met de eerder genoemde partijen zal op basis van de planstudienota bekeken worden hoe het MIT-proces voor dit project een vervolg krijgt.

Daarbij kan o.b.v. die planstudie en in overleg tussen partijen door optimalisatie in het integrale plangebied in de begrotingsvoorbereiding 2005 opnieuw naar het kasritme voor de stalling worden gekeken.

42

Wat is de actuele verwachting met betrekking tot de uitputting van de post afdekking risico's spoorprogramma voor 2003 en 2004?

Naar verwachting zal dit jaar een bedrag van circa € 65 mln. daadwerkelijk worden betaald. Voor 2004 is in de begroting, inclusief het reeds aan het budget voor de HSL toegevoegde bedrag van € 82 mln, rekening gehouden met een budgetreservering van € 308 mln. Het daadwerkelijke kasbeslag in 2004 kent nu nog een onzekerheidsmarge van plus of min 30%. En zal zich daarmee bewegen in een range van tussen (afgerond) € 215 en € 400 mln.

43

Wat is de status van het bedrag van 933 miljoen euro voor de HSL-Oost? In welke periode wordt dit bedrag daadwerkelijk besteed?

Dit bedrag is conform het in de Kamer bekrachtigde kabinetsbesluit conform de doorlopen tracéwet procedure van juni 2001. De kosten worden geraamd op € 466 mln tot € 933 mln. € 466 mln is nodig voor capaciteit- en inpassingmaatregelen. Het MIT voorziet in de financiering hiervan. Besteding wordt voorzien vanaf 2009. Het totaalbedrag loopt op tot € 933 mln. indien tevens zou worden besloten de maximum snelheid

van 140 km/u te verhogen naar 200 km/u. Dit laatste besluit is nog niet genomen. In de dekking hiervan is (nog) niet voorzien.

44

Wat is de bedoeling van de ingeboekte bedragen voor «ruimte voor planstudies» tussen 2003 en 2008. Waarom is dit bedrag in 2006 veel hoger dan in andere jaren?

De reeks ruimte voor planstudies betreft de budgetreservering voor projecten die zich nog in de planstudiefase bevinden. Door het opnemen van een dergelijke reeks wordt gewaarborgd dat deze projecten ook op de geplande uitvoeringstermijn gerealiseerd kunnen worden. De hoogte van de bedragen in de afzonderlijke jaren is hierop afgestemd. Het betreft hier in hoofdzaak de realisatie van de Sloelijn; in de bouwplanning is een piek voorzien in 2006.

45

Waar komt de 115 miljoen euro voor de drie lightrailprojecten (Zuid-Limburg, Rijn-Gouwelijn en KAN) zichtbaar op een begrotingspost ten behoeve van deze projecten terug?

De bijdragen voor de 3 lightrail projecten zijn opgenomen in de GDU+ en zijn daarom niet als aparte begrotingspost zichtbaar (zie ook antwoord op vraag 11).

46

Hoe wordt het grote verschil tussen het door de regio gevraagde budget en het toegekende bedrag voor de N201 overbrugd? Hoe staat het met de voortgang van de N201? Welke mogelijkheden, waaronder PPS, ziet de regering om de realisatie te versnellen?

Dit project is onderwerp van nader bestuurlijk overleg dat in de maand november plaats heeft. Conform de afspraak zult u over de resultaten ervan begin december bij brief worden geïnformeerd.

47

Bij een aantal projecten staat de opmerking: «De basis voor de rijksbijdrage is». Wat wordt hiermee bedoeld? Op welke manier wordt vervolgens de rijksbijdrage bepaald? Geeft de tabel «basis voor rijksbijdrage» de voor het project beschikbare of de voor het project noodzakelijk geachte rijksbijdrage aan?

Deze termen zijn terug te vinden in de tabel op pagina 47. Deze bedragen betreffen een schatting van de kosten van het betreffende project, op basis waarvan vervolgens de eventuele rijksbijdrage zal worden bepaald. De eerste bijdrage (tot de GDU+-grens van € 112,5/€ 225,- mln) dient overigens volledig door de regio te worden betaald. Het bedrag daarboven is in principe subsidiabel door het Rijk.

48

Waarom is motie Hofstra over de overgang van de spooraansluitingen van de NS naar de Staat nog steeds niet uitgevoerd? Waarom staat in het MIT evenals vorig jaar dat bekeken wordt of de aansluitingen over kunnen gaan naar Railinfrabeheer in plaats van naar de Staat?

Recentelijk is het onderzoek «Consequenties van overname particuliere spooraansluitingen» door Prorail afgerond. Ik zal de Tweede Kamer hierover schriftelijk informeren waarbij tevens aandacht besteed wordt aan de mogelijke toekomstige positionering van de betrokken spooraansluitingen.

49

Wat de stand van zaken van de verkenning naar opstel terreinen? Is dit project beëindigd? Wordt dit project nog uitgevoerd nu de reizigers-aantallen teruglopen? Waar wordt de 113 miljoen euro uit het FENS voor aangewend? In hoeverre is het verstandiger om dit geld uit te geven aan het onderhoud van spoorwegen?

De verkenning is afgerond. Eind 2000 is besloten de realisatie van het project te financieren via het FENS. Het project is daarmee verdwenen uit het MIT-projectenboek. De projecten zijn reeds in uitvoering en deels al opgeleverd. Het budget wordt besteed aan uitbreiding van de opstelcapaciteit in onder andere Den Haag, Rotterdam en Utrecht. De uitbreiding van de capaciteit is onder andere nodig om het materieel dat al besteld was en nu binnenloopt ook op te kunnen stellen. Gezien de fase van realisatie van deze projecten is het niet meer opportuun deze projecten nog te heroverwegen.

50

Betekent het feit dat voor het meerjarenprogramma ontsnippering geen taakstellend budget is opgenomen dat hiervoor geen middelen zijn gereserveerd? Hoe zullen in dat geval de doelen worden gerealiseerd?

Het meerjarenprogramma ontsnippering geeft een overzicht van alle versnipperingsknelpunten aan de rijksinfrastructuur (weg, water, spoor). De ontsnipperende maatregelen zullen zoveel mogelijk meeliften op reeds geplande onderhoudswerkzaamheden aan de betreffende infrastructuur.

51

Kan een nauwkeurig overzicht worden gegeven van de projecten, waaraan de komende jaren vanuit het Rijk ontsnipperingsgelden worden besteed?

Er is per provincie een nauwkeurig overzicht gemaakt van alle ontsnipperingsknelpunten. Deze zijn opgenomen in het Meerjarenprogramma Ontsnippering dat binnenkort aan u zal worden toegestuurd. Niet voor al deze knelpunten is echter al bekend welke oplossingen het meest effectief zijn, zoals bijvoorbeeld bij een aantal knelpunten die onderdeel uitmaken van een Robuuste Verbinding. Dit zal worden onderzocht en benoemd in de actualisatie van het meerjarenprogramma ontsnippering over 4 jaar.

52

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de voorbereiding en uitvoering van de geluidsmaatregelen met betrekking tot de B-projecten? Licht dit op schema?

Voor de B-projecten is als eerste een quick scan uitgevoerd naar de bestaande geluidhindersituatie en de situatie na realisering van de spits-, plus- of bufferstrook. Inmiddels is gestart met het opstellen van de eerste geluidplannen. Alle geluidplannen zullen binnen twee jaar na het vaststellen van het Wegaanpassingsbesluit gereed zijn.

53

Waarom is het project spuicapaciteit Afsluitdijk vertraagd, terwijl vorig jaar hierover is geantwoord dat bij ongewijzigd beleid de eerste overlast- en veiligheidsproblemen zich rond 2010 aandienen? Waarom is het uitstellen van dit project verantwoord? Is de MER inmiddels gereed? Zo ja, wat is hiervan de uitkomst?

Ik heb besloten de realisatie van de extra spuicapaciteit Afsluitdijk te verschuiven naar de periode 2008–2013. De daarbij vrijkomende middelen

heb ik ingezet voor de impuls van het nationaal bestuursakkoord water. Bij ongewijzigd beleid – geen extra spuicapaciteit – zouden er vanaf 2010 dijkvakken langs het IJsselmeergebied kunnen zijn, die niet meer door de toetsing komen. Dat houdt in dat die dijken in de periode na 2010 versterkt zouden moeten worden. Vanaf 2013 is de extra spuicapaciteit beschikbaar, met als effect dat de veiligheidssituatie van de dijken langs het IJsselmeer gunstig wordt beïnvloed. Hoewel de situatie dus kan ontstaan dat enkele dijkvakken een paar jaar niet aan de dan vigerende toetsnormen voldoen, is er geen sprake van acute onveiligheid. Realisatie van de extra spuicapaciteit kort na 2010 acht ik daarom aanvaardbaar.
Het MER wordt naar verwachting in april 2004 aan het Bevoegd Gezag – Gedeputeerde Staten van de provincies Noord-Holland en Friesland en de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat – aangeboden. De resultaten van de vooronderzoeken geven vooralsnog geen aanleiding dat er sprake zal zijn van negatieve effecten op zowel de Waddenzee als het IJsselmeer.

54

Werpt de deze zomer actueel geworden discussie rond het lang vasthouden van zoet water in het IJsselmeer een ander licht op het besluit om de spuicapaciteit van de Afsluitdijk te vergroten? Zo ja, ligt het opnieuw bepalen van het nut en de noodzaak dan niet voor de hand?

Nee.

Vasthouden van water is een discussie die alleen in de zomer speelt. De extra spuicapaciteit Afsluitdijk wordt juist gebouwd om het peil in de winter te kunnen blijven handhaven en zodoende de veiligheid tegen overstromen te waarborgen.

Peilopzet in de winter levert weinig tot geen meerwaarde op voor de zoetwatervoorraad in de zomer en leidt wel tot een lagere veiligheid van de dijken langs het IJsselmeer. Bovendien vergroot het de kans op wateroverlast in de omringende gebieden vanwege de verminderde mogelijkheden tot afwatering van die gebieden op het IJsselmeer.

55

Hoe hoog is het bedrag, dat is gemoeid met de zin «Om kosten te besparen worden de werkzaamheden gecombineerd met zandwinning»?

Waar mogelijk wordt de verdieping van de vaargeul gerealiseerd door zandwinning in het tracé. Hierdoor kunnen kosten in de orde grootte van enige tientallen miljoenen euros worden bepaald.

56

Maakt het aanpassen van de Zeesluis bij Delfzijl onderdeel uit van het project vaarweg Lemmer–Delfzijl? Zo nee, hoe wordt dan voorkomen dat de vaarweg geschikt wordt gemaakt voor een grotere klasse schepen, die de sluis bij Delfzijl vervolgens niet kunnen passeren? Welke kosten gaan gepaard met het aanpassen van de sluis bij Delfzijl aan klasse V/Va schepen?

De Zeesluis bij Delfzijl maakt geen onderdeel uit van de MIT-projecten (realisatie en planstudie) voor vaarweg Lemmer–Delfzijl. In deze MIT-projecten wordt gezien op welke wijze de vaarweg volwaardig geschikt kan worden gemaakt voor klasse Va-schepen. De zeesluis in Delfzijl is nu reeds geschikt voor klasse Va-schepen en de capaciteit daarvan is nog geruime tijd toereikend voor de verwachte goederenstromen.

57

Wat is het kasritme van het project NURG? Zijn er al gebieden aangekocht? Zo ja, welke? Wat zijn de criteria voor het verwerven van grond?

Het NURG-programma is een programma dat gezamenlijk met het ministerie van LNV wordt uitgevoerd. De financiering van de aankoop en inrichting van de gebieden wordt door beide departementen gezamenlijk gefinancierd.

Het kasritme voor de bijdrage van V&W aan het NURG programma bedraagt:

2004	2005	2006	2007	2008
0	14	7	7	7 miljoen €

Elk jaar worden er voor het programma gronden verworven. Aankoop verloopt meestal via Dienst Landelijk Gebied. In totaal is tot 1 januari 2003 4557 hectare aangekocht.

NURG-projecten betreffen natuurontwikkelingsprojecten in het rivierengebied die ook een bijdrage aan de veiligheid tegen overstromingen leveren.

Het Ministerie van LNV rapporteert jaarlijks de uitvoering van het NURG-programma.

58

Welke gevolgen heeft de bevrozing van de onderdelen die betrekking hebben op de invoering van BB21-systemen op het bestaande net voor de concurrentiepositie van het spoor ten opzichte van de weg?

Geen.

De implementatie van de BB21-systemen in de periode 2006–2010 werd noodzakelijk geacht in verband met de verwachte groei in de periode tot en met 2010. In de afgelopen jaren is gebleken dat de groeiverwachtingen voor die periode naar beneden zijn bijgesteld. Tevens bleek dat ook met andere eenvoudiger en sneller te realiseren maatregelen het spoor beter benut kan worden.

59

Wordt de verhoging van het taakstellend budget voor geluidsmaatregelen bij emplacementen en andere innovatieve ontwikkelingen bekostigd uit het extra investeringspakket van 100 miljoen euro dat het Kabinet heeft vrijgemaakt voor geluidsmaatregelen? Zo nee, waaruit wordt de ophoging van 25 miljoen euro bekostigd?

Ja, de ophoging van het taakstellend budget voor geluidsmaatregelen (emplacementen en innovatieve ontwikkelingen) met 25 miljoen euro wordt bekostigd uit het extra investeringspakket van 310 miljoen euro dat het kabinet heeft vrijgemaakt voor geluidsmaatregelen. Van deze 310 miljoen euro is 110 miljoen euro bedoeld voor de uitwerking van innovatieve maatregelen voor weg en spoor. Deze 110 miljoen is onderverdeeld in 70 miljoen euro voor de weg en 40 miljoen euro voor het spoor. De 40 miljoen euro voor het spoor is weer onderverdeeld in 25 miljoen voor diverse praktijkexperimenten op het gebied van spoorgeluid en 15 miljoen euro voor geluidsmaatregelen in het kader van de Sloelijn. De overige 200 miljoen euro van de 310 miljoen euro is in de jaren 2008–2010 bedoeld voor het implementeren van geluidsmaatregelen.

60

Hoe is het mogelijk dat de HSL-Zuid in het MIT van 2004 een taakstellend budget heeft dat 587 miljoen lager ligt dan het weergegeven budget in het MIT van 2003? Kan tevens aangegeven worden wat de nieuwe post van 940 miljoen euro aan private middelen (exclusief bijdrage Infraprovider) betekent? Hoe is de risicoreservering in het MIT verwerkt?

In het MIT 2003 is het taakstellend budget gepresenteerd van de HSL-Zuid inclusief de op artikel IF 03.03 geraamde budgetten voor «rail personenvervoer» en «hoofdwegen» (€ 8 662 mln). In het MIT/Projectboek 2004 is het budget exclusief deze spoorwegen en hoofdwegen gepresenteerd (€ 8 075 mln). Inclusief deze spoorwegen en hoofdwegen komt het budget op € 9 077 mln). De gepresenteerde cijfers zijn dus niet onjuist; een consistenter presentatie was echter beter geweest.

De reeks «private middelen» is al sinds de begroting 1998 in de MIT-tabel van de HSL-Zuid opgenomen. Het betreft hier de reeks waarvoor bij de start van het project private financiering werd voorzien, maar waarover het Kabinet in 1997 heeft besloten – met het oog op de voortgang van het project en de onderhandelingspositie richting eventuele private partijen – eerst te voorzien in financiering vanuit het FES.

Een bedrag van € 174 mln is conform de besluitvorming hierover verwerkt in het HSL-budget. De resterende risico-reservering ad € 811 mln is in het Projectenboek 2004 terug te vinden op pagina 36 (tabel, 2e regel).

61

Wordt voor de HSL-Zuid nog onderzocht of goedertransport over deze lijn haalbaar is?

Neen. De HSL-zuid zal worden gebruikt door snelle reizigerstreinen. Als over die lijn ook goederentreinen zouden rijden, die veel langzamer rijden, zou de totale capaciteit van de lijn sterk negatief beïnvloed worden. Goederentreinen passen qua rij-karakteristieken beter op een conventionele spoorlijn tussen «normale» (niet HST) reizigerstreinen.

62

Wordt voor het project spoorverdubbeling Amsterdam–Utrecht conform de overeenkomst met de gemeente Utrecht een tunnel aangelegd ter ontsluiting van Wisselbouw? Zo nee, is de gemeente al officieel op de hoogte gesteld dat op dit punt de overeenkomst niet nagekomen wordt? Zo ja, wat is de planning voor de bouw van deze tunnel?

Conform de projectovereenkomst tussen Prorail en de gemeente Utrecht is een bouwvergunning voor de realisatie van de tunnel aangevraagd. Hierbij wordt een zgn. artikel 19 procedure doorlopen, zoals door de gemeente is bepaald. Uitgaande van minnelijke verwerving zou de bouw in 2005 kunnen starten en de tunnel in 2007 kunnen worden opgeleverd. Parallel hieraan is door Prorail aan het College van B&W van Utrecht het voorstel gedaan om onder een aantal voorwaarden af te zien van de bouw van de tunnel. Voorwaarden zijn onder andere het verhuizen van de voormontage activiteiten van Wisselbouw naar elders en het afsluiten van de Polderweg, waardoor de verkeersoverlast voor de omgeving als gevolg van Wisselbouw sterk afneemt. Hiermee valt de noodzaak voor de tunnel weg. Dit alternatief is nog onderwerp van gesprek met de gemeente Utrecht.

63

Wat zijn – nu het project is uitgesteld – de extra kosten voor het project Randstadspoor, die het gevolg zijn van het niet meer simultaan uitvoeren van werkzaamheden in het kader van de spoorverdubbeling Amsterdam–Utrecht en van Randstadspoor?

Het niet simultaan uitvoeren van werkzaamheden in het kader van de spoorverdubbeling Amsterdam-Utrecht en Randstadspoor, kan volgens schatting door Prorail bij een latere realisatie van de desbetreffende Randstadspooronderdelen leiden tot een kostenstijging met ongeveer € 3 mln.

64

Welke stationslocaties worden in het kader van het project Ruimte voor de Fiets aangepakt in de periode tot en met 2006 met het geld dat nu nog beschikbaar is?

Met mijn brief van 29 oktober '03 (DGP/SPO/U.03 02840) heb ik u geïnformeerd dat er thans een onderzoek loopt naar de mogelijkheden voor een optimalisatie van het bestaande programma binnen de kaders van de begroting. Ik verwacht u hierover nog dit jaar te informeren, zoals ik u in die brief heb geschreven.

65

Op welke onderdelen wordt het programma van eisen voor de stationsstallingen aangepast? Wat is de mening van de klankbordgroep over deze voorstellen? Welke kostenbesparing leveren de respectievelijke wijzigingen op? Hoeveel extra stationslocaties en welke kunnen hierdoor verbouwd worden?

ProRail heeft enkele scenario's uitgewerkt om het probleem van de fietsstallingen, gezien het beperkte budget, op te lossen. Deze zijn uitvoerig besproken met de klankbordgroep. De klankbordgroep staat uitvoering van het oorspronkelijke plan voor met ophoging van het budget. Het alternatief wat de klankbordgroep als «next best» oplossing na budgetuitbreiding ziet, is het vervangen en uitbreiden van knelpuntstallingen op basis van prioritering. Dat betekent dat alle vrije stallingsplaatsen kunnen worden gerealiseerd maar dat er onvoldoende budget is voor de bewaakte stallingen. Op dit moment ben ik met ProRail aan het bezien welke prioriteiten gesteld moeten worden.

66

Dienen gemeenten, die nu aan de beurt zijn voor een aanpassing van de stationsstalling, de kosten boven het normbedrag per fietsplaats zelf te betalen?

Ja, dit normbedrag is inderdaad het bedrag dat wordt betaald uit het programmabudget. In het geval een gemeente extra wensen heeft ten aanzien van de fietsstalling bij het station, moeten zij dit zelf betalen.

67

Welke stationslocaties worden aangepakt tussen 2008 en 2010 van de beschikbare 60 miljoen euro?

Het is niet mogelijk nu reeds een verdeling van de stationslocaties aan te geven. Met mijn brief van 29 oktober 2003 DGP/SPO/U.03 02840 heb ik u bericht over deze aanvullende middelen ter bevordering van het fietsgebruik op de korte afstand als alternatief voor de auto. Dit budget is bedoeld om het fietsbeleid vanuit Verkeer en Waterstaat te bevorderen en kan ook breder worden ingezet dan voor het fietsstallingen programma.

68

In de brief van 29 oktober aan de Kamer wordt een bedrag genoemd van 18,15 miljoen euro dat binnen de projectbudgetten voor stationsverbouwingen beschikbaar is voor fietsstallingen. Welke fietsstallingen worden voor dat geld gerealiseerd? Als dit budget niet tot realisatie van stallingen heeft geleid, kan dit bedrag dan toegevoegd worden aan het totale budget van «Ruimte voor de Fiets»?

Het bedrag van € 18,15 miljoen is in 1998 een inschatting geweest van de benodigde kosten voor fietsstallingen in de projectbudgetten voor

stationsverbouwingen die in de periode tot 2007 zouden worden gerealiseerd. Op de lijst van grote stationsverbouwingen stonden toen bijvoorbeeld:

Amsterdam Bijlmer (Amsterdam-Utrecht viersporig), Lelystad (Hanzelijn); Houten, Culemborg, Utrecht Lunetten en Vleuten (Vleugel); Eindhoven, Tilburg, Heerlen, Dordrecht, Alkmaar, Hilversum, Naarden-Bussum en Hengelo (Transferknelpunten); Zoetermeer Centrum West, Zoetermeer Driemanspolder, Zoetermeer (Randstad Rail). Een aantal van deze projecten is geherprioriteerd, een aantal is in uitvoering; andere zijn onderdeel van projecten die in de huidige MIT-planning tot 2010 zijn opgenomen. De verwachting is dat het budget volledig benodigd zal zijn voor de fietsenstallingen.

69

Hoe waardeert de minister het oordeel van het CPB «geen apart goederenspoor naar België nodig» (Staatscourant 59, 25-3-03), waarin het CPB geen enkele variant nodig acht en adviseert eventueel bestaande capaciteit uit te breiden?

Ik heb nog geen oordeel over het betreffende CPB-rapport. Ik kan pas tot oordeelsvorming overgaan in het kader van de integrale beoordeling van alle onderzoeksrapporten van het project RoBel (spoorcorridor Rotterdam–België) en alle bestuurlijke adviezen daarover. Nog niet alle bestuurlijke adviezen zijn ontvangen.

70

Waarom Staat de subsidieregeling Openbare Inland Terminal (SOIT) op het MIT bij de begroting van 2004, terwijl deze regeling op 31 december 2003 wordt afgeschaft? Is het budget al uitgeput? Zo nee, wat gebeurt er met de 20,39 miljoen euro die er voor SOIT is gereserveerd?

De termijn voor het indienen van aanvragen loopt af per 31 december 2003. Aanvragen voor subsidie worden na deze datum niet meer in behandeling genomen. Dat neemt niet weg dat de financiële afwikkeling van reeds ingediende aanvragen na 2003 doorloopt. Het door u genoemde bedrag uit het MIT betreft zowel de reeds uitgevoerde en beschikte projecten als de voorziene bedragen ten behoeve van nog te beschikken projecten. Het is voorzien dat het hele budget aan projecten zal worden uitgegeven.

71

Hoe beoordeelt de minister de stelling van het Platform Verkeer en Vervoer Noord Nederland dat de besluiten in het MIT niet stroken met de afspraken die gemaakt zijn in het accoord «Kompas voor het Noorden»? Is de conclusie van het platform waar dat in de afgelopen jaren niet is geïnvesteerd in de grootste knelpunten in het noorden?

Ik ben het niet eens met deze stelling en conclusie van het Platform Verkeer en Vervoer Noord Nederland. De afspraken over de belangrijkste verkeersknelpunten in het Noorden, zoals die zijn gemaakt tussen het Rijk en Samenwerkingsverband Noord Nederland, worden namelijk nagekomen. Daarnaast heeft het Samenwerkingsverband Noord Nederland tijdens het bestuurlijk overleg met het kabinet, behoudens enkele temporiseringsen, dank en waardering uitgesproken voor de huidige stand van zaken.

72

Waarom wordt – ondanks de overeenkomsten zoals vastgelegd in de Langman-accorden – de verbetering van de zuidelijke ringweg A7 nabij Groningen vertraagd en is het budget met 3 miljoen euro neerwaarts

bijgesteld? Is hierbij rekening gehouden met de ernstige verstoppingen die hier dagelijks plaatsvinden in de economische kernzone van Noord-Nederland en de grote economische schade, waartoe dit leidt?

Het Hoofdlijnenakkoord geeft aan dat er binnen het MIT geherprioriteerd moest worden ten gunste van de onderhoudsknelpunten, de aanpak van watersystemen, het Herstelplan spoor en de filebestrijding. Tevens diende een aantal ombuigingen ingepast te worden. In dit kader is een aantal wegprojecten, waaronder de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, vertraagd. Het project wordt overigens wel voor 2010 afgerond. Bij de keuze van de te vertragen wegprojecten is onder andere rekening gehouden met de filetop 50. De A7 Zuidelijke Ringweg staat niet in de filetop 50. Het budget is, overeenkomstig de MIT-systematiek, neerwaarts bijgesteld ten behoeve van het opvangen van een kostenstijging bij de RW 33 Spijk-Eemshaven.

73

Waarom is het tracébesluit RW 31 Leeuwarden met een jaar vertraagd ten opzichte van het vorige MIT? Is de minister bereid om in overleg met partijen na te gaan of er mogelijkheden zijn om de zogenaamde Haak om Leeuwarden vóór 2010 te realiseren?

De planning in het MIT 2003 was gebaseerd op een planning uit de verkenningsfase. De planning in het MIT 2004 is aangepast aan de huidige fase (planstudie) van het project. De planning is aangepast op initiatief van de gemeente Leeuwarden, (uitvoerder van de planstudie) en is conform de planning zoals die in de Startnotitie is opgenomen. De verdere voortgang van dit project is onderwerp van bestuurlijk overleg met het Samenwerkingsverband Noord Nederland. U zult over de resultaten van dit overleg voor de MIT-behandeling worden geïnformeerd.

74

Welke mogelijkheden ziet de minister om het project N31 Leeuwarden-Drachten versneld te realiseren (zie FD 6-9-2003)? Hoe staat het met het PPS-contract?

Teneinde een versnelling te bereiken wordt dit project als PPS-project gerealiseerd. Inmiddels bestaat overeenstemming over het PPS-contract en de ondertekening daarvan zal op 10 december 2003 plaatsvinden.

75

Waarom is het project Hoogwaardig Stadsgewestelijk Openbaar Vervoer Twente (STOV) afgevoerd van de verkenningstabel? Gaat het project definitief niet door? Welke delen van het STOV gaan door en welke delen niet? Hoe verhoudt het al dan niet stop zetten van deze projecten zich met de ontwikkeling van stedelijke knooppunten?

Het project Hoogwaardig Stadsgewestelijk Openbaar Vervoer Twente is om procedurele redenen afgevoerd. Met de inwerkingtreding van de verhoogde GDU worden projecten, waarvan een decentrale overheid initiatiefnemer is, pas tot de MIT-programmering c.q. planstudie toegelaten nadat een voorgenomen project na een zorgvuldige probleemanalyse eerst in het Regionale of Provinciale Verkeer en Vervoerplan is opgenomen. Het nut van een intake in een verkenningentabel door Verkeer en Waterstaat, en daarmee opname in de verkenningentabel, is daardoor achterhaald.

Of het project al dan niet door gaat, is in eerste instantie een verantwoordelijkheid van de decentrale overheid als initiatiefnemer.

76

Welke mogelijkheden zijn er om de afslag Rijssen, die steeds vaker oorzaak is van congestie op de A1, binnen de afspraken in het MIT versneld aan te pakken?

De Trajectnota/MER A1 Deventer–Hengelo zal in 2004 afgerond worden. In overleg met de provincie ben ik voornemens op korte termijn de afrit Rijssen zodanig aan te passen dat een vlottere afwikkeling van het verkeer vanaf de rijksweg wordt bereikt.

77

Wanneer start de planstudiefase voor het traject A28 Hattemberbroek–Zwolle–Meppel?

De planstudie Hattemberbroek–Zwolle–Meppel start zo spoedig mogelijk na het bestuurlijk overleg over het MIT 2004. U zult over de resultaten van dit overleg voor de MIT-behandeling worden geïnformeerd.

78

Kan aangegeven worden waarom er geen geld is vrijgemaakt voor de A28, ondanks het feit dat minister De Boer dit heeft toegezegd tijdens het debat over de Spoedwet Wegverbreding?

Over de maatregelen ten behoeve van een betere doorstroming op de A28 tussen Zwolle en Meppel vindt nog bestuurlijk overleg met de regio plaats. Over de uitkomsten van dit overleg zult u voor de MIT-behandeling nader worden geïnformeerd.

79

Onderschrijft de regering het grote belang van de benuttingsmaatregelen voor Overijssel en de drie noordelijke provincies, waarvoor de A 28 de corridor vormt vanuit het westen? Welke zekerheid kan worden geboden met betrekking tot het doorgaan van de benuttingsmaatregelen voor het wegvak tussen de Overijsselse Vecht en het knooppunt Lankhorst bij Meppel?

Over de maatregelen ten behoeve van een betere doorstroming op de A28 tussen Zwolle en Meppel vindt nog bestuurlijk overleg met de regio plaats. Over de uitkomsten van dit overleg zult u voor de MIT-behandeling nader worden geïnformeerd.

80

Waarom is het jaar van oplevering van het project N34 opgeschoven naar 2010? Is hierbij rekening gehouden met de extra belasting van de kern van Ommen vanwege de effecten van onder andere de realisatie van een industrieterrein in de nabijheid van het nieuwe tracé?

Er is vertraging opgetreden bij het opstellen van het ontwerp-tracébesluit. Ik heb u daarover in mijn brief van 31 oktober 2003 geïnformeerd. Hierdoor is de uitvoering van het project vertraagd. Dit staat los van de door u genoemde ontwikkeling met betrekking tot de realisatie van het industrieterrein. In het (ontwerp-)tracébesluit dat in voorbereiding is, wordt rekening gehouden met alle relevante sociaal economische ontwikkelingen rond Ommen (zoals bevolkingsgroei en toename arbeidsplaatsen). Overigens is mij het voornemen tot realisatie van een bedrijventerrein in de nabijheid van het nieuwe tracé niet bekend.

Er wordt geen 50 miljoen euro extra ter beschikking gesteld voor de combitunnel in Nijverdal bovenop de reeds gereserveerde 149 miljoen euro. De regering vindt extra 50 miljoen euro buitenproportioneel. Kan de minister deze stellingname met visualisatie staven? Hoe is een tunnel te realiseren als de minister de benodigde extra 50 miljoen euro niet beschikbaar stelt? Hoe is de gemeente Hellendoorn op de hoogte gesteld van dit besluit? Op welke wijze wordt het tweede deel van de motie Oplaat uitgevoerd: «Indien dit geld niet kan worden vrijgemaakt, wordt de regering verzocht een alternatieve oplossing te vinden voor de leefbaarheidproblemen in Nijverdal». Zijn er concrete projecten waar de minister de genoemde 50 miljoen aan wil besteden?

Oorspronkelijk zou voor de oplossing van de problematiek in Nijverdal voor een bedrag van € 94 mln het zogenoemde Principeplan worden uitgevoerd. Dit principeplan bundelde weg en spoor in de kern van Nijverdal waarbij de weg twee keer ongelijkvloers het spoor kruiste, één keer middels een fly-over en één keer middels een onderdoorgang. De regio kwam eind 2001 met een nieuwe oplossing voor de kern van Nijverdal in de vorm van een Combiplan. Dit ideale Combiplan behelsde een volledige verdiepte gecombineerde tunnel van weg en spoor. Naar aanleiding van het ideale Combiplan van de regio, waarmee de leefbaarheid in Nijverdal verbeterde, de verkeersveiligheid verbeterde door het opheffen van ongelijkvloerse kruisingen en de toekomstvastheid van het spoor werd veiliggesteld, heeft het Rijk de toezegging gedaan om € 45 mln extra beschikbaar te stellen voor het project. De regio leverde een extra bijdrage van € 10 mln. Hiermee kwam het taakstellend budget voor het project op € 149 mln. Op dat moment was voor regio en rijk al duidelijk dat de extra bijdrage van totaal € 55 mln onvoldoende was om het ideale Combiplan van de gemeente uit te voeren. Daarom is in december 2001 in overleg met de regio de overstap gemaakt naar een «versoberd» Combiplan. Dit betekende dat ten opzichte van het ideale Combiplan van de gemeente gezamenlijk is gekeken naar versoberingen als het openhouden van de spoortunnel, het verkorten van de wegtunnel en het minder diep leggen van de combinatie wegtunnel/spoorbak. Het versoberd Combiplan is ten opzichte van het Principeplan een aanzienlijke verbetering voor de leefbaarheid in Nijverdal. Daarbij komt dat in de nog te tekenen overeenkomst voor het versoberde Combiplan in samenspraak met de gemeente Hellendoorn is opgenomen dat gezamenlijk gezocht wordt naar het optimaliseren van de inpassing indien zich daar bij de uitwerking van het ontwerp of de marktbenadering mogelijkheden toe voordoen. Deze mogelijkheden lijken reëel. Er wordt op deze manier een project gerealiseerd dat naar mijn mening tegemoet komt aan de leefbaarheidsproblemen in Nijverdal. Het toevoegen van nog eens € 50 mln. extra aan het project, waarmee het taakstellend budget ten opzichte van het Principeplan meer dan verdubbeld, zal leiden tot een dusdanige beperkte verbetering van de leefbaarheid, dat deze extra € 50 mln. naar mijn idee niet te rechtvaardigen is. De motie Oplaat, die door een kamerbrede meerderheid is ondersteund, was niet financieel gedekt. Deze € 50 mln. is nu dan ook niet «over», waardoor er ook geen € 50 mln. kan worden uitgegeven aan andere projecten.

Er is een visualisatie toegevoegd. De visualisatie geeft weer wat het huidige uitzicht van de bewoners is en wat het uitzicht van de bewoners is als het verdiepte gedeelte (spoor) en de tunnel (weg) is aangelegd volgens het huidige «versoberde» Combiplan. Er is niet tot nauwelijks verschil voor een groot deel van de bewoners. Voor een klein aantal bewoners aan de uiteinden van de tunnel c.q. verdiepte gedeelte geldt dat ze er voor wat betreft uitzicht iets op achteruit zullen gaan, omdat de heg waar ze nu tegenaan zullen kijken, iets hoger zal zijn dan op dit moment

het geval is. Dit verschil is echter minimaal. Daar staat tegenover dat voor alle bewoners de trein niet meer zichtbaar is door de aan te leggen verdiepte bak voor het spoor.

Zie bijlage visuele impact.¹

82

In hoeverre heeft het niet ter beschikking stellen van de extra 50 miljoen euro voor het project N35 gevolgen voor de realisatie van de ongelijkvloerse kruising bij Wierden en de aansluiting op de A35? Wanneer en in welk tempo komen de middelen voor dit project ter beschikking? Welke mogelijkheden zijn er om in overleg met de regio via voorfinanciering de realisatie van de drie spoorwegtunnels in de kern Rijssen te versnellen?

Het niet ter beschikking stellen van de extra € 50 mln. voor het project N35 heeft geen gevolgen voor de realisatie van de ongelijkvloerse kruising bij Wierden en de aansluiting op de A35. De middelen voor het ongelijkvloers maken van de kruising zijn bij de MIT-behandeling in december 2001 toegezegd en ik houd me aan deze afspraak. In overleg met de regio zal ik het nieuwe kasritme voor het totale project RW34/35 bepalen, dat door de herprioritering in het kader van de begroting is gewijzigd. Ik kan dan ook nog geen uitsluitsel geven over een kasritme voor Wierden-Almelo. Het heeft wel mijn voorkeur om het gedeelte Wierden-Almelo zo spoedig mogelijk aan te besteden en tot uitvoering te brengen. Het antwoord op de vraag naar de mogelijkheden om via voorfinanciering de realisatie van de drie spoorwegtunnels in de kern van Rijssen te versnellen, zal ik u geven in het kader van de uitkomsten van het bestuurlijk overleg met de regio.

83

Wat betekent de recente besluitvorming van het College van B&W van Hellendoorn over het project N35 Zwolle-Almelo voor de uitvoering van dit project? Was het ministerie van V&W op de hoogte van plannen van de gemeente om de 50 miljoen euro niet alleen voor de tunnel sec in te zetten?

De gemeente heeft een voorontwerp bestemmingsplan in procedure gebracht dat een hoger ambitie-niveau uitstraalt dan feitelijk realiseerbaar is. Dit hoge ambitieniveau blijkt uit de in het voorontwerp opgenomen wensen van de gemeente ter verdere verfraaiing van het project, zoals onder andere een ellipsvormige rotonde in plaats van een t-splitsing bij Dalzicht, een volledig ondergrondse verkabeling, het verplaatsen van het station, een uitgebreide overbrugging van de Regge, een andere aansluiting aan de Noord-Zuid-zijde; allemaal zaken die extra zijn ten opzichte van de eerdere plannen. Daarnaast blijkt uit het voorontwerp bestemmingsplan dat de gemeente genoeg wil nemen met de maximale hoogte van de tunnel zoals hij in december vorig jaar ook al door RWS is voorgesteld conform het huidige budget, met daarbij uiteraard de gezamenlijke wens om tijdens de aanbesteding de tunnel zoveel als mogelijk omlaag te brengen. Wel wil de gemeente voor de extra € 50 mln een dak op de spoortunnel. De uiteindelijke uitvoering van het project zal moeten passen binnen het taakstellend budget voor het project zonder de extra € 50 mln (zie ook antwoord 81). Dit betekent dat de gemeente het komende ontwerp-bestemmingsplan op het taakstellend budget af zal moeten stemmen. Ik ben sinds de begrotingsbehandeling op de hoogte van de plannen van de gemeente.

84

Waarom is er gekozen voor de aanleg van een tunnel bij Nijverdal? Is de aanleg van een rondweg rond Nijverdal nog een optie?

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

In 1995 is een tracébesluit genomen voor het project bij Nijverdal, waarbij de toenmalige Minister heeft gekozen voor de aanleg van een tunnel door Nijverdal, mede op basis van een uitgebreide MER-studie. Er is toen niet gekozen voor een omleiding ten noorden van Nijverdal vanwege de aantasting van belangrijke natuurwaarden. Dezelfde redenering zal opgaan voor een rondweg rond Nijverdal. Ik vind een rondweg dan ook geen optie.

85

Is het waar dat er ondanks eerdere toezeggingen geen treinstation komt voor de nieuwe woonwijk Arnhem-Schuytgraaf? Waarom niet? Welk bedrag zou hiermee gemoeid zijn? Hoe staat dit besluit in verhouding met de toezegging dat nieuwe grote (VINEX-) nieuwbouwlocaties bij oplevering van de eerste huizen voldoende via OV ontsloten dienen te zijn?

De veronderstelling dat er geen station Arnhem-Schuytgraaf komt, is niet waar. Over de realisatie van dit station is nog geen besluit genomen. Dit besluit is afhankelijk van een nadere prioriteitstelling die in het MIT is aangekondigd in een voetnoot bij het budget «kleine stations».

In 2004 en 2006 tot en met 2010 is in totaal € 50 mln voorhanden in de post kleine stations. De middelen in 2004, ad € 10 mln, zijn belegd met de reeds beschikte projecten Tilburg Reeshof en Almere Oostvaarders. Conform de normen en richtlijnen «Basisstation» en de beleidsnotitie «Aanleg nieuwe stations» zal het Rijk maximaal de kosten voor het basisstation met een maximum van € 5 mln bijdragen, indien een station voldoet aan de criteria 1000 nieuwe in- en uitstappers, inpasbaar in de dienstregeling, geen extra infrastructuur nodig en een vervoerder die wenst te bedienen. Dit betekent dat tot 2010 nog acht stations die aan deze criteria voldoen, kunnen worden beschikt. Gelet op de afspraken tussen VROM en V&W over de VINEX actualisatie (verstedelijking 2005–2010) zijn in de post kleine stations middelen opgenomen voor Almere Poort, Emmen Bargeres, Etten Leur Oost, Helmond Brandevoort, Leeuwarden Werpsterhoek en Zwolle Stadshagen. Deze stations worden getoetst aan de genoemde criteria. Qua planning zal ook de voortgang van de wijkontwikkeling van belang zijn. Dit betekent dat een aantal genoemde stations nog kan afvallen. Buiten voornoemde stations bestaat een aantal andere stations die aan gestelde criteria kunnen gaan voldoen. Deze zullen afhankelijk van de budgettaire ruimte eveneens worden gerealiseerd. Dit kan ook het geval zijn voor Arnhem-Schuytgraaf, als het aan voornoemde voorwaarden voldoet.

86

Waarom worden de BOR-gelden voor het project A12 Ede-Duitse grens in het kader van de Spoedwet wegverbreding niet voor dit project aangewend? Op welke wijze is hierover overleg gevoerd met de mede-overheden. Waar wordt dit geld voor aangewend?

Eind jaren '90 is in het kader van het BOR een bedrag van circa € 330 mln. in MIT categorie 1 beschikbaar gesteld voor benuttingsmaatregelen op het totale traject A12 Utrecht–Duitse grens. Dit bedrag was onvoldoende voor de volledige aanpak van het traject Utrecht–Duitse grens, zodat de afspraak is gemaakt bij voorrang de grootste knelpunten op het traject aan te pakken. In de voorbereiding van de Spoedwet wegverbreding is geconcludeerd dat de grootste knelpunten zich bevinden tussen Utrecht en Maarsbergen waarvoor taakstellend € 220 mln beschikbaar is gesteld en tussen Veenendaal en Ede waarvoor taakstellend € 110 mln. Hiermee denk ik tot een spoedige aanpak van de files op de A12 te komen. De

medeoverheden zijn via de reguliere communicatiekanalen rond dit soort projecten van het bovenstaande op de hoogte gesteld.

87

Maakt het onderzoek naar ondertunneling van de A2 onder het riviertje de Linge onderdeel uit van de planstudie naar de aanpak van de A2 Everdingen–Deil en Zaltbommel–Empel?

In het tracébesluit A2 Everdingen–Deil/Zaltbommel–Empel van 28 februari 2000 is op basis van de hoge kosten niet gekozen voor ondertunneling van de Linge. Op basis van de richtlijnen van de lopende trajectstudie/MER A2 Oudenrijn–Deil is ondertunneling van de Linge niet nader onderzocht. Ik verwijs u verder naar het standpunt A2 Oudenrijn–Deil dat u op 20 november 2003 is toegezonden.

88

Hoe verhoudt het project Toekomstvisie Waal zich tot de onderhoudsachterstanden bij de Waal? Waarom is dit project slechts één jaar vertraagd, terwijl de onderhoudsachterstanden alsmaar groter worden? Wanneer wordt begonnen met de realisatie van de uitwijkhavens bij Lobith en Weurt? Wanneer wordt begonnen met de uitbreiding van de capaciteit van de uitwijkhaven bij Haaften? Wanneer zijn deze deelprojecten gereed? Is de realisatie van deze havens inmiddels definitief?

Er zijn grote onderhoudsachterstanden op een aantal delen van de Waal. Deze zijn dermate urgent, gezien het belang van deze vaarweg, dat in het bij de begroting gevoegde plan van aanpak beheer en onderhoud extra middelen zijn opgenomen om de vaargeul tenminste op 150 m breedte te handhaven en een diepgang van 2,50 m mogelijk te maken. Het bestek hiervoor wordt voorbereid en met de uitvoering zal in 2004 worden gestart. Naast deze onderhoudsproblematiek wordt in de Toekomstvisie Waal beschreven hoe de Waal als geheel in de toekomst verder ontwikkeld kan worden. Dit MIT-aanlegproject Toekomstvisie Waal omvat met name de aanleg of verbetering van de overnachtingshavens bij Lobith, Weurt en Haaften en het verbreden van de vaargeul tot 170 m en het geschikt maken van de geul voor een diepgang van 2,80 m. Vanwege het economisch belang van dit project is het in de herprioritering van het MIT slechts beperkt vertraagd. De uitvoering van al deze maatregelen tezamen is voorzien in de periode 2006–2012. Op dit moment wordt bepaald of de oorspronkelijke fasering van de verschillende deelprojecten moet worden aangepast gezien de nieuwe kasreeksen en de veiligheid van de haven bij Haaften.

89

Op basis van welke onderzoeksgegevens is geconcludeerd dat de vrije kruising bij Velperbroek kan komen te vervallen?

Bij de begroting 2003 is dit reeds besloten en in het MIT-projectenboek 2003 is destijds verantwoord dat dit project is terugverwezen naar het planstudieprogramma. Daarmee is het project niet vervallen, maar is de uitvoeringstermijn verschoven naar na 2010. Een simulatiestudie voor het knooppunt Arnhem wees uit dat tot 2010 dit project qua capaciteit niet noodzakelijk is om het verwachte treinverkeer op de knoop Arnhem af te kunnen wikkelen.

90

Wat betekent de vertraging van het vierde perron in Arnhem voor de capaciteit op dit station, met name voor de hogesnelheidslijn en regiorail?

Het project Arnhem vierde perron is onderdeel van planvorming voor vergroting van de capaciteit van de gehele knoop Arnhem. In de ochtendspits is sprake van minder of zelfs negatieve reizigersgroei op het traject Arnhem–Utrecht dan gedacht bij de planvorming voor de projecten. Uitstel van de capaciteitsvergroting heeft daarom geen of weinig gevolgen; het aantal treinen zal naar verwachting niet toenemen. De afwikkeling van het internationale treinverkeer is daarmee geen probleem. De studie voor regionair – die door het stadsgewest KAN is verricht – gaat uit van een uitbreiding van het regionale treinverkeer; deze is pas mogelijk na realisatie van het vierde perron en van de vrije kruising Arnhem-West.

91

Is een bijdrage uit het budget voor Transeuropese netwerken (TEN) gevraagd voor de realisatie van de Hanzelijn? Zo nee, wordt dit alsnog gedaan? Hoe hoog zal een bijdrage uit het budget voor TEN naar verwachting zijn voor de realisatie van de Hanzelijn? Indien geen bijdrage wordt gevraagd, wat zijn hiervoor dan de argumenten? Hoe heeft het budget voor de Hanzelijn zich de afgelopen jaren ontwikkeld. Is het budget zoals genoemd in het MIT inclusief alle aansluitingen, tunnels, tunneltechnische installaties, etc?

- Voor de realisatie van de Hanzelijn is nog geen aanvraag gedaan voor een bijdrage uit het budget voor Transeuropese netwerken (TEN).
- Een aanvraag voor een Europese bijdrage zal in samenhang met het aanlegbesluit (beschikking op de door Prorail in te dienen subsidie-aanvraag) worden ingediend.
- Voor aanlegprojecten geldt in principe een maximale bijdrage van 10% in de aanlegkosten. De omvang van een eventuele uiteindelijke bijdrage wordt door de Commissie bepaald.
- In het MIT 2003 is het budget voor de Hanzelijn in overeenstemming gebracht met de kosten van het voorkeustracé, conform het aan de Kamer gezonden Standpunt voor de Hanzelijn (24 augustus 2001). Het bedrag omvat alle kosten van het project (inclusief aansluitingen, tunnel Drontermeer, tunnelveiligheid etc, met inbegrip van projectgebonden risico's), zoals dit thans in het tracébesluit wordt uitgewerkt. Besluiten over aanvullende wensen zullen alleen worden genomen in samenhang met de financiële gevolgen.

92

Waarom is de maximale raming van het project A2 Oudenrijn–Deil bijgesteld van 453 naar 285 miljoen euro?

Het bedrag is aangepast vanwege het gereedkomen van een nieuwe raming en een aanpassing van de scope van het project. Voor een meer uitgebreide toelichting verwijs ik u naar het standpunt A2 Oudenrijn–Deil dat op 20 november 2003 aan u is toegezonden.

93

Wat is het oordeel van de regering over de variant voor de aansluiting op de A12, zoals gepresenteerd door de gemeente Driebergen-Zeist?

De gesplitste aansluiting bij Driebergen-Zeist betreft een initiatief van de regio waar nog steeds discussie over bestaat. Het plan kan op dit moment niet bogen op een breed maatschappelijk draagvlak, wat in mijn ogen een minimale vereiste is voor het plan. Verdere uitwerking van het plan is daarnaast alleen mogelijk indien dit niet tot vertraging leidt van het spoedwetproject op het traject Bunnik–Driebergen en indien alle meer-kosten van een dergelijke aansluiting voor rekening van de regio komen. Hierbij zijn in het bestuurlijk overleg over het MIT met de regio afspraken

gemaakt. Korthedshalve verwijs ik u naar de brief over de resultaten van dat overleg die u binnenkort wordt toegezonden.

94

Maakt een extra aansluiting op de A12 bij Leidsche Rijn deel uit van de ontsluiting Utrecht-West? Wanneer wordt deze gerealiseerd? Wat zijn de gevolgen voor de ontsluiting van Leidsche Rijn indien deze aansluiting niet tijdig tot stand komt?

In de bestuursovereenkomst BOR-Utrecht van 2001 is de aansluiting Woerden-Oost opgenomen als onderdeel van het project A12 Utrecht-West benutting (totaal € 103 mln, prijspeil 2003.). Deze aansluiting zorgt samen met een drietal aansluitingen op de A2 en de aansluiting De Meern op de A12 voor de ontsluiting van Leidsche Rijn. De aanleg van de aansluiting Woerden-Oost stond in het BOR gepland in de jaren 2006–2008. Met name de stad Utrecht heeft steeds aangedrongen om de genoemde aansluiting en de provinciale verbindingsweg naar de locatie in 2005 open te stellen. Ik heb steeds aangegeven me tot het uiterste in te spannen om de openstelling in 2005 te halen. Door een aantal omstandigheden, te weten vertraagde besluitvorming bij diverse overheden over het voorkeustracé van de provinciale verbindingsweg, de gemeentelijke geluidswal en een te verleggen gasleiding kon het definitieve ontwerp van de aansluiting pas vorige week worden vastgesteld. Zoals reeds in de beantwoording van de kamervragen van de leden Depla en Dijksma is gemeld op 8 augustus 2003, blijkt, zeker nu pas vorige week het definitieve ontwerp is vastgesteld, 2005 niet meer haalbaar. Ik span me nu tot het uiterste in om de nieuwe aansluiting eind 2006 open te stellen (dit is overigens nog steeds twee jaar eerder dan de oorspronkelijke planning van het BOR). Deze datum kan worden gehaald, mits alles meevalt met grondverwerving zonder onteigeningen, voortvarend de RO-procedures worden doorlopen en er een voorspoedig zettingsverloop is van de zandophogingen. Zoals gezegd zorgt naast de aansluiting Woerden-Oost ook de aansluiting de Meern voor de ontsluiting van Leidsche Rijn op de A12. Deze aansluiting voldoet minder naarmate de VINEX-wijk groeit. Wel worden in 2004 nog aanpassingen aan de aansluiting en het onderliggend wegennet gepleegd, waardoor de capaciteit wordt vergroot. Vanwege het achterblijven van het bouwtempo van de woningen is de problematiek niet groter dan elders in de regio.

95

Voor randstadspoor staat tot en met 2008 een bedrag van 300 miljoen euro ingeboekt. Welk deel van het project zal hiervoor worden uitgevoerd? Welk deel van de 661 miljoen euro, die na 2008 staat ingeboekt is beschikbaar in de periode tot en met 2010? Zal in 2004 daadwerkelijk met de spoorverdubbeling tussen Houten en Houten-Castellum worden begonnen? Wat zijn de gevolgen van de vertragingen rond Randstadspoor voor wat betreft de ontsluiting van de woonwijk Leidsche Rijn?

De beschikking voor het deel Leidsche Rijn is reeds afgegeven en wordt niet beïnvloed door de ombuigingen. De bezuinigingen conform hoofdlijnenakkoord staan start uitvoering van nog te beschikken projectonderdelen in 2004 niet toe. In de voor Randstadspoor ingeboekte bedragen tot en met 2008 en vanaf 2008 tot en met 2010 kunnen verschillende delen uitgevoerd worden.

Zo is er voor het beschikte deel Vleuten–Amsterdam Rijnkanaal in de beschikking een reeks vastgelegd die loopt van 2004 tot en met 2011. Voor het onderdeel Amersfoort Vathorst (nog te beschikken) zal de reeks lopen van 2005 tot en met 2007. Voor het deel Houten, Houten-Castellum (nog te beschikken) is een reeks mogelijk van 2005 tot en met 2010. Voor het deel

Amsterdam Rijnkanaal–Utrecht CS verwijs ik naar de afspraken die zijn gemaakt tijdens het bestuurlijk overleg van 19 november 2003 (verslag ervan wordt u toegezonden). In de periode 2009–2010 is € 227 mln. beschikbaar voor Randstadspoor.

96

Wat is het maatschappelijk nut van de afgesproken perronverhoging van station Houten? Is dit deelproject bekeken in het licht van de herprioritering van het MIT? Zo ja, waarom is ervoor gekozen om dit deelproject te handhaven?

Er is geen separaat project perronverhoging station Houten. De perronverhoging is een uitdrukkelijke wens van de gemeente om de huidige lage onderdoorgang te verhogen en wordt om die reden meegenomen in het werk van de spooruitbreiding tussen Houten en Houten-Castellum. Het maatschappelijk nut is dan ook bepaald door de gemeente. De extra kosten voor de perronverhoging worden om die reden gedragen door de gemeente.

97

Hoe verhoudt zich het project Zuidertunnel stationsgebied Utrecht zich tot de plannen rondom het stationsgebied in Utrecht? Is de rijksbijdrage afhankelijk van het al dan niet doorgaan van de plannen rondom Utrecht CS? Op welke wijze heeft de uitkomst van het referendum in Utrecht over de plannen voor het stationsgebied invloed gehad op de rijksbijdrage en de hoogte van de GDU+-uitkering?

De Zuidertunnel was in het UCP de oplossing voor de slechte bereikbaarheid van het stationsgebied. De ontwikkelingen sinds die tijd en de gewijzigde uitgangspunten voor het stationsgebied, hebben geleid tot een andere oplossing voor die bereikbaarheid: een autotunnel onder het Westplein. Omdat de kosten van de Zuidertunnel onder het grensbedrag liggen van € 112,5 mln, maakt deze deel uit van de GDU. Het staat Utrecht daarmee vrij om het geld in een andere oplossing te steken. Er is geen invloed geweest van de uitkomst van het referendum op de rijksbijdrage op zich, noch op de GDU+-uitkering.

98

Op welke wijze wordt het project Tweede Coentunnel/Westrandweg /Halfweg financieel vormgegeven nu blijktbaar is besloten geen gebruik te maken van tolheffing (Parool 2-10-2003)? Slaat dit besluit een financieel gat in het MIT of zal worden gekozen voor verdere fasering in de tijd?

Ik heb nog geen officieel standpunt ingenomen ten aanzien van tolheffing op de Tweede Coentunnel/Westrandweg/Verlengde Westrandweg. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek naar tolheffing, die recent beschikbaar zijn gekomen, zal ik mijn standpunt op korte termijn bepalen. Daarbij spelen zowel financiële als verkeer en vervoerkundige aspecten. In de intentieovereenkomst met de regio is opgenomen:

- dat mocht tolheffing uiteindelijk niet voldoende dekking bieden het rijk en de regionale partijen het tekort van Euro 166 miljoen (prijsspeil 2002) in principe elk voor de helft bekostigen, te weten Rijk en regio elk maximaal Euro 83 miljoen (prijsspeil 2002), onder de ontbindende voorwaarde dat een sluitende financiering van het project inclusief dekking van risico's en onzekerheden door partijen wordt overeengekomen; deze sluitende financiering is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijk en regio;
- dat de regionale partijen hun bijdrage van Euro 83 miljoen (prijsspeil 2002) aan het project beschikbaar stellen uit regionale publieke fondsen in de periode voor 2010;

- dat het Rijk zijn bijdrage van Euro 83 miljoen voor het project aan de begroting van Verkeer en Waterstaat toevoegt in de periode na 2010. Dit alles zal, afhankelijk van besluitvorming over tolheffing, verder worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst, die naar verwachting in het voorjaar van 2004 zal worden ondertekend. De planning voor het project zoals opgenomen in het MIT Projectenboek 2003 zal hierdoor niet worden gewijzigd.

99

Is het waar dat tolheffing bij de Tweede Coentunnel niet mogelijk is, omdat de inningskosten meer dan 20% van de opbrengst zouden bedragen? Wat is het inningsplan dat achter deze berekeningen schuil gaat? Hoe hoog zouden de inningskosten precies zijn ten opzichte van de opbrengsten? Waardoor zouden de inningskosten zo hoog worden?

Zie antwoord vraag 98.

100

Waarom staat het project A1/A6/A9 CRAAG niet meer in het MIT? Is dit project stopgezet? Zo ja, wat zijn hiervan de gevolgen? Hoe verhoudt zich dit met de toezegging van minister Netelenbos om alle alternatieven te beschouwen, ook doortrekking ten Noorden van de A1? Is dit gebeurd? Zo ja wat was de uitkomst van deze alternatievenstudie?

Het project CRAAG (Corridor tussen de regio's Amsterdam-Almere en 't Gooi) staat nog wel in het MIT. In het kader van het BOR (Bereikbaarheidsoffensief Randstad) is namelijk in 2000 tussen partijen afgesproken geld beschikbaar te stellen voor benutting in het gebied van de CRAAG. Hiermee is de categorie 2 planstudie voor de structurele maatregelen in het CRAAG-gebied omgezet in een categorie 1 planstudie voor benutting. Dit overigens wel in de veronderstelling dat op termijn alsnog structurele maatregelen in het CRAAG-gebied noodzakelijk zouden zijn gezien de naar verwachting forse groei van met name Almere. De categorie 1 planstudie CRAAG is vorig jaar opgenomen in de spoedwet wegverbreding. Voor de structurele maatregelen op het gebied van de weg en OV is dit jaar de corridor-verkenning Haarlemmermeer-Almere opgenomen in het MIT. In deze verkenning wordt met name de verkeers- en vervoersproblemen geanalyseerd. Daarnaast is ook verkend welke oplossingsrichtingen mogelijk zijn. Voorbeelden zijn een verbinding tussen de A6 en de A9, een verbinding over of onder het IJmeer en een verbreding van het bestaande wegennet tussen Almere en Amsterdam. Deze MIT-verkenning wordt momenteel afgerond. De eindrapportage zal naar de Tweede Kamer worden toegezonden. In het vervolgtraject zal op basis van een uit te voeren planstudie een keuze tussen de alternatieven moeten worden gemaakt.

101

Wat is de stand van zaken rond het project A4 Dinteloord-Bergen op Zoom? Hoe concreet is het idee om de aanleg te realiseren via tolheffing?

Voor de omleiding Halsteren heeft het rijk in 2005 middelen gereserveerd. De Provincie Noord Brabant brengt op het ogenblik nog in kaart in hoeverre het noordelijke deel van het project middels PPS constructies, waarbij ook tolheffing een rol kan spelen, kan worden gefinancierd.

102

Wat zijn de gevolgen van de opening van de A5 voor de noodzaak om benuttingmaatregelen te nemen bij de A9 Badhoevedorp-Velsen? In hoeverre is de verkeersintensiteit op dit traject veranderd door de opening van de A5?

De A 5 is bestemd voor het verkeer van Haarlem richting Den Haag en v.v. Bij het vaststellen van de noodzaak tot het nemen van de benuttingsmaatregelen op de A 9 is reeds rekening gehouden met de openstelling van de A 5. Het verkeersaanbod blijft op dit traject hoog. Het is te vroeg om nu al aan te kunnen geven dat de A 5 gebruikt wordt door al het verkeer tussen Den Haag en Haarlem. Het duurt enkele maanden alvorens de weggebruiker vertrouwd is geraakt met de nieuwe route, hetgeen ook blijkt uit de ervaringen die zijn opgedaan bij de openstelling van de A 4 oostbaan. Het positieve effect op het verkeersaanbod van de openstelling was overigens wel direct merkbaar. De file bij Badhoevedorp begon een uur later en deze was korter.

103

Waarom is ervoor gekozen om slechts de knelpunten bij Schoorldam en De Stolpen aan te pakken en niet de knelpunten bij Sint-Maartensvlotbrug en Burgervlotbrug? Bij welke knelpunten zijn de problemen met de verkeersveiligheid het grootst? Wat zijn de gevolgen van deze keuze?

- 1) In overleg tussen de provincie, de betrokken gemeenten en Rijkswaterstaat is als gemeenschappelijke conclusie naar voren gekomen dat als er te weinig financiën zijn om alle knelpunten op te lossen, dan de prioriteit ligt bij de locaties Schoorldam en De Stolpen en het aanleggen van het nog ontbrekende deel van de parallelweg, namelijk het deel bij Bergen. Gezien het verschil in verkeersintensiteiten tussen enerzijds Schoorldam en De Stolpen, en anderzijds Burgervlotbrug en Sint-Maartensvlotbrug is het verantwoord om bij een beperkt budget voorrang te verlenen aan oplossingen voor de knelpunten bij Schoorldam en De Stolpen. Maat voor die knelpunten is de gemiddelde verkeersintensiteit in de ochtendspits (aantallen motorvoertuigen tussen 7 en 9 uur) op de oost-westverbindingen naar en van de kruisingen van de N9. Voor 2010 bedragen deze intensiteiten volgens modelberekeningen in Schoorldam: 1350; in Burgervlotbrug: 850; in Sint-Maartensvlotbrug: 200; en in De Stolpen: 1550.
- 2) Op het wegvak van de N9 Koedijk-De Stolpen hebben tussen 1997 en 2002 164 ongevallen plaatsgevonden, waarvan 128 op de kruispunten. Het aanpakken van kruispunten is een effectief middel om ongevallen te beperken. Van de ongevallen op kruispunten waren er 25 ongevallen met slachtoffers. 16 van de 25 bevinden zich bij De Stolpen (10) en bij Schoorldam (6).
- 3) Daar op deze omleidingen geen kruisend verkeer en geen langzaam verkeer meer zal voorkomen, zal door de aanleg van deze omleidingen het aantal ongevallen op deze trajecten van de N9 sterk afnemen. Daarnaast wordt nog een groot deel van de verkeersveiligheid vergroot door het lang-zame verkeer van het snelverkeer te scheiden door de aanleg van parallelweg Bergen.

104

Wat is de verkeersintensiteit bij de N9 Koedijk-De Stolpen? Zijn de verkeerstellingen betrouwbaar en representatief?

- 1) Intensiteiten gemiddelde werkdag 2002:
 - a. Koedijk-Schoorldam: 17 700 voertuigen
 - b. Schoorldam-Zijpersluis: 18 400 voertuigen
 - c. Zijpersluis-Burgervlotbrug: 13 900 voertuigen
 - d. Burgervlotbrug-St. Maartensvlotbrug: 10 600 voertuigen
 - e. St. Maartensvlotbrug-De Stolpen: 11 400 voertuigen(bron: Adviesdienst Verkeer en Vervoer)
- 2) Ja de verkeerstellingen zijn betrouwbaar en representatief. Op het traject ligt in het studiegebied een tweetal elektronische tellussen in het wegdek, namelijk op Km 83,9 (tussen Koedijk en Schoorldam) en

op Km 95,6 (tussen Burgervlotbrug en St. Maartensvlotbrug). Deze tellussen produceren telgegevens die statistisch gevalideerd worden door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) van Rijkswaterstaat, die een betrouwbaarheid van 98% als ondergrens hanteert. Aan de hand van deze gegevens worden de intensiteiten op de tussenliggende wegvakken bepaald. Deze gegevens worden eventueel uitgesplitst naar maand, dag van de week, uur en voertuigtype.

105

Wat wordt de maximumsnelheid bij het nieuw aan te leggen deel van de N9 Koedijk-De Stolpen? Zijn alle ingrijpende maatregelen ook nodig bij een lagere maximumsnelheid?

De maximum snelheid op de nieuw aan te leggen delen, de omleggingen bij Schoorldam en De Stolpen, bedraagt 80 km/uur (op de hoofdrijbaan). Om de verkeersveiligheid en leefbaarheid effectief te verhogen is een lagere maximumsnelheid van 50 km/uur nodig; deze geldt alleen in een bebouwde kom en is dus niet van toepassing op de nieuw te bouwen onderdelen.

106

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het project Zeepoort IJmond? Is het waar dat er momenteel al geld uitgegeven wordt aan voorbereidende maatregelen?

Op dit moment bereid ik samen met mijn collega van VROM een standpunt voor over project Zeepoort IJmond. Dit standpunt ga ik op 21 januari 2004 bespreken met de regio, waarna besluitvorming door het Kabinet hierover zal plaatsvinden.

V&W heeft geen geld uitgegeven aan de voorbereiding van uitvoeringsmaatregelen voor een nieuwe sluis. Ter voorbereiding van de standpuntbepaling zijn wel enkele aanvullende onderzoeken uitgevoerd, bijvoorbeeld naar de ontwikkeling van de scheepsgrootte.

107

Wat is de noodzaak van het project Zeepoort IJmond? Wat zijn de gevolgen voor dit project nu het CPB hier tot tweemaal toe negatief over geadviseerd heeft?

Het kabinet zal begin volgend jaar een standpunt innemen over het project Zeepoort IJmond. In dat standpunt zal worden ingegaan op de noodzaak van het project. Dit standpunt zal gebaseerd zijn op alle beschikbare informatie uit de onderzoeken die uitgevoerd zijn in het kader van de Trajectnota/MER Zeepoort IJmond. De adviezen van het CPB maken hiervan deel uit.

108

Hoe kan een fietsenstalling 27 miljoen euro kosten? Hoeveel is dat per stallingsplaats? Wat is een normaal gemiddeld bedrag voor een stallingsplaats?

€ 27 mln is een taakstellend bedrag, waarvoor de voorkeursvariant niet gerealiseerd kan worden. Het betreft in dit geval de fietsenstalling bij Amsterdam CS. Op en rond het station is geen vrije ruimte meer te vinden en is een eventueel nieuwbouwproject slechts met technisch ingewikkelde ontwerpen mogelijk. Het gaat bovendien om grote aantallen te realiseren fietsparkeerplaatsen (tenminste 7000).

€ 27 mln/7000 = € 3 900 taakstellend per fietsplaats. Dat is 60–70% meer dan op andere stationslokaties met vergelijkbare karakteristieken die deel uitmaken van het programma «Ruimte voor de fiets». In antwoord op

vraag 41 is al aangegeven dat de voorkeursvariant van alle direct betrokken partijen niet binnen het gereserveerde budget paste. Er wordt door de betrokkenen nu gezocht naar diverse kleinere lokaties die tezamen voldoende capaciteit opleveren binnen het budget met een streven van 10 000 plaatsen.

109

Waarom zijn de afspraken die minister de Boer met de regio's heeft gemaakt over de besteding van de BOR-gelden – extra geld naar stations Den Haag CS en Rotterdam CS ten koste van A13/A16 en het Trekvliettracé – niet verwerkt in het MIT? Vallen de plannen voor de afzonderlijke stations onder de GDU+-regeling?

De afspraken uit het bestuurlijk overleg van 2002 zijn volledig verwerkt in de begroting en het MIT. De plannen voor de stations vallen onder het programma «Railwegen», en daarmee dus niet onder de GDU+-regeling.

110

Wat is de noodzaak tot de omlegging van de N201 bij Aalsmeer en Uithoorn? Is deze noodzaak er ook indien al het vrachtverkeer van en naar de Verenigde Bloemenveilingen Aalsmeer van de N201 geweerd zal worden? Is het mogelijk om maatregelen te treffen die ervoor zorgen dat het verkeer naar de bloemenveiling hoofdzakelijk over de rijkswegen gaat?

De noodzaak tot de omlegging van de N201 bij Aalsmeer en Uithoorn ziet de regio in leefbaarheid en veiligheid. De weg die nu dwars door de dorpskernen loopt wordt buitenom gelegd.

Van de weg wordt gebruik gemaakt door woon-werkverkeer, met name van en naar de bedrijventerreinen van de Mainport Schiphol en door bestemmingsverkeer. Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen zullen tot een toename van dit verkeer leiden. Dit gaat zowel om personenauto's als om vrachtwagens. Een deel van het vrachtverkeer gaat van en naar de Verenigde Bloemenveilingen Aalsmeer. De regio ziet niet alleen in dit deel van het verkeer de noodzaak voor realisering van de N201. Het weren van dit specifieke vrachtverkeer vermindert voor de regio de noodzaak van de N201 niet. De regio beschouwt de beoogde oplossing voor de N201 als optimale uitwerking van maatregelen om er mede voor te zorgen dat het verkeer naar de bloemenveiling hoofdzakelijk over de rijkswegen gaat.

111

Waarop is de aanname gebaseerd dat bij een rijksbijdrage van in totaal 30 miljoen euro in 2004 met fase 2 van de Zuidtangent kan worden begonnen? Wat is de oorzaak van de kostenoverschrijding van 21 miljoen euro voor de snelle busbaan Zuidtangent? Wie is daarvoor verantwoordelijk? Wie moet deze extra kosten betalen?

De kostenraming voor een sobere en doelmatige uitvoering van de Zuidtangent fase 2 komt uit op € 255 miljoen. Omdat de regio geacht wordt de eerste € 225 miljoen zelf te betalen uit de GDU+ is met een rijksbijdrage van € 30 miljoen de financiële dekking voor het project rond en kan de uitvoering ter hand worden genomen. De kostenoverschrijding op de 1e fase van de Zuidtangent (het kerntraject) kent diverse oorzaken (onder andere aanvullende veiligheidsvoorzieningen, een ongelijkvloerse kruising en prijs- en loonstijgingen die hoger zijn dan de index op basis waarvan V&W haar bijdrage uitkeert).

V&W draagt € 1 mln extra bij voor onder andere de veiligheidsvoorzieningen. De rest komt voor rekening van de provincie.

112

Is het mogelijk om de rijksbijdrage die toegekend is aan de Noord-Zuidlijn op te schorten indien niet voldaan wordt aan alle veiligheidseisen?

Inherent aan mijn beleid ten aanzien van veiligheid is dat er bij subsidieverlening een risiconormering voor een project wordt vastgelegd. Hoe aan deze normering wordt voldaan, is de verantwoordelijkheid van de desbetreffende subsidie-ontvanger. Dat betekent dat deze overheid zelf veiligheidseisen kan formuleren voor infrastructuur, voertuigen, personeel en exploitatie. Voorafgaande aan de indienststelling van het project zal de IVW toetsen of al deze maatregelen tezamen voldoen aan de gestelde normen. Het is daarmee niet mogelijk de rijksbijdrage op te schorten.

113

Zijn er mogelijkheden voor het ROA om delen van de Noord-Zuidlijn te schrappen zonder dat de rijksbijdrage vermindert? Waar is de rijksbijdrage precies op gebaseerd?

Op basis van de afgegeven beschikking is het voor het ROA niet mogelijk zonder instemming van het ministerie het ontwerp, functionele eisen en majeure technische eisen te wijzigen. De subsidie is immers gebaseerd op een afweging van kosten en baten.

114

Wat zijn de gevolgen van het schrappen van het station Sixhaven voor de exploitatie van de Noord-Zuidlijn en voor de rijksbijdrage? Wat zullen deze gevolgen zijn als station Rokin en/of Ceintuurbaan evenmin gebouwd mogen worden?

Het station Sixhaven maakte geen deel uit van de beschikkingsaanvraag voor het project; de kosten voor aanleg van het station waren niet verwerkt in de kostenraming. Bij de berekening van de subsidie is dan ook geen rekening gehouden met deze kosten. Zoals reeds in antwoord op vraag 113 is vermeld, kan het ROA niet zonder toestemming van het ministerie ontwerp, functionele en technische eisen van het project wijzigen. Dat geldt ook voor toevoegingen aan het project. Deze mogen niet in strijd zijn met de eerder vastgestelde ontwerp- of functionele eisen. Realisatie van de stations Rokin en Ceintuurbaan maken onlosmakelijk deel uit van het project.

Voor de exploitatie geldt dat het niet realiseren van een station dat ook niet in de aanvraag was opgenomen geen invloed heeft op de exploitatie-opzet waarmee bij het afgeven van de beschikking rekening is gehouden.

115

Hoe is te verklaren dat de geplande oplevering van de Noord-Zuidlijn wederom een jaar verlaat is?

Uitgangspunt is indienststelling van het project in 2011. Het ROA heeft het ministerie niet bericht over latere oplevering.

116

In het totaal zijn er tien projecten uit de verkenningstabel van Zuid-Holland verdwenen. Kan aangegeven worden per project wat de huidige status is? Zijn alle verkenningen afgerond? Welke projecten gaan niet door?

De tien Zuid-Hollandse projecten, die uit de verkenningstabel zijn verdwenen, zijn projecten die per 1 januari 2004 onder de GDU+-regeling zullen vallen. Anticiperend daarop zijn ze uit het MIT gehaald. Voor infor-

matie over de betreffende projecten verwijs ik u naar de provincie, de Stadsregio Rotterdam of het Stadsgewest Haaglanden.

117

Is de regering bereid voor de N57 voorlopige maatregelen te treffen zoals een aparte fietsbrug, waardoor op de huidige Harmsenbrug capaciteit vrijkomt voor een extra rijstrook?

Dit project is onderwerp van bestuurlijk overleg met de regio Zuidvleugel. U zult over de resultaten van dit overleg voor de MIT-behandeling worden geïnformeerd.

118

Kan de regering een totaaloverzicht geven van de kostenraming van het project Spoortunnel Delft? Kan hierbij ingegaan worden op de bijdrage van private partijen, de bijdrage van de gemeente en de provincie en de bijdrage van de verschillende ministeries? Hoe groot is het financieringstekort? Kan aangegeven worden op welke termijn de minister verwacht dat de capaciteit op het spoor tussen Rotterdam en Den Haag niet meer voldoende is?

Deze vragen worden betrokken in de brief over alternatieve financiering voor de Spoorzone Delft die u, zoals toegezegd in de tweede termijn van de behandeling van de V&W-begroting, voor de MIT-behandeling ontvangt.

119

Wat is de actuele stand van zaken van het project A4 Delft-Schiedam? Op welke manier wordt een balans gevonden tussen de dringend gewenste, zeer spoedige aanleg van de weg en de wensen die er bij de diverse betrokken overheden inzake (de uitvoering van) deze weg leven?

Beantwoording van deze vraag geeft tevens antwoord op de vragen 120, 121, 122, 125, 126, 128, 129, 133, 134, 135, 138, 139, 143, 144:

In het MIT 2004 is voor het project A4 Delft-Schiedam € 265 mln gereserveerd. Dit is inclusief de € 100 mln waarover minister De Boer vorig jaar met de regio afspraken heeft gemaakt. Tijdens het bestuurlijk overleg met de Zuidvleugel zijn verdere afspraken gemaakt. Ik verwijs u hiervoor naar de brief, die voor de MIT behandeling naar de Tweede Kamer gaat over de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen.

Om het totale plan Norder (Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam (IODS)) te kunnen uitvoeren is volgens de heer Norder circa € 725 mln nodig. Op zich is een gebiedsgerichte aanpak aantrekkelijk, maar de primaire verantwoordelijkheid daarvoor ligt bij andere belanghebbenden dan V&W. Voor de financiering daarvan dienen dan ook derden (provincie, gemeenten, private partijen en eventueel andere departementen) betrokken te worden.

Binnenkort zal de herstart van de Tracé/MER-studie plaatsvinden. Tracé/MER-procedure is het kader waarbinnen ook de vragen inzake de te verwachte verkeersintensiteiten, en de vragen inzake de luchtkwaliteit en geluidhinder aan de orde komen. Daarbij wordt ook gekeken naar mogelijkheden en effecten van tol.

120

Hoe verhoudt het budget voor de A4 Delft-Schiedam zich met afspraken die minister de Boer heeft gemaakt in het kader van het BOR over de mogelijkheid om het budget voor de A13/A16 deels aan te wenden voor de A4 Delft-Schiedam? Hoe staat de regering op dit moment tegenover het plan Norder? Is de aanvullende MER inmiddels gestart? Zo nee,

waarom niet? Wanneer zal bekend worden hoe hoog de totale bijdrage van het rijk is aan de A4 Delft-Schiedam? Op welke wijze dragen de diverse ministeries bij aan de bekostiging van de A4 Delft-Schiedam?

Zie antwoord op vraag 119.

121

Kunt u gespecificeerd aangeven waar de verschillen in zitten tussen de begrote kosten van de aanleg van de A4 Delft-Schiedam van 500 miljoen in het «Plan Norder», de 600 en 1 400 miljoen euro in de begroting V&W van vorig jaar, de 725 miljoen euro uit de brief van 6 oktober 2003 van gedeputeerde Norder aan het ministerie van V&W en de minimaal beschikbare 300 miljoen in het MIT 2004? Wat zijn de consequenties van de aanpassing(en) van de geraamde kosten?

Zie antwoord op vraag 119.

122

Zal de aanleg van de A4 Delft-Schiedam de files op de A13, de A20 Westerlee-Terbregseplein en op de wegen die aansluiten op het Harnach-knooppunt, zoals de A4, N211 en N 222 structureel oplossen?

Zie antwoord op vraag 119.

123

Is er onderzoek verricht naar de noodzaak tot aanpassing van het Prins Clausplein bij aanleg van de A4 Delft-Schiedam conform de veronderstelling in de bijlage van het rapport Blankert van oktober 2000? Zo ja, wat is er uit dit onderzoek gekomen en kan het naar de Kamer worden gestuurd? Zo nee, acht de regering een dergelijk onderzoek noodzakelijk?

Nee, dit onderzoek is niet gedaan. Een dergelijk onderzoek is zinvol in het kader van de traject-nota/MER.

124

Wat wordt bedoeld met «onverklaarbare verschillen» in de rijbaanbreedte bij het Kethelplein in het rapport «Avierpark» (maart 2002)? Is er reeds een verklaring voor deze verschillen gevonden? Zo ja, welke?

Er is een rapport met deze naam van 20 juni 2002, gepubliceerd door provincie Zuid-Holland. Hierin is de desbetreffende passage echter niet te vinden.

125

Zal de capaciteit van de Beneluxtunnel voldoende zijn indien de A4 Delft-Schiedam aangelegd wordt? Kan dit worden toegelicht u dit toelichten aan de hand van recente berekeningen?

Zie antwoord op vraag 119.

126

Is het waar dat wordt afgezien van tolheffing voor de A4 Delft-Schiedam? Wordt het Veilingroute-alternatief nog steeds meegenomen?

Zie antwoord op vraag 119.

127

Is het waar dat in het kader van de trajectnota A4 Delft-Schiedam voor de berekening van de verkeersintensiteit achterhaalde modellen zijn gebruikt, zoals ook door Rijkswaterstaat zou zijn vermeld? Zo ja, zijn de uitkomsten

over de verkeersintensiteit dan nog wel betrouwbaar genoeg om een beslissing over de A4 Delft–Schiedam op te baseren, ook in het licht van de te verwachten overschrijdingen van de luchtkwaliteit?

Nee. Rijkswaterstaat maakt gebruik van het meest actuele, getoetste model voor dergelijke studies. Op dit moment is dat voor deze regio het zogenaamde Randstadmodel.

128

Zal de aanleg van de A4 Delft–Schiedam ertoe leiden dat de wettelijke normen van de luchtkwaliteit overschreden worden?

Zie antwoord op vraag 119.

129

Hoe hard zijn de bijdragen van de ministeries van LNV en VROM, van de regio, van private partijen en van de post «Innovatief aanbesteden» die ingeboekt staan in het plan IODS? Waarvan hangt deze bijdrage af? Wanneer wordt door de betreffende financiers tot een daadwerkelijke bijdrage besloten? (medeparaaf LNV/Vrom?)

Zie antwoord op vraag 119.

130

Kan een specificatie worden gegeven van de kosten – met peildatum en marge – van de «Inpassingmaatregelen verbindingen» en de «Kwaliteitsimpuls voor Midden-Delfland» volgens het «Plan Norder», de begroting V&W 2003, de brief van 6 oktober 2003 van gedeputeerde Norder aan het Ministerie van V&W en de begroting 2004?

Deze kosten worden bepaald door de partijen die participeren in de «Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam», onder aanvoering van de provincie Zuid-Holland. De rapportage «IODS: kansen benutten, impasses doorbreken» uit 2001 is de enige rapportage waar deze kosten genoemd worden. Deze rapportage is in het verleden reeds aan de Tweede Kamer toegezonden. Momenteel vindt nader overleg plaats tussen de betrokken departementen en de provincie over de kosten en de financiering van deze projecten.

131

Wat zijn de verwachte verkeersintensiteiten van de A4 Delft–Schiedam, in de Beneluxtunnel en op de A13 in 2010, 2020 en 2035 per etmaal, in de (gemiddelde) spits per uur, zoals bij de berekening van de tolopbrengst zijn gebruikt? Idem indien de A4 Delft–Schiedam geen tolgeweg is? Kan het verschil worden gegeven van de hierboven op te geven intensiteiten op de A13 voor de drie peildata, met de geconstateerde waarden op de A13 in 1999 of – indien niet volledig beschikbaar – met de meest recente waarde?

Bij deze vraag is waarschijnlijk bedoeld op het NEI-rapport dat in 1999 is opgesteld in opdracht van de provincie Zuid-Holland en de toenmalige Hollandse WerkgeversVereniging. Dit rapport is momenteel niet meer actueel. Om deze vraag goed te kunnen beantwoorden is het noodzakelijk om deze nader te onderzoeken in het kader van de Tracé/MER-procedure. Het werkdag-jaargemiddelde op de A13 tussen Delft-Zuid en Berkel-Rodenrijs in 1999 is 157 219 motorvoertuigen per etmaal.

132

Is het waar dat de norm voor de luchtverontreiniging op en om het Kethelplein wordt overschreden en dat daar verkeersproblemen ontstaan? Klopt

het dat de recente modelstudie IODS van 2003 over verkeersintensiteiten wijst op hogere intensiteiten in 2020 op diverse wegvakken, zodat het genoemde probleem van de luchtverontreiniging en de verkeersproblemen verder toeneemt?

De normen voor de luchtverontreiniging gelden voor de situatie per 2010. Het besluit luchtkwaliteit legt op dat er in 2010 geen overschrijding van deze normen plaatsvindt. Sinds de openstelling van de Tweede Benelux-tunnel zijn de verkeersproblemen op het Kethelplein sterk afgenomen. De verkeersintensiteiten in het algemeen zijn in 2020 hoger dan in 2003, maar het effect van de openstelling van de A4-Delft-Schiedam op de verkeersintensiteiten bij het Kethelplein moet nog worden onderzocht in het kader van de aanvulling op de trajectnota/MER. Door de strengere eisen voor emissies van voertuigen en de technologische vooruitgang zal de emissie per voertuig naar verwachting afnemen.

133

Kunnen de verwachte problemen met verkeersintensiteit en luchtverontreiniging rond het Kethelplein adequaat worden opgelost? Zo ja, op welke wijze en wat zijn globaal hiervan de kosten? Zijn deze kosten opgenomen in de geraamde 725 miljoen euro uit het plan Norder?

Zie antwoord op vraag 119.

134

Bij hoeveel woningen in Vlaardingen en Schiedam wordt de luchtkwaliteitsnorm overschreden bij de korte en de langere tunnel tussen Vlaardingen en Schiedam, als aangenomen wordt dat een eventuele A4 Delft-Schiedam in 2010 gereed zou zijn? Idem voor 2010 indien de A4 Delft-Schiedam niet wordt aangelegd? Wat is het verschil in prijs tussen de twee tunnels? Is dit bedrag opgenomen in het totaalbedrag van 725 miljoen euro van het plan Norder?

Zie antwoord op vraag 119.

135

Hoe beoordeelt de regering de uitspraak van gedeputeerde Norder dat bij aanleg van de A4 Delft-Schiedam volgens het plan van de minister bij Vlaardingen en Schiedam «een tweede Overschie zal ontstaan met betrekking tot stank en geluidshinder en dat daarop niemand zit te wachten» (HC, Rotterdams Dagblad, 17/9/2003)?

Zie antwoord op vraag 119.

136

Kan een overzicht worden gegeven van de uitgebrachte voorstellen van de Raad voor Verkeer en Waterstaat en de Commissie Mobiliteitsmarkt A4? Zijn in 2003 en 2004 nieuwe rapporten te verwachten?

Begin juli heeft mijn voorganger een reactie op de adviezen van de Raad én van de Commissie Mobiliteitsmarkt A4 aan de Kamer gestuurd (kamerstuk 2002-2003, 28 600 XII, nr. 123). De adviezen waren u al eerder ter informatie toegezonden. Naar aanleiding van het advies van de Commissie is onder andere in de regio Haaglanden een mobiliteitsteam aan de slag gegaan. Zij leveren geen nieuw rapport op, maar richten zich op concrete mobiliteitsmaatregelen voor de regio. Voor verdere informatie over het werkprogramma van de Raad en de lopende advies-trajecten verwijs ik u graag naar brief die u daarover in januari 2003 hebt ontvangen (VW03 000 034).

138

Is het de bedoeling dat uit de extra impuls van 330 miljoen euro de genoemde 265 miljoen euro (deels) wordt gefinancierd of de 225 miljoen euro die de gedeputeerde van Zuid-Holland, de heer Norder, aan u heeft gevraagd in zijn brief van 6 oktober 2003?

Zie antwoord op vraag 119.

139

Deelt u de opvatting van de heer Norder dat één van de oorzaken van het niet doorgaan van tolheffing het ontbreken van ruimte voor de noodzakelijke tolpleinen is? Zijn er nog andere redenen voor het afzien van tolheffing? Betekent een en ander inderdaad dat geen tolgeld beschikbaar zal komen voor de aanleg van de A4 Delft-Schiedam?

Zie antwoord op vraag 119.

140

V&W wil uitstel vragen van 2010 naar 2015 van de termijn waarbinnen dient te worden voldaan aan de EU-richtlijn voor luchtkwaliteit. In welke mate zal dat uitstel ook gelden voor aan te leggen wegen c.q. wegvakken in het kader van de aanleg van de A4 Delft-Schiedam? Is het waar dat rijkswaterstaat in 2002 heeft aangegeven dat bij de aanleg van de A4 Delft-Schiedam volgens het plan Norder de overschrijding zal plaatsvinden op plaatsen waar mensen wonen en recreëren («Kethelplein en het plan IODS», maart 2002)?

Het Ministerie van VROM wil voor wat betreft het nemen van maatregelen op bestaande projecten uitstel hiervoor vragen. Dit uitstel geldt niet voor nieuw te bouwen wegen en reconstructies.

Om betrouwbaar aan te kunnen geven of op het tracé van de A4 Delft-Schiedam van een overschrijding sprake is, zal op dit punt nader onderzoek plaats dienen te vinden. Dit onderzoek zal in de aanvulling op de trajectnota/MER worden gerapporteerd.

142

Kan de volledige DHV Modelstudie IODS van 2003, inclusief bijlagen, over verkeersintensiteiten voor de behandeling van het MIT aan de Kamer worden gezonden? Beschikken de backinggroep IODS en de klankbordgroep IODS over een exemplaar van deze studie inclusief bijlagen? Zo nee, waarom niet?

Ter voorbereiding van de aanvulling op de trajectnota/MER is in overleg met de IODS-partijen een aantal voorlopige berekeningen uitgevoerd. De resultaten zijn besproken met de IODS-partijen. Deze hebben aangegeven hierin geïnteresseerd te zijn. Het blijkt dat op deze berekeningen nog een belangrijke verdieping, uitbreiding en controleslag nodig is voordat ze geschikt zijn voor gebruik in de trajectnota/MER.

143 b

In hoeverre dwingt het Europese besluit luchtkwaliteit de regering een alternatief te bieden voor de huidige knelpunten bij Overschie voor 2010?

Het Besluit luchtkwaliteit schrijft voor dat de Nederlandse regering periodiek rapporteert aan de Europese Commissie over de luchtkwaliteit in Nederland en over het daarmee samenhangende beleid om tijdig aan de normen te voldoen.

Dit betekent dat de Nederlandse regering ook aan de Europese Commissie zal moeten aangeven welke initiatieven genomen worden om de knelpunten bij Overschie op te lossen. In een eerder stadium heb ik de Kamer

overigens reeds geïnformeerd dat het verkeer op de A13 ter plaatse niet de enige veroorzaker is van de problematiek bij Overschie. Alternatieven zullen dus ook door anderen moeten worden ingebracht. In antwoord 28 geef ik daarbij aan dat ik in dit kader reeds actie heb genomen. Met het innovatieprogramma luchtkwaliteit wordt beoogd op termijn kostenefficiënte maatregelen te ontwikkelen die ingezet kunnen worden om de hier bedoelde knelpunten (deels) op te lossen.

143 a

Waarom is de Tracénota Delft-Schiedam met 16 maanden vertraagd gelet op het feit dat het Plan Norder in oktober 2001 aan de Minister van V&W is aangeboden en door alle partijen de intentie is uitgesproken voortvarend te werk te gaan? Waarom heeft Rijkswaterstaat pas in februari 2003 opdracht gekregen om te beginnen met de concept-startnotitie?

Zie antwoord op vraag 119.

144

Wat zullen de gevolgen van de verbinding tussen de A13 en A16 zijn op de noodzaak tot aanleg van de A4 Delft-Schiedam, en omgekeerd?

Zie antwoord op vraag 119.

145

Waar is de 30 miljoen euro voor de problemen bij Overschie precies voor bedoeld? Waarom wordt dit geld niet ingezet voor de aanleg van de A4?

Op de A13 bij Overschie doen zich knelpunten voor op het gebied van bereikbaarheid en leefomgeving. In dat kader werken Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland, gemeente Rotterdam en stadsregio Rotterdam gezamenlijk aan voorstellen om de problematiek te verminderen. De € 30 mln voor de A13/16 betreft het momenteel gereserveerde bedrag voor de uiteindelijk te kiezen oplossing. Het betreft hier overigens een «MIT categorie 3 project», hetgeen inhoudt dat inzet van middelen van derden verder zal worden uitgewerkt.

Tot en met de bestuurlijke overleggen in het najaar van 2002 was voor dit project € 280 mln gereserveerd in het MIT. Toen is echter overeengekomen dat hiervan € 250 mln ingezet wordt voor diverse andere projecten in de regio, waaronder de A4, waardoor er € 30 mln voor de A13/16 gereserveerd blijft. De regio beraadt zich op dit moment over de besteding van dit bedrag.

147

Waarom zijn A4 de Hoek-Prins Clausplein en A4 Burgerveen-Leiden als aparte projecten in het MIT opgenomen? Is het tweede project niet een onderdeel van het eerste?

De projecten A4 Burgerveen-Leiden en de A4 De Hoek-Prins Clausplein bevinden zich in een andere fase van de Tracéwet. Het eerste project bevindt zich in de OTB-fase, het tweede in de Trajectnota/mer – fase. Tevens is voor de A4 Burgerveen-Leiden tot en met 2010 budget gereserveerd in het MIT, terwijl de – eventuele – realisatie van de A4 De Hoek-Prins Clausplein na 2010 plaats zou moeten vinden. Daarnaast is de uitvoering van Burgerveen-Leiden gekoppeld aan de uitvoering van de HSL (kruising Hoogmade). Dit levert tijdwinst op en heeft ook financiële voordelen.

148

Wanneer kan duidelijkheid worden gegeven over een mogelijke financiering via tolheffing van de A15 Maasvlakte-Vaanplein?

Zie ook het antwoord op vraag 149.

In het MIT 2003 wordt voor A15 Benelux-Vaanplein (deel 1) een bedrag van 465 mln euro genoemd. Voor het gedeelte A15 Maasvlakte-Benelux (deel 2) is in het projectenoverzicht een bedrag van 203 mln euro opgenomen. Vervolgens is in de MIT-brief (kenmerk DGP/WV/U02 03711) die op 3 december 2002 aan de Tweede Kamer is gezonden, aangegeven dat er over dit project nieuwe afspraken zijn gemaakt met de betrokken partijen uit Landsdeel West. Zo wordt in plaats van een tweede Botlekbrug ter plaatse van de kruising met de Oude Maas uitgegaan van een Tweede Botlektunnel en een goede oplossing voor het nautische knelpunt m.b.t. de huidige Botlekbrug. Toen is vanuit het oorspronkelijke budget van de A13/16 aanvullend € 50 mln. beschikbaar gesteld. In totaal is dat, na indexatie, € 530 mln.

Om het geheel (deel 1 en 2) te kunnen realiseren is vorig jaar geconstateerd dat het geheel aan beschikbare middelen onvoldoende is. Het tekort werd geschat op €290 mln. Afgesproken is dat partijen aanvullend op de trace-mer-studie onderzoeken op welke wijze de financiering van resterende projectonderdelen na 2010 geregeld kan worden. Daarbij wordt naast substantiële regionale bijdrage(n) en een aanvullende bijdrage vanuit rijksmiddelen ook gekeken naar financieringsmogelijkheden via tolheffing. Naar dit laatste is inmiddels een door de regio getrokken quickscan uitgevoerd. In het afgelopen bestuurlijk overleg met de regio is afgesproken dat begin 2004 op basis van bovengenoemde quick-scan, een actuele kostenraming van de A15 in relatie tot uitvoeringsplanning, PMR, IBO-gebruikersvergoeding en de eventuele mogelijkheid van doelgroepstroken voor havengebonden verkeer het geheel van de financieringsproblematiek van A15 Maasvlakte-Vaanplein samen met de regio wordt bezien.

149

In het MIT 2003 bedroeg de raming voor deel 2 van het project A15 Maasvlakte-Vaanplein 203 miljoen euro. Het taakstellend budget voor deel 1 bedroeg 465 miljoen euro. Hoe kan dan het totale budget nu maximaal 530 miljoen euro bedragen? Is deel 1 of deel 2 aanzienlijk goedkoper geworden dan in eerste instantie geraamd?

Zie het antwoord op vraag 148.

150

Kan een verklaring worden gegeven voor het feit dat de bijdrage van derden voor de N14 Wassenaar-Leidschendam is gedaald van 21 miljoen euro naar 4 miljoen euro?

In het MIT 2003 werd er nog van uitgegaan dat de extra bijdrage van de gemeente Den Haag aan de Hubertustunnel via het Infrafonds zou worden ontvangen en uitgegeven. Thans is duidelijk dat deze bijdrage rechtstreeks aan het project wordt bijgedragen zonder tussenkomst van het Infrafonds. Derhalve zijn zowel de bijdrage derden als het taakstellend budget met hetzelfde bedrag van € 18 mln verminderd. Het verschil van 1 mln betreft een afrondingsverschil.

151

Wat is uw oordeel over het door de regionale overheden in de Zuidvleugel gepresenteerde plan «Stedenbaan»?

Voor de langere termijn kan (een deel van) de Stedenbaan een interessant vervoerconcept zijn. Betrouwbare benutting van het bestaande spoornet staat in het beleid immers voorop en zal ook in de Nota Mobiliteit een belangrijke plek innemen. De precieze invulling zal de komende jaren, mede in relatie tot het exploitatieconcept van het hoofdrailnet, kunnen

worden uitgewerkt. Eerste verkennende ambtelijke gesprekken vinden plaats. De regio zal nader in overleg treden met de spoorsector.

152

Is de 319 miljoen euro voor de spoortunnel Delft vanaf 2010 voor dit doel beschikbaar? Zo ja, vanaf welk jaar? Op basis van welke onderzoeksgegevens is de minister tot het oordeel gekomen dat in Delft tot 2030 geen capaciteitsknelpunten zijn te verwachten?

Zoals tijdens de behandeling van de V&W-begroting is gemeld kan een bijdrage vanaf 2010 niet worden toegezegd. Op dit moment geldt rijksbreed de afspraak dat de periode na 2010 niet met financiële afspraken wordt belegd zonder dat daar integrale besluitvorming over heeft plaatsgehad. Dit besluitvormingstraject moet nog starten en zal mede afhankelijk zijn van de uitkomsten van de mid-term review en de Nota Mobiliteit. Uit de door ProRail uitgevoerde Benuttingsstudie Den Haag–Rotterdam is gebleken dat benuttingsvarianten mogelijk zijn waarmee grootschalige infrastructuuruitbreidingen tussen Den Haag en Rotterdam worden voorkomen en tot circa 2030 voldoende capaciteit op deze lijn bestaat. Uitgangspunt van de studie waren nog de hoge (inmiddels achterhaalde) groeicijfers, zoals die werden gehanteerd in het NVVP. De regio was in de klankbordgroep van deze studie betrokken. De conclusie uit het project van de spoorsector Benutten en Bouwen, dat een tijdschijf van 2020 kent en eveneens van zeer hoge groeicijfers uitgaat, onderschrijven dat een grootschalige uitbreiding niet nodig is.

153

Welke afspraken zijn reeds gemaakt met de gemeente Delft en provincie Zuid-Holland over de spoorcorridor Delft? Worden al deze afspraken nog nagekomen?

Om vast te leggen hoe de samenwerking tussen partijen in de eerste fase van de planstudie verloopt, is in februari 2002 de procesovereenkomst Spoorzone Delft tussen V&W, VROM, provincie Zuid-Holland, stadsgewest Haaglanden en gemeente Delft afgesloten. Het beoogde resultaat van de samenwerking is een document op basis waarvan alle betrokken partijen een besluit over het project kunnen nemen (voor V&W zou dit het zogeheten projectbesluit in het kader van de Spelregels van het MIT zijn geweest). In de overeenkomst is opgenomen dat eerst na een positief besluit de partijen zich committeren tot een bestuurlijke inspanning om de oplossing te realiseren. Een dergelijk besluit is voor onderhavig project niet genomen. Bovendien is vastgelegd dat partijen met de overeenkomst geen in rechte afdwingbare verplichtingen in het leven beogen te roepen. In oktober 2000 is de bestuursovereenkomst Bereikbaarheidsoffensief Haaglanden afgesloten. In deze overeenkomst is – overwegende dat de capaciteitstekorten van de infrastructuur naar verwachting toenemen – een pakket aan maatregelen afgesproken, waaronder een aanvullende bijdrage voor de Spoortunnel Delft in de jaren 2008 tot en met 2010. Ten aanzien van de termijn stelt de overeenkomst dat dit een maximale inzet is en geen verplichting. In de overeenkomst staat aangegeven dat betrokken partijen nadere afspraken maken in genoemde procesovereenkomst. De bestuursovereenkomst voorziet erin dat bij gewijzigde dan wel onvoorziene omstandigheden, die van dien aard zijn dat de overeenkomst billijkheidshalve behoort te worden gewijzigd of die wezenlijke gevolgen hebben voor de uitvoering van de overeenkomst, partijen in overleg treden. Inmiddels is gebleken dat bij een betere benutting van het spoorwegennet geen grootschalige infrastructurele uitbreiding nodig is op het traject Rijswijk–Schiedam. Gelet op de onderhoudssituatie van het Nederlandse spoorwegennet heeft het kabinet gekozen prioriteit te geven

aan het op orde brengen van de veiligheid en betrouwbaarheid van het bestaande net.

154

Wat zijn de vervoersprognoses bij de spoorcorridor Delft? Welk effect zal dit hebben op de geluidsdruk?

De geluidsdruk zal door autonome oorzaken dalen. In de door ProRail uitgevoerde Benuttingsstudie Den Haag–Rotterdam is uit een vervoeranalyse gebleken dat door de ingebruikname van de HSL en Randstadrail het vervoer op deze corridor zal dalen. Pas in 2020 zou de vervoeromvang weer liggen op het niveau van 2000. Uitgangspunt van de studie waren de hoge (inmiddels achterhaalde) groeicijfers, zoals die werden gehanteerd in het NVVP. Een toename van de treindienst ligt derhalve niet in de rede. Ondertussen stroomt nieuw, geluidsarm materieel in. Ook beter onderhoud en de invoering van andere bronmaatregelen verminderen het geluid.

155

Is het waar dat in de prognoses voor de jaren na 2010 aanzienlijk meer treinen dan nu over het spoorviaduct in Delft zullen gaan rijden dan anno 2003? Levert dit strijdigheid op met de Wet milieubeheer? Zo ja, hoe wordt dit probleem opgelost? Is het waar dat medio 2010 gerekend moet worden op implementatie van Europese richtlijnen voor geluidhinder? Is het waar dat op grond daarvan vanaf ongeveer 2010 of kort daarna op het traject door het centrum van Delft strijdigheid verwacht mag worden met deze richtlijnen? Zo ja, hoe wordt dit opgelost?

Zie voor de eerste vraag het antwoord op vraag 154.

Op dit moment is geen sprake van strijdigheid met de Wet geluidhinder. Gelet op de verwachte vervoeromvang hoeft ook in de toekomst geen sprake te zijn van strijdigheid met deze wet. Een nadere analyse van de bestaande situatie treft u aan in de brief over alternatieve financiering, die u, zoals toegezegd in de tweede termijn van de behandeling van de V&W-begroting, voor de MIT-behandeling ontvangt. Bij de inwerkingtreding van de nieuwe Spoorwegwet dient de beheerder ervoor te zorgen dat het gebruik van het spoor plaatsvindt binnen de kaders van wet- en regelgeving, waaronder de Wet geluidhinder. Vanaf 2007 dienen in het kader van de Europese richtlijn omgevingslawaaï geluidmissiekaarten te worden opgesteld waarin de geluidbelasting van onder meer spoorwegen inzichtelijk worden gemaakt. Het jaar daarop dienen eerste actieplannen te worden opgesteld waarin wordt aangegeven hoe met eventuele knelpunten wordt omgegaan. Aangezien deze Europese richtlijn geen emissienormen aan de in gebruik zijnde spoorlijnen zal stellen, dan wel immissienormen voor de woningen, is geen sprake zijn van strijdigheid met deze richtlijn.

156

Door betrokken partijen wordt aangegeven dat aanbesteding van de spoortunnel en station in Delft in een PPS constructie (zgn. «design-build-maintenance» contract) één van de mogelijkheden is om het project spoedig te kunnen starten. Is het waar dat hiervoor reeds een precedent bestaat in de vorm van het aanbestedingscontract voor de bovenbouw van de HSL-zuid? Is het waar dat deze financieringsconstructie voor de spoortunnel Delft reeds onderwerp is van studie door Prorail? Wordt deze optie thans betrokken in de te bestuderen alternatieve financieringsconstructies, zoals toegezegd bij het laatste begrotingsdebat? Past een dergelijke optie bij de wens tot het beter benutten van PPS-mogelijkheden?

Deze vragen worden betrokken in de brief over alternatieve financiering voor de Spoorzone Delft die u, zoals toegezegd in de tweede termijn van de behandeling van de V&W-begroting, voor de MIT-behandeling ontvangt.

158

Hoe verhoudt het schrappen van de gereserveerde bedragen voor de spoortunnel Delft zich tot de feitelijke afspraken zoals vastgelegd in de procesovereenkomst met Delft, provincie Zuid-Holland e.a. van februari 2002? Kan de Kamer een afschrift ontvangen van deze overeenkomst?

Zie het antwoord op vraag 153. De Kamer heeft met een schrijven van 21 maart 2002 van toenmalig minister Netelenbos een afschrift van de procesovereenkomst Spoorzone Delft ontvangen (uw toegekend kenmerk is VW02 000 266).

159

Is het waar dat Delft rechtsgrond heeft voor een claim bij het rijk inzake gemaakte plankosten en dergelijke indien de procesovereenkomst Spoor-tunnel Delft niet wordt nagekomen? Zo ja, welke consequenties verbindt u hieraan?

Nee, gemeente Delft heeft op basis van de procesovereenkomst Spoorzone Delft geen rechtsgrond voor een claim. Om vast te leggen hoe de samenwerking tussen partijen in de eerste fase van de planstudie verloopt, is in februari 2002 een procesovereenkomst tussen V&W, VROM, provincie Zuid-Holland, stadsgewest Haaglanden en gemeente Delft afgesloten. Het beoogde resultaat van de samenwerking is een document op basis waarvan alle betrokken partijen een besluit over het project kunnen nemen (voor V&W zou dit het zogeheten projectbesluit in het kader van de Spelregels van het MIT zijn geweest). In de overeenkomst is opgenomen dat eerst na een positief besluit de partijen zich committeren tot een bestuurlijke inspanning om de oplossing te realiseren. Een dergelijk besluit is voor onderhavig project niet genomen. Bovendien is vastgelegd dat partijen met de overeenkomst geen in rechte afdwingbare verplichtingen in het leven beogen te roepen. Specifiek ten aanzien van de kosten stelt de overeenkomst dat de kosten die gemoeid zijn met de invulling van de overeenkomst door partijen zelf worden gedragen.

163

Welke urgentie kent de minister binnen de verzamelpost VINEX-verkenningen toe aan het zogenaamde HOV-project «Lijn 19»?

Inherent aan mijn beleid t.a.v. veiligheid is dat er bij subsidieverlening een risiconormering voor een project wordt vastgelegd. Hoe aan deze normering wordt voldaan, is de verantwoordelijkheid van de desbetreffende subsidie-ontvanger. Dat betekent dat deze overheid zelf veiligheidseisen kan formuleren voor infrastructuur, voertuigen, personeel en exploitatie. Voorafgaande aan de indienststelling van het project zal de IVW toetsen of al deze maatregelen tezamen voldoen aan de gestelde normen. Het is daarmee niet mogelijk de rijksbijdrage op te schorten.

164

Welke kasritmeproblemen zijn te verwachten ten aanzien van RandstadRail in 2004? Hoe worden deze problemen opgelost? Wat zijn de gevolgen wanneer geen oplossing wordt gevonden?

Vooruitlopend op de afgifte van de beschikkingen voor RandstadRail is in het kader van de bestuurlijke afspraken over het MIT in 2002 met de regio's Haaglanden en Rotterdam en de provincie Zuid-Holland afge-

sproken om 2 maal per jaar overleg te voeren om na te gaan of het mogelijk is om door kasschuiven tussen Zuid Hollandse projecten kasversnelling voor RandstadRail te bereiken. De gemaakte bestuurlijke afspraken zijn gemeld in de brief aan uw Kamer van 3 december 2002. Bij het afgeven van de beschikkingen voor de rijksbijdrage in de aanlegkosten van RandstadRail was bekend dat er een faseverschil bestond tussen het beschikbare kasritme van de rijksbijdragen en de geplande uitvoering van het project. Door het accepteren van de beschikkingen hebben de regio's ook in formele zin ingestemd met dit verschil en hebben de verantwoordelijkheid voor de tijdige realisatie van het project aanvaard. Ook voor het kasritmeprobleem in 2004 zal wederom met de regio's overleg worden gevoerd om na te gaan of een kasversnelling mogelijk is. De hiervoor genoemde afspraken zijn in het Bestuurlijk Overleg van 19 november 2003 nog eens bevestigd.

165

Hoe kan het verschil worden verklaard tussen de beantwoording op vraag 4, gesteld bij het Infrastructuurfonds, en de vermelding van de Rijn-Gouwelijn in het MIT-projectenboek? Is de regering bereid in overleg de regionale en lokale overheden de inmiddels opgestarte gebiedsgerichte aanpak van de Rijn-GouweLijn te stimuleren met het oog op betere regionale bereikbaarheid en een goede combinatie van nieuwe woningbouw en behoud van het landelijke karakter van het Groene Hart?

De bijdrage van de RijnGouwelijn maakt onderdeel uit van het in het MIT (zie blz. 45) voor 3 lightrailprojecten (lightrail Zuid-Limburg, knooppunt Arnhem, Nijmegen en RijnGouwelijn)gereserveerde bedrag van € 115 mln (taakstellend). In een brief die u voor de MIT-behandeling ontvangt zal ik u over de verdeling van dit bedrag informeren. Deze bijdrage ad € 115 mln is opgenomen in het GDU+ budget dat vanaf 2004 aan de regionale overheden wordt toegekend.

Initiatiefnemer voor de RijnGouwelijn is de provincie Zuid Holland die in overleg met de betrokken gemeenten ideeën ontwikkelt ten aanzien van de regionale bereikbaarheid en de invulling van de woningbouw. In het kader van de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit zal overleg plaats vinden over de ontwikkelingsmogelijkheden in dit gebied. Of dit zal leiden tot een wijziging in de hiervoor aangegeven opname van dit project in de GDU+ is op dit moment nog niet duidelijk.

166

Op welke wijze worden de afspraken over lightrailprojecten, die zijn gemaakt met het IPO in het kader van de decentralisatie, uitgevoerd?

De bijdragen voor de 3 lightrail projecten (RijnGouwe, KAN en Limburg) zijn opgenomen in de GDU+ (zie ook antwoord op vraag 11).

De voorbereiding, prioritering en uitvoering van deze projecten valt onder de verantwoordelijkheid van de betrokken provincies en regio. Gezien de samenhang met de ontwikkelingen op het spoor en in het licht van de met het IPO gemaakte afspraken is V&W betrokken bij deze projecten en vindt overleg plaats over de mogelijkheden tot realisering.

167

Waarom is het noodzakelijk om de capaciteit van de N57 tussen Middelburg en Veersedam te vergroten? Hoe groot is de verkeersintensiteit op dit traject?

De doelstelling van het project is om de leefbaarheid in Middelburg en enkele kleinere kernen te verbeteren door de weg om te leiden. Daarnaast is de doelstelling om, met name op het noordelijke deel, de verkeersveiligheid te verbeteren. Ter illustratie: Tussen Veersedam en Middelburg

hebben zich de afgelopen drie jaren 3 dodelijke en 41 letselschade ongevallen voorgedaan.

De verkeersintensiteit op het gehele tracé is tussen de 8 000 en 11 000 motorvoertuigen per dag (jaargemiddelde). De capaciteit van de weg is hiervoor ruim voldoende.

168

Wat zou het voor de planning en financiën betekenen als het project N57 versoberd zou worden tot de aanleg van een rondweg rond Middelburg (Aquaduct en rondweg tot St. Laurens)?

Het beperken van het project tot een rondweg kan geen versobering worden genoemd. Van versobering is sprake als door het treffen van goedkopere maatregelen de kosten van het project dalen, zonder dat dit ten koste gaat van het probleemoplossend vermogen van het project. Het noordelijke deel van het project bestaat vooral uit het veiliger maken van bochten, het aanbrengen van parallelwegen om het aantal aansluitingen te verminderen en het langzaam verkeer van de N57 af te halen en uit het aanbrengen van rotondes. Als deze maatregelen niet zouden worden getroffen zal de beoogde verbetering van de veiligheid niet kunnen worden gerealiseerd.

169

Is het waar dat de m.e.r. voor de N57 binnenkort verloopt? Zo ja, wat betekent dat voor de voortgang van het project?

Het tracébesluit verloopt 13 jaar na de tracévaststelling in dit geval op 27 december 2007. Als de uitvoering voor die datum niet is gestart, moet de procedure worden overgedaan, waardoor het project vele jaren vertraagd wordt. De start van de uitvoering staat gepland voor 2006.

170

In welke mate dragen werkzaamheden in het kader van het herstellen van de natuur bij de verdieping van de Westerschelde verdraging op? Vindt de compensatie geheel conform de verplichtingen op basis van het vigerende Structuurschema Groene Ruimte plaats? Zo nee, in welke mate wordt daarvan afgeweken?

Het streven is er nog steeds op gericht de betreffende natuurcompensatiemaatregelen voor 2008 te hebben uitgevoerd. Dit conform de in 1998 ondertekende bestuursovereenkomst Natuurcompensatieprogramma Westerschelde vastgelegde uiterste termijn. Een deel van de in het programma opgenomen projecten is inmiddels uitgevoerd, maar een belangrijk deel verkeert om diverse redenen nog in een ontwikkelings/planningstadium. Voor enkele projecten die in de praktijk niet realiseerbaar bleken te zijn, zijn vervangende projecten ontwikkeld. De minister van LNV is één van de ondertekenaars van de bestuursovereenkomst Natuurcompensatieprogramma Westerschelde. Het Ministerie van LNV is ook nauw betrokken bij de verdere ontwikkeling en uitwerking van het programma. Het natuurcompensatie programma past binnen de nationale regels uit het Structuurschema Groene Ruimte. In dit kader is overigens van belang dat er nog een ingebrekestellingsprocedure vanuit de Europese Commissie loopt over de vraag of met de uitvoering van het natuurcompensatieprogramma wordt voldaan aan de verplichtingen die voortvloeien uit de Vogelrichtlijn en uit de Habitatrichtlijn. In juli 2003 heeft de EC in een met redenen omkleed advies gesteld dat het programma niet voldoet aan de eisen uit de genoemde richtlijnen. De Nederlandse regering heeft in een onlangs verzonden reactie de EC geïnformeerd over de huidige stand van zaken en gesteld dat zij daarmee van mening is dat in

voldoende mate wordt voldaan aan de verplichtingen uit de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn.

172

Is de regering bereid de oorspronkelijke planning van de westelijke ontsluiting van Eindhoven gestand te doen, mogelijk door gebruik van aanbestedingsvoordelen, gezien het feit dat met het uitstel minder dan 50 miljoen euro is gemoeid, terwijl de problemen ter plekke groot zijn en grote economische schade veroorzaken?

De verdere voortgang van dit project is onderwerp van bestuurlijk overleg met de Alliantie Zuid. U zult over de resultaten van dit overleg voor de MIT-behandeling worden geïnformeerd.

173

Is het waar dat het derde perron van station Breda, gepland in het kader van de aanleg van de HSL-zuid, niet meer in het MIT is opgenomen? Zo ja, graag een motivatie en een toelichting op de (financiële) gevolgen van dit besluit.

Het derde perron van station Breda is niet in het MIT opgenomen. Ook in voorgaande jaren kwam het derde perron niet in het MIT voor. Het derde perron is evenmin gepland in het kader van de aanleg van de HSL-Zuid. Het derde perron is één van de projecten die door ProRail, NS en Railion is opgenomen in het door hen ook aan u gepresenteerde zogenaamde «startpakket» van € 2,4 miljard, met de kanttekening dat noodzaak afhangt van nog te maken keuze van dienstregelingmodellen.

174

Waarom leidt de constatering van de minister dat de aanpak van de westkant van Eindhoven de problemen niet oplossen niet tot versnelde aanpak van de problemen aan de oostzijde?

De verdere voortgang van dit project is onderwerp van bestuurlijk overleg met de Alliantie Zuid. U zult over de resultaten van dit overleg voor de MIT-behandeling worden geïnformeerd.

175

Welke besparingen worden gerealiseerd door het schrappen van de vluchtstroken in de tunnels in de A73 bij Swalmen en Roermond? Welke extra uitgaven c.q. lagere inkomsten brengt dit naar verwachting met zich mee? Wat zijn de effecten op de eindplanning? Indien deze planningstermijn (gereed uiterlijk 2007) wordt overschreden, welke gevolgen heeft dit dan voor de regiobijdrage van 50 miljoen euro?

In overleg met de bestuurders van de provincie Limburg en de gemeenten Ambt-Montfoort, Roermond en Swalmen is een optimaal pakket aan veiligheidsvoorzieningen bepaald. Het treffen van extra maatregelen in de vorm van de vluchtstroken vormt daarvan geen onderdeel. De meerkosten en besparingen zijn inpasbaar binnen het taakstellend projectbudget. De planning, die uitgaat van openstelling van de weg, ultimo 2007, hoeft niet te worden aangepast.

176

Waarom is het budget voor de Zandmaas met 81 miljoen euro verhoogd?

De stijging van het projectbudget is als volgt te verklaren: In de begroting voor 2003 is, analoog aan de werkwijze bij de HSL en de Betuweroute, een bedrag van € 46.3 mln aan budget toegevoegd, als risicoreservering, ter afdekking van eventuele risico's. Verder leveren LNV

en Provincie Limburg een bijdrage van € 10 mln aan het project. Deze bijdrage loopt overigens niet via de begroting van Verkeer en Waterstaat. Voornoemde bedragen zijn tevens gemeld in voortgangsrapportage 13 over de Maaswerken (verslagperiode 1 juli–31 december 2001).

In de begroting voor 2004 is voor het bereiken van de hoogwaterbeschermingsdoelstelling, onderdeel Zandmaas pakket II, € 13.6 mln aan het budget toegevoegd. Verder is in deze begroting het budget met € 11 mln voor loon-en prijscompensatie opgehoogd.