

Vergaderjaar 1996–1997

25 003

Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1997–2001

Nr. 2

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 6 november 1996

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft, ter voorbereiding van een notaoverleg, een aantal vragen aan de regering voorgelegd over het MIT. De regering heeft deze vragen bij brief van 6 november 1996 beantwoord.

Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Biesheuvel

De griffier van de commissie,
Coenen

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Rooy (CDA), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), Duivesteijn (PvdA), H. G. J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M. B. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zijl (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Hofstra (VVD), Assen (CDA).
Plv. leden: Blaauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Jeekel (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Terpstra (CDA), Huys (PvdA), Korthals (VVD), Th. A. M. Meijer (CDA), vacature (CD), Hillen (CDA), H. Vos (PvdA), Remkes (VVD), Leerkes (U55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmöller (GroenLinks), Nijpels-Hezemans (Groep-Nijpels), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Te Veldhuis (VVD), Van der Linden (CDA).

1

Hebben de additionele kosten voor de aanleg van de HSL-Zuid (i.c. tunnel onder het Groene Hart, additionele inpassingsmaatregelen, compensatiebedrag voor België) gevolgen voor de uitvoering van het infrastructuurprogramma? Zo ja, heeft dit herprioritering tot gevolg en is hiermee al rekening gehouden bij het voorliggende MIT? (blz. 5).

Voor het antwoord op deze vraag wordt verwezen naar het antwoord op vraag 10 inzake «Samen Werken aan Bereikbaarheid» (25 022, nr. 3).

2

De groei in de luchtvaart zette zich voort, zowel in aantal passagiers als in vracht en aantal vliegbewegingen. Kan nog steeds staande gehouden worden dat deze ontwikkelingen binnen het ER-model van het CPB vallen? (blz. 7).

Over de groei van de luchtvaart op Schiphol in de periode 1990–1995 is recentelijk een notitie aan de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstuk: 23 552 Nr. 159). Korthedshalve wordt naar de analyse in deze notitie verwezen. Het CPB heeft de bevindingen uit de betreffende notitie onlangs getoetst en onderschreven.

3

De groei van de mobiliteit is ten opzichte van 1986 gegroeid met 24%. Dit is weliswaar in lijn met het SVV maar op het hoofdwegennet is sprake van een veel hogere groei (+143%). Wil de regering in dit verband vasthouden aan één doelstelling voor de automobilititeit of kan zij differentiatie aanbrengen naar de diverse infrastructuurnetten? (blz. 7).

In het SVV II is vastgelegd dat om de milieu- en bereikbaarheidsdoelstellingen te verwezelijken de groei van de automobilititeit tot 35% in 2010 ten opzichte van 1986 beperkt moet worden. De groeibeperking heeft betrekking op het totaal aan autokilometers in Nederland in verband met de relatie met de milieueffecten. De doelstelling wordt niet losgelaten.

Binnen deze doelstelling is er natuurlijk differentiatie naar de verschillende wegennetten in relatie tot hun functie.

Een relatief grotere groei op het daarop toegesneden hoofdwegennet past daarin.

4

Is de Regering van mening dat de voorgestelde maatregelen met betrekking tot de accijnsverhogingen faciliterend van aard zijn? En zo ja welke? (blz. 8).

In de nota Samen Werken aan Bereikbaarheid wordt een totaalpakket van maatregelen met een evenwichtig karakter voorgesteld. De accijnsverhogingen in relatie tot een evenredige verlaging van de motorrijtuigenbelasting maken van dit pakket onderdeel uit. De accijnsverhoging is niet faciliterend in de zelfde zin als het bevorderen van carpoolen, aanleg van fietsvoorzieningen, aanleg van nieuwe wegen en verbetering van het openbaar vervoer. Wel wordt hiermee de keuze voor selectief en zuinig autogebruik gefaciliteerd en wordt ruimte gegeven aan economisch belangrijk verkeer.

5

Welke concrete plannen bestaan er bij het ministerie ten aanzien van het carpoolen? (blz. 8).

Om de informatie naar de automobilist over carpoolen te vergemakkelijken is het informatienummer 06-0676 per 1 september 1996 gratis

geworden. Tevens wordt onderzocht of een directe koppeling van match-faciliteiten met dit infonummer begin 1997 tot stand gebracht kan worden.

Onderzoek naar het rendement van carpoolpleinen heeft aangegeven dat bij een zorgvuldige planning een verdubbeling van het aantal carpoolpleinen wenselijk is. Ten behoeve van deze planning is voor wegbeheerders recent een methodiek ontwikkeld voor het bepalen van kansrijke nieuwe lokaties.

Voor stimulering van carpoolen zijn samenwerkingsverbanden aangegaan met belangenorganisaties zoals ANWB, VVN en Natuur en Milieu.

Via (mede)gebruik van doelgroepstroken kunnen carpoolers langs de file worden geleid. Voor 1997 zijn eerste experimenten van medegebruik busbanen door carpoolers voorzien.

Carpoolen neemt in het kader van vervoermanagement bij bedrijven een prominente plaats in. Het stimuleren van vervoermanagement wordt met kracht voortgezet.

In overleg met het ministerie van Financiën worden de mogelijkheden onderzocht de fiscale meerijregeling te vereenvoudigen, waardoor de regeling voor carpoolers aantrekkelijker kan worden. In de aangekondigde notitie over fiscale opties in relatie tot verkeer en vervoer wordt de fiscale meerijregeling, die ook door de Raad voor de Centrale Ondernemersorganisaties genoemd wordt, mede gezien. Afhankelijk van de conclusies van deze notitie en de gedachtenwisseling met de Kamer zal een aantal maatregelen verder gecontroleerd en in het kader van de begrotingsvoorbereiding voor de begroting van 1998 meegenomen worden.

6

Wanneer kunnen concrete plannen van het Kabinet met betrekking tot de Maasvlakte II verwacht worden? (blz. 8).

De Aanvangsbeslissing van het Kabinet d.d. april 1996 markeerde de start van de nut-en noodzaak discussie over het ruimteprobleem van Mainport Rotterdam. De maatschappelijke discussie vindt plaats in lijn met het kabinetsstandpunt met betrekking tot het WRR-advies «Grote Projecten», volgens het zgn «Open Planproces». De Verkenningfase, die thans in uitvoering is, moet daarbij een antwoord geven op de volgende vragen: hoe groot en hoe nijpend is het ruimteprobleem, welke oplossingen zijn er en wat zijn daarvan de gevolgen voor economie en leefomgeving. Nadrukkelijk wordt ook gekeken naar oplossingsrichtingen buiten mainport Rotterdam. Deze discussie is thans halverwege gevorderd, medio april 1997 zal het Kabinet op basis van het resultaat van de Verkenningfase een besluit nemen over de (eventuele) vervolgaanpak. Daarover zal de Kamer worden geïnformeerd.

7

Kunnen de resultaten van het uitgevoerde draagvlakonderzoek beschikbaar worden gesteld? (blz. 8).

Het onderzoek «Draagvlak bij het Nederlandse publiek voor het SVV-beleid» wordt sinds 1992 jaarlijks in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat uitgevoerd door het onderzoeksinstituut Traffic Test.

De laatste meting dateert van februari 1996 (TT96-21).

De resultaten daarvan zijn verwerkt in de Beleidseffectrapportage 1995 (p. 40 t/m 43). De conclusies daarvan zijn op pagina 8 van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1997-2001 opgenomen.

8

Welke concrete investeringen wil de Regering doen om de kansen in het containervervoer te benutten? (blz. 8).

In het verlengde van eerdergedane investeringen op de Rotterdamse Maasvlakte en in het multi-modaal knooppunt Westpoint (1e fase) in de Amsterdamse haven wordt in het kader van de regeling haveninterne projecten een aantal haveninvesteringen gestimuleerd. Voor deze regeling is tot en met 2001 een bedrag van f 160 mln gereserveerd. Inmiddels is op grond van deze regeling een bijdrage toegekend aan het project 2000-Short, gericht op het stimuleren van het shortsea containervervoer. Een ander investeringsproject dat thans in een verregaande stadium van behandeling is, is het project Westpoort-West 1e fase. Het betreft hier de ontwikkeling van een haventerrein in de Amsterdamse haven ten behoeve van onder andere grootschalige containeroverslag.

Uiteraard investeert het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ook in de achterlandverbindingen ter stimulering van het containervervoer van en naar de zeehavens. Het betreft een groot aantal investeringen in zowel het wegennet, vaarwegennet en spoorwegennet. Voorts wordt geïnvesteerd in binnenlandse knooppunten en de vaarweg- en spooraansluitingen daarvan.

9

Op welke manier wil de regering de mogelijke problemen bij het handhaven van de in het PKB Schiphol en omgeving vastgestelde geluidscontouren oplossen? (blz. 9).

Zoals aan de orde is geweest in het Algemeen Overleg op 11 september 1996 over Schiphol wordt een pakket van maatregelen bestudeerd en zo nodig ook ingevoerd, gericht op het afwikkelen van het vliegverkeer binnen de geluidszones. Het onderzoek daarnaar wordt verricht door de luchthaven, de luchtvaartmaatschappijen, de RLD en de LVB. De implementatie van maatregelen zal steeds aan de hand van het jaarlijkse gebruiksplan worden gezien. In dit verband heb ik toegezegd nog met een schriftelijke reactie te komen. Hierin zal ook ingegaan worden op de door Stichting Natuur en Milieu genoemde voorstellen. Ik verwacht deze reactie rond de jaarwisseling naar de Tweede Kamer te kunnen zenden.

10

Kan een nadere toelichting worden gegeven op de oorzaak van de structurele daling van het aantal kilometers in tram, bus en metro? (blz. 10).

De ontwikkeling van het aantal kilometers in het stads- en streekvervoer kan niet los worden gezien van een aantal maatschappelijke ontwikkelingen enerzijds en de ontwikkeling bij andere vervoersmodaliteiten anderzijds.

De toename van het autobezit en -gebruik, de groei van het fietsgebruik en de afname van de groep scholieren/studenten zijn van invloed op het gebruik van het stads- en streekvervoer.

Er wordt nu hard gewerkt aan extra infrastructuur en een fors aantal doorstromingsmaatregelen in het kader van het kabinetsstandpunt De Boer. De eerste positieve effecten zullen binnenkort merkbaar worden.

Het beeld van de vervoerontwikkeling in de afgelopen jaren is niet in alle delen van het land hetzelfde. Zo blijkt voor de periode 1992-1995 dat in het westen van het land (de provincies Noord- en Zuid Holland) het aantal reizigerskilometers grosso modo gelijk is gebleven; voor de rest van het land bleek in die periode een daling van circa 13%.

Uit cijfers van het WROOV-plus blijkt met betrekking tot de gerealiseerde reizigerskilometers dat de daling in het stads- en streekvervoer in 1995, gecorrigeerd voor de langdurige staking in dat jaar, circa 1% bedroeg.

Als de onderverdeling BOV- en BOS-steden en streekvervoer wordt gehanteerd blijkt, zonder correctie voor de staking, in de BOV-steden ten opzichte van 1994 een daling van circa 2%, in de BOS-steden een daling van circa 6% en in het streekvervoer een daling van circa 4%.

Voorzover beschikbaar tonen de cijfers voor 1996 een stabilisatie van het aantal reizigerskilometers en een tendens tot beperkte groei.

De groei van het gebruik van het openbaar vervoer moet met name worden gerealiseerd in het kader van een selectief groeiperspectief, vooral bedoeld ter bestrijding en voorkoming van problemen in congestiegevoelige gebieden en/of verbindingen. In het kader van «Samen Werken aan Bereikbaarheid» ben ik dan ook de dialoog gestart met de betrokkenen in de sector en is extra geld uitgetrokken voor het stads- en streekvervoer. De ontwikkeling van plannen in dit kader is reeds in gang gezet.

11

Kan een uitsplitsing worden gegeven van de congestiekansen op de respectievelijke achterlandverbindingen? (blz. 11).

De definitie van de congestiekans is de kans dat een voertuig, gemeten per wegvak over een etmaal, vertraging ondervindt. Omdat per weggedeelte het verkeer en de capaciteit kan verschillen, wordt per wegvak bepaald of dit aan de norm voldoet. Het is dus niet mogelijk om van een hele weg aan te geven wat de congestiekans is; wel per wegvak. Dit staat aangegeven in figuur 1 (blz. 5) in Samen werken aan bereikbaarheid.

Wel kan van een gehele verbinding worden berekend welk gedeelte niet voldoet aan de SVV-II-norm. Dit is in de tabel hieronder aangegeven. Tevens is in de tabel de lengte van de wegdelen opgenomen.

weg- nr.	omschrijving rijksweg	km dat voldoet	km dat niet voldoet	% dat niet voldoet	opmerkingen
1	Amsterdam– Apeldoorn– Oldenzaal–Duitse grens	119	38	24	
2	Amsterdam–Utrecht– Maastricht–Belgische grens	88	98	53	
4	Amsterdam–Den Haag–Rotterdam– Bergen op Zoom Bel- gische grens	10	49	82	ALV tussen Amsterdam en Den Haag
9	Ouderkerk aan de Amstel–Haarlem Alkmaar–Den Helder	13	0	0	ALV tussen rw 2 en rw 4
12	Den Haag–Utrecht– Arnhem–Duitse grens	79	34	30	Geen ALV tussen Gouda en Den Haag
15	Brielle–Rotterdam– Gorinchem– Doetinchem– Enschede	118	12	10	Geen ALV tussen Doet- inchem en Enschede
16	Rotterdam– Dordrecht–Breda– Belgische grens	30	27	48	
20	Hoek van Holland– Rotterdam–Gouda	21	11	36	Geen ALV tussen Hoek van Holland en Maas- sluis
27	Breda–Gorinchem– Utrecht–Almere	0	4	100	Alleen ALV tussen kp. Rijnsweerd en kp. Lunetten (ten Oosten van Utrecht)

weg- nr.	omschrijving rijksweg	km dat voldoet	km dat niet voldoet	% dat niet voldoet	opmerkingen
28	Utrecht–Amersfoort– Zwolle Assen– Groningen	2	20	91	ALV tussen kp Rijns- weerd (bij Utrecht) en kp Hoevelaken (bij Amersfoort)
35	Zwolle–Enschede– Duitse grens	4	0	0	Klein stukje ALV tussen Oldenzaal en Enschede
58	Eindhoven–Breda– Vlissingen–Breskens– Belgische grens	51	1	3	ALV tussen Breda en Eindhoven
67	Belgische grens– Eindhoven–Venlo– Duitse grens	45	5	10	ALV tussen Eindhoven en Venlo
76	Belgische grens– Geleen–Heerlen– Duitse grens	24	0	0	
734	Gaasperdammerweg rw 1 tot rw 2	0	8	100	Tegenwoordig onder- deel van rijksweg 9

Totale lengte achterlandverbindingen in kilometers die voldoet aan de norm is 606 km en die niet voldoet is 308 km. Het percentage dat niet voldoet is circa 34%.

12

Hoe verhouden de gegevens terugdringing van het aantal voertuigverliesuren uit het MIT zich met die uit de SWAB-nota? (blz. 11).

Ik moet tot mijn spijt constateren dat bij het opstellen van de MIT-tekst op pagina 11 de berekening voor het jaar 2000 verkeerd is overgenomen. Waar staat dat «het aantal voertuigverliesuren op het hoofdwegennet in 2000 volgens de modelberekeningen worden teruggebracht tot 70% van het niveau van 1993», had moeten staan «teruggebracht tot ongeveer het niveau van 1993». Dit percentage komt overeen met de cijfers uit Samen werken aan bereikbaarheid.

13

Waarop is de aanname gebaseerd dat NS-cargo onrendabele volumes door rendabele kan vervangen? (blz. 12).

In het NS-jaarverslag over 1995 wordt geconstateerd dat het bestaande vervoerspakket van NS Cargo te veel onrendabel vervoer kent. Mede op grond van een door het adviesbureau McKinsey & Company uitgevoerd onderzoek naar de marktbehoeften en de aanbodmogelijkheden heeft NS Cargo besloten haar productiesysteem ingrijpend te wijzigen. NS Cargo gaat zich op groei in rendabele segmenten concentreren zodat naar verwachting het gelijktijdig afstoten van structureel onrendabele volumes kan worden opgevangen. Met name het internationale gecombineerd vervoer kent substantiële groeicijfers (ruim 20% op jaarbasis) en heeft nog veel potentie. Hetzelfde geldt voor het vervoer van staal, auto's en kolen. Daarnaast is het door kwaliteitsverbetering en kostenreductie mogelijk om nu nog onrendabel vervoer rendabel te maken. Voorts vindt overleg plaats over een aantal infrastructuurverbeteringen, die tot verlaging van de kosten zullen leiden.

14

De omvang van het goederenvervoer per spoor is in 1995 gegroeid met 1,8 miljoen ton tot 19,6 miljoen. Hoe verhoudt zich dit tot de daarop volgende zin dat in 1995 de groei van het spoorvervoer is toegenomen tot 20,9 miljoen ton. Wat zijn de juiste hoeveelheden? (blz. 12).

De betreffende passage lijkt tegenstrijdig en behoeft enige verduidelijking. Tot het jaar 1994 werd vervoer van post en van materieel ten behoeve van aanleg en onderhoud van spoorweginfrastructuur door de NS als bedrijfsintern transport beschouwd en niet in de goederenvervoercijfers opgenomen. Op basis van de door de NS gehanteerde systematiek van vóór 1994 bedroeg het vervoerde volume in 1994 17,8 mln ton en in 1995 19,6 mln ton, zijnde een stijging van 1,8 mln ton (9%).

Als consequentie van de opsplitsing in afzonderlijke bedrijfseenheden van het NS-concern wordt met ingang van 1994 echter het vervoer voor PTT-post en het vervoer van inramaterieel uitgevoerd door NS Cargo en meegeteld in het totale goederenvervoervolume. Het totale vervoer, inclusief het postvervoer en het vervoer van materiaal voor aanleg en onderhoud van spoorinfrastructuur, bedroeg in 1994 19,7 mln ton. In 1995 is een groei gerealiseerd van 6% tot 20,9 mln ton. Hieruit blijkt dat het post- en infravervoer in 1995 met 0,6 mln ton is teruggelopen.

15

Het SVV-streefbeeld voor wat betreft de NOx uitstoot is niet gehaald. Welke extra maatregelen worden ontwikkeld om het streefbeeld wel te behalen? (blz. 15).

Zoals uit de tekst van het MIT blijkt, is het de toename van de emissie van het vrachtverkeer die er toe geleid heeft dat het streefbeeld voor 1995 voor de NOx-uitstoot van het wegverkeer niet wordt gehaald. Dit is aanleiding geweest om in Transport in balans versterkt in te zetten op de NOx-reductie.

De maatregelen uit Transport in balans ten aanzien van modal shift, efficiency en stedelijke distributie maken het mogelijk de groei van het aantal voertuigkilometers (1994–2010) te beperken tot 20% in plaats van 30%.

Technische maatregelen aan het voertuig zelf leiden naar verwachting per gereden kilometer in 2010 tot 70% minder NOx-uitstoot dan in 1994.

In totaal resulteert in 2010 60% minder NOx-uitstoot door het vrachtverkeer over de weg dan in 1994. Het streefbeeld voor het vrachtverkeer voor 2010 (80%) wordt met deze inzet aanzienlijk beter benaderd.

Voor het streefbeeld voor het wegverkeer als geheel ligt dit zelfs nog iets gunstiger, gezien de verwachte daling van de NOx-emissie door het personenautoverkeer.

16

Wat bedraagt het saldo van het infrastructuurfonds nadat een aantal beleidsaccenten hieruit betaald zijn? (blz. 19).

In antwoord op vraag 3 is vermeld dat het voordelig saldo tot en met 1995 784 062 000 bedraagt. Na financiering van de beleidsaccenten «file-aanpak Randstad», «Veilig en file-arm» en «intermodaal goederenvervoer» ad. circa 160 mln, resteert nog ca. 624 mln.

17

Hoe probeert de regering te komen tot een betere beheersing van infrastructuurprogramma's en welk effect wordt verwacht met betrekking tot de aanpak van de onderuitputting? (blz. 20).

In eerste instantie wordt het investeringsprogramma beter beheersbaar door sterke nadruk te leggen op de betere ramingen en door de splitsing in de drie fasen, zoals die in het vorige MIT zijn geïntroduceerd: verkennings-, planstudie- en realisatiefase. Slechts in de realisatiefase worden in hoofdzaak financiële middelen daadwerkelijk uitgegeven. Een project wordt pas in deze fase opgenomen, op het moment dat de beschikking of vergelijkbaar document naar verwachting in het begro-

tingsjaar wordt afgegeven. De hoofdmoot van de projecten in deze fase is daarnaast reeds in uitvoering. Uitgaande van het feit dat met name onvoorziene omstandigheden zich voordoen voordoen in fases die vóór de huidige uitvoeringsfase liggen, heeft deze indeling een positief effect. Daarnaast is binnen het departement een aantal projecten gestart ter verbetering van de beheersing van het infraprogramma, waaronder verbetering van de informatievoorziening. Ook de organisatieveranderingen binnen de Rijkswaterstaat in het kader van IBO zullen hieraan een bijdrage leveren.

Met de introductie van overplanning, zowel op kas-, als op verplichtingenbasis is vervolgens een stap gezet om eventuele resterende tegenvallers in de uitvoeringsfase te kunnen opvangen.

18

Hoe werkt het systeem van overplanning in de praktijk? (blz. 20).

Binnen het realisatieprogramma als geheel wordt het toegestaan meer projecten in uitvoering te nemen dan budgettair afgedekt wordt. Deze maatregel is ingevoerd omdat uit de jarenlange praktijkervaring blijkt dat zich altijd tegenvallers in de uitvoering voordoen en in het uitvoeringsjaar versnelling van werkzaamheden nauwelijks meer mogelijk blijkt. Een tegenvaller als gevolg van onvoorziene omstandigheden leidt dan per definitie tot onderuitputting. Om dat te voorkomen wordt gestart met een groter programma dan uiteindelijk uitgevoerd kan worden.

Omdat overplanning op programmaniveau uiteraard niet tot overschrijding van het budget mag leiden, vraagt deze werkwijze een zeer nauwgezette centrale monitoring van de betalingen op de projecten.

19

Kan de file top-10 worden aangegeven? (blz. 21).

De File Top-10 voor 1995 ziet er als volgt uit:

Route Knelpunt	
1. A2 richting Maastricht	Brug bij Zaltbommel
2. A2 richting Utrecht	Traject Everdingen-Oudenrijn
3. A2 richting Den Bosch	Lekbrug bij Vianen
4. A10 richting Amsterdam	Coentunnel
5. A2 richting Utrecht	Brug bij Zaltbommel
6. A12 richting Utrecht	Knooppunt Lunetten
7. A27 richting Utrecht	Laagraven
8. A7 richting Zaanstad	Traject Purmerend-Zaanstad
9. A9 richting Alkmaar	Velsertunnel
10. A12 richting Utrecht	Traject bij Woerden

Bij de samenstelling van de File Top-10 wordt rekening gehouden met het aantal malen dat filevorming optreedt, de gemiddelde lengte en de tijdsuur.

20

Is de beleidsintensivering van f 40 miljoen ter bestrijding van de file-last alleen bedoeld voor de Randstad? (blz. 21).

Ja, in paragraaf 3.3.1 wordt verwoord hoe de intensivering binnen het beleidsaccent: beperking files in de Randstad gestalte zal krijgen. Het hier genoemde bedrag van f 40 miljoen wordt ingezet in de Randstad.

21

Welke verschuivingen hebben binnen het wegenprogramma plaatsgevonden om de 40 miljoen intensiveringen voor kleinschalige projecten te kunnen financieren? (blz. 21).

Deze verschuivingen kunnen niet worden aangegeven. Bij het opstellen van de begroting 1997 is de post van f 40 miljoen betrokken bij andere claims voor 1997 op, en versnellingen en vertragingen in het wegenprogramma. De inpassing van de f 40 miljoen is derhalve niet te verbijzonderen naar specifieke verschuivingen in het wegenprogramma.

22

Wanneer kan de kamer kennis nemen van de ervaringen die zijn opgedaan met de symbolische ritssluiting? (blz. 22).

Op dit moment wordt er – in overleg met de ANWB en de politie – een proef voorbereid om in de regio Rotterdam door middel van een «symbolische ritssluiting» (een door weggebruikers aangedragen oplossing) het ritsen op autosnelwegen beter te laten verlopen.

Deze proef zal in het voorjaar van 1997 worden uitgevoerd. Er zal een studie worden verricht naar de effecten van deze maatregel, waarbij uiteraard ook de ervaringen van automobilisten zullen worden betrokken. De resultaten van deze proef zullen in de loop van de zomer 1997 bekend zijn.

23

In hoeverre blijft het plan van aanpak Intermodaal vervoer (1994) van kracht nu de nota Transport in Balans is uitgebracht? (blz. 23).

De in de nota «Transport in Balans» voorgestelde beleidsintensive-ringen hebben (deels) eveneens betrekking op het intermodaal vervoer. Het Plan van Aanpak Intermodaal Vervoer blijft dus van kracht.

24

Hoe verhoudt het extra bedrag van f 82 miljoen ter stimulering van het intermodaal vervoer zich tot de aanbevelingen van de Commissie Kroes? (blz. 23).

De aanbevelingen van de Commissie Kroes vormen nog steeds de basis voor het beleid gericht op stimulering van het intermodaal vervoer, ook al wijkt de feitelijke ontwikkeling in de markt hier enigszins van af. Het extra bedrag van f 82 miljoen is erop gericht een extra impuls aan dit beleid te geven en zo spoedig mogelijk een start te maken met de uitbreidingsinvesteringen van de Rail Service Centra in Rotterdam.

Beide terminals worden op korte termijn geconfronteerd met capaciteitsproblemen. Om inhoud te geven aan het beleid om een extra modal shift richting spoorvervoer te bewerkstelligen (zie «Transport in Balans») bij het binnenlands vervoer over afstanden groter dan 50 km en het transitovervoer is uitbreiding van de terminals urgent.

25

De groei van het intermodaalvervoer is van belang. Is de verschuiving van vervoer over de weg naar vervoer over water en per spoor mogelijk zonder flankerend beleid? (blz. 23).

Gelet op onder meer de groei van het containervervoer en de toename van wegvervoer beperkende maatregelen in binnen- en buitenland ontstaat een groeiende vraag naar intermodaal vervoer. Om de potenties van het intermodaal vervoer volledig uit te nutten en de ontwikkelingen te versnellen is flankerend beleid, zoals in de nota Transport in Balans verwoord, wenselijk.

Dit in het licht van de doelstellingen met betrekking tot de modal shift richting spoorvervoer, binnenvaart, shortseavervoer en transport via busleidingen. In het kader van het parlementaire debat over de Betuwe-

route is aangedrongen op het formuleren van flankerend beleid. Dit is verwoord in het Plan van Aanpak «Transport in Balans».

26

Kan aangegeven worden volgens welke richtlijnen de extra investeringsimpuls van f 900 miljoen voor verbetering van de infrastructuur in het openbaar vervoer vorm en inhoud gaat krijgen? (blz. 24)

De extra investeringsimpuls is in een ministeriële regeling (extra investeringsimpuls infrastructuur in het stads- en streekvervoer) nader uitgewerkt en op 2 april 1996 in de Staatscourant nummer 66 gepubliceerd. Hierin zijn de voorwaarden, waaronder de goedkeuring van programma's, de criteria en de uitbetaling van bijdragen voor projecten, opgenomen.

27

Wat is nu reeds gerealiseerd met betrekking tot de extra investeringsimpuls van 900 miljoen voor verbetering infrastructuur openbaar vervoer? (blz. 24).

Op grond van de ministeriële regeling «extra investeringsimpuls» hadden de betrokken lagere overheden tot 1 oktober 1996 de tijd om een programma met projecten op te stellen. De meeste programma's zijn inmiddels ontvangen en worden door de regionale directies van Rijkswaterstaat thans globaal getoetst.

Een beperkt aantal programma's is inmiddels goedgekeurd. De overigen volgen binnen 4–8 weken. Vooruitlopend op de goedkeuring is de mogelijkheid geschapen om in overleg met de regionale directies al met projecten te starten. De verwachting is, dat de eerste aanvragen voor uitbetaling in november/december zullen worden ontvangen.

28

Is de Regering van mening dat dubbeldoelstelling voor het openbaar vervoer haalbaar is indien de bezuinigingsoperatie tot 2001 volledig wordt uitgevoerd? (blz. 24).

Zoals ik in mijn brieven van 15 en 23 oktober 1996, bij gelegenheid van informatieverschaffing over de decentralisatie van het streekvervoer, kenbaar heb gemaakt, vindt er het komende halfjaar een dialoog plaats tussen de bij het stads- en streekvervoer betrokken bestuurlijke partijen. Deze dialoog dient ertoe de mogelijkheden en belemmeringen voor de verwezenlijking van de doelstellingen uit het Kabinetsstandpunt De Boer in beeld te brengen.

29

Onder Nederlands voorzitterschap van de EU zullen naar alle waarschijnlijkheid een vijftal onderwerpen aan de orde komen die de concurrentiepositie van de luchtvaartsector direct of indirect zullen beïnvloeden. Kan aangegeven worden wat de gevolgen van deze maatregelen zijn, na implementatie, voor aantallen passagiers en hoeveelheid vracht? (blz. 28).

Ten aanzien van de 5 genoemde onderwerpen kan hierover het volgende worden opgemerkt:

- Luchtverkeersbeveiliging: hierbij gaat het met name om het bereiken van overeenstemming over de institutionele structuur van een geharmoniseerd Europees ATM systeem. Deze structuurswijzigingen dienen op termijn een positieve invloed uit te oefenen op de capaciteit van het luchtruim en de efficiency. Voor de vervoersvraag heeft een en ander geen directe consequenties.

– Verdere terugdringing van geluidhinder rond luchthavens. Een dergelijke regeling zal geen gevolgen hebben voor de vervoersomvang, indien de luchtvaartmaatschappijen kunnen voldoen aan scherpere eisen. Indien bepaalde luchtvaartmaatschappijen niet aan scherpere eisen kunnen voldoen, zou de daardoor ontstane «geluidsruimte» kunnen worden benut door andere maatschappijen. De vervoersomvang zal dan niet of nauwelijks afnemen.

– EU-veiligheidsbeleid: de initiatieven die op dit terrein zijn te verwachten onder het Nederlandse voorzitterschap hebben eveneens geen gevolgen voor de vervoersomvang bij de huidige markt-omstandigheden.

– Onderhandelingen tussen de EU en de VS: het is de bedoeling dat uiteindelijk een vrije luchtvaartmarkt tussen de EU en de VS tot stand komt. Sinds eind 1992 bestaat er al een dergelijk «open skies» regime tussen Nederland en de VS (inmiddels hebben ook de meeste andere EU lidstaten een dergelijk bilateraal verdrag met de VS afgesloten). Naar verwachting zal de totstandkoming van een EU-brede overeenkomst daarom weinig invloed hebben op het vervoer vanuit en naar Nederland.

– Mogelijke invoering van een heffing op vliegtuigbrandstof: een eventuele heffing kan een remmende invloed hebben op de vervoersontwikkeling, maar het effect zal uiteraard afhangen van de hoogte van de heffing en tevens van de vraag in hoeverre vervoersstromen en het innemen van brandstof verlegd zullen worden naar luchthavens buiten de EU. Naar deze aspecten moet nog nader onderzoek worden verricht. Zoals in het MIT op blz. 28 aangegeven zal in het kader van LuLu onderzoek worden verricht naar het milieurendement van maatregelen ten opzichte van economische consequenties.

30

Eén van de prioriteiten in Europees verband is het eventueel invoeren van accijns op kerosine. Hoe verhoudt zich dit tot de motie Van 't Riet bij de behandeling PKB Schiphol en omgeving die kamerbreed is aangenomen die de regering verzoekt initiatief te nemen om in Europees verband te komen tot invoering van accijns op kerosine (deze motie spreekt niet van eventueel invoeren)? Is het heffen van BTW op tickets geen speerpunt meer in Europees verband? (blz. 28).

Het onderwerp (accijns)heffing op kerosine in EU-verband wordt door Nederland onder andere in het kader van het EU voorzitterschap aan de orde gesteld. Geconstateerd moet echter worden dat veel lidstaten zeer kritisch staan tegenover een dergelijke heffing, mede vanwege de vrees dat hierdoor de concurrentiepositie van de EU-luchtvaartsector ten opzicht van de mondiale concurrentie kan worden aangetast.

Ook omdat voor fiscale maatregelen in de EU besluitvorming met unanimiteit vereist is, kan nog niet de garantie worden gegeven dat een heffing op kerosine binnen afzienbare tijd te verwezenlijken is. Daarom wordt in het MIT gesproken over het «eventueel» invoeren daarvan.

BTW op tickets in EU-verband wordt door de regering wel degelijk als belangrijk punt gezien. De Europese Commissie werkt al aan een voorstel voor BTW op personenvervoer, inclusief de luchtvaart.

31

Kan binnen de Europese regelgeving na het jaar 2000 de exploitatie-subsidie voor regionale luchthavens nog blijven bestaan? (blz. 28).

De huidige Europese regelgeving staat geen exploitatie-subsidie in de weg, mits deze geen concurrentievervalsing tussen luchtvaartmaatschappijen tot gevolg heeft.

32

Wat is de omvang van de afkoopsom voor vliegveld Beek indien de Rijksoverheid zich terugtrekt uit de exploitatie- en bestuurlijke verhoudingen in het jaar 2000 met nachtvluchten en zonder nachtvluchten? (blz. 28).

De hoogte van de afkoopsom en van het Rijksaandeel daarin is onderdeel van het overleg dat na besluitvorming van het Kabinet over de nachtvluchten op MAA met de luchthaven en met de andere partners in de regio plaats zal gaan vinden. Op dit moment is nog niets te zeggen over de hoogte van dit bedrag.

33

Wanneer kan de nota RELUS in de Kamer worden verwacht? (blz. 28).

Na afronding van de besluitvorming in het Kabinet over Maastricht Aachen Airport en verwerking daarvan in Relus, kan Relus aan de Kamer worden toegezonden.

34

Zijn de beleidslijnen uit de PKB Schiphol voor de landzijdige bereikbaarheid volledig doorvertaald in het voorliggende MIT? Kan een nadere verduidelijking gegeven worden? (blz. 29).

Ten behoeve van de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol is in de PKB Schiphol en Omgeving een aantal infrastructurele projecten opgenomen. Deze projecten maken ook deel uit van het voorliggende MIT. Daarbij moet worden opgemerkt dat sommige projecten uit de PKB van langere duur zijn dan de periode waar het MIT betrekking op heeft.

Ten aanzien van projecten betreffende het hoofdwegennet kan het volgende worden opgemerkt. Deze projecten zijn ook wat betreft hun planning in het MIT opgenomen. Aan de voorbereiding van de realisatie van de Verlengde Westrandweg en de reconstructie van de A4 wordt op volle kracht gewerkt. Ook de traject/mer-studie inzake de aanpassing van de A9 ligt op schema.

Over projecten betreffende het onderliggende wegennet kan het volgende worden gemeld. De financiering van infrastructuur voor het onderliggende wegennet is nog niet rond. Op dit moment wordt door de regionale partners overleg gevoerd om zorg te dragen voor de financiële dekking.

Het Rijk, in casu het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, heeft de in de PKB aangekondigde rijksbijdrage voor de T106/A9 en voor Rijkersstreek-Fokkerweg reeds toegezegd. Overigens vinden de planvormingswerkzaamheden in afwachting van de volledige financiële dekking gewoon doorgang.

De realisatie van fase 1 van het kerntraject van de Zuidtangent (kosten 300 miljoen) ligt op schema.

Voor realisatie van fase 2 van het kerntraject van de Zuidtangent (vrijliggende busbaan) heeft het Rijk in het voorjaar een extra bedrag van 160 mln gulden toegezegd. De werkzaamheden voor de spoorbaan-verdubbeling tussen Hoofddorp en Riekpolder liggen op schema.

Ten aanzien van de uitvoering van de HSL zuid wordt verwezen naar het antwoord op vraag 35.

35

Is de uitvoering HSL-Zuid met 1 á 2 jaar vertraagd? Zo ja, hoe verhoudt zich dit tot het reeds door de Tweede Kamer genomen besluit inzake de PKB-Schiphol? (blz. 29).

Ja, de besluitvorming van de HSL is vertraagd met ongeveer 2 jaar. De vertraging is veroorzaakt door uitloop van de onderhandelingen met België en extra onderzoek naar alternatieve tracévarianten (WB3 en BBLN).

Aangezien men in de huidige situatie uitgaat van een realisatie van de HSL-zuid in 2005 heeft de vertraging geen noemenswaardige invloed op de substitutie-doelstelling van het kabinet van 5 miljoen passagiers in 2015. Indien de besluitvorming van de HSL-Zuid verder vertraagt, zal de HSL-Zuid later operationeel klaar zijn. Het gevolg hiervan is, dat het substitutieproces later op gang komt en de druk op de capaciteit op Schiphol toeneemt.

Voor de substitutie van lucht- naar railvervoer op korte termijn is het overigens van belang dat de reistijd Schiphol-Parijs reeds in 1998 substantieel wordt verkort door realisatie van het traject Lille-Brussel.

36

Over de wenselijkheid van de start van de tracé-MER studie voor de RW-4 zuid door de Hoeksche Waard moet nog besluitvorming plaats vinden. Toch is dit gedeelte al opgenomen in de nota Samen Werken aan Bereikbaarheid. Hetzelfde geldt voor een aantal andere (delen van) wegen, die niet in het MIT zijn opgenomen maar wel in Samen werken aan Bereikbaarheid. Kan de regering aangeven wat de status is van de infrastructuurprojecten die in Samen Werken aan Bereikbaarheid genoemd worden? Doorbreekt de opname van infrastructuur in de nota Samen Werken aan Bereikbaarheid de normale tracé-procedure waarbij ook het nul-alternatief een optie is in de besluitvorming? (blz. 30).

In Samen Werken aan Bereikbaarheid zijn de projecten opgenomen die prioriteit hebben om de bereikbaarheid van de mainports te verbeteren. Daarnaast zijn in Samen Werken aan Bereikbaarheid projecten genoemd die te zijner tijd de prioritaire verbindingen kunnen completeren, zoals de A4 zuid door de Hoekse Waard. Mocht besloten worden dergelijke projecten in procedure te nemen, dan zullen deze in het MIT worden opgenomen.

De infrastructuurprojecten die in Samen Werken Aan Bereikbaarheid zijn opgenomen zullen derhalve de normale wettelijke procedures doorlopen, dus ook de tracéprocedure indien die van toepassing is.

37

Waarom wordt er in het MIT noch bij rekening rijden noch bij regio Rotterdam gerept over het Rotterdamse concept Select Systeem? (blz. 30).

Het Rotterdamse concept Select Systeem is nog niet op praktische en politieke haalbaarheid getoetst. De samenhang van dit systeem met andere vormen van betaald rijden, in het bijzonder rekening rijden, wordt momenteel bezien. Dit, en het feit dat een eventuele praktische uitwerking van Select Systeem buiten de periode 1997-2001 van het MIT valt, zijn de redenen dat Select Systeem niet in het MIT vermeld staat.

38

Is het onderzoek naar de haalbaarheid van een Randstad-spoorverbinding Utrecht-Amersfoort-Nijkerk inmiddels afgerond? Verloopt dit onderzoek parallel aan het uitvoeringstraject van de VINEX, vooral in relatie tot de grote bouwlocatie Vathorst? (blz. 33/50).

Naar verwachting zal het haalbaarheidsonderzoek met betrekking tot een Randstadspoorverbinding Utrecht-Amersfoort-Nijkerk eind 1996/begin 1997 worden afgerond.

Het Rijk, de provincie Utrecht en de gemeente Amersfoort onderschrijven het belang om bij de ontwikkeling van de locatie Vathorst te

komen tot de realisatie van een station Vathorst. Het in dienststellen van het station, uitgaande van de inpasbaarheid in de dienstregeling en het bereiken van overeenstemming over het afdekken van de aanlooptekorten, is aan de orde op het moment dat tenminste 2/3 van 5000 woningen binnen een straal van één kilometer rond het station is gerealiseerd. Naar verwachting is dit, volgens de thans gehanteerde planning van de woningbouw, in 2002/2003 het geval.

Het streven is de toekomstige layout van het station Vathorst zodanig vorm te geven dat bediening door middel van een eventuele Randstad-spoorverbinding niet onmogelijk wordt gemaakt.

39

Op het MIT wordt gewezen op een intensivering van het tot nu toe gevoerde beleid ter verbetering van de modal split. Denkt de regering daarbij ook aan intensivering van het flankerend beleid en zo ja, kan dit nader worden toegelicht? (blz. 35).

Ja, ik verwijs naar de voorgestelde beleidsintensiveringen in de Nota Transport in Balans.

40

In het Infrastructuurprogramma zal meer aandacht worden gegeven aan de kwaliteit en benutting van de regionale infrastructuur in relatie tot het netwerk van goederenterminals. Hoe sluit het recente besluit van de Regering over de niet doortrekking van de A15 Ressen A12 aan bij dit beleidsvoornemen? (blz. 35).

Het recente besluit om de A15 bij Ressen niet door te trekken naar de A12 hangt samen met het besluit om wel versneld door te gaan met de procedures ter verbreding van de A12 en A50 onder meer ten behoeve van het beoogde Multimodale Transport Centrum (MTC) bij Valburg. Vanuit de geprognostiseerde vrachtwagenbewegingen van en naar het MTC is het niet noodzakelijk om tot doortrekking van de A15 te komen. Een verhoging van de capaciteit van de A12 en A50 is voldoende. Bovendien richt het MTC Valburg zich juist op het vervangen van wegvervoer door spoorvervoer en binnenvaart richting Duitsland.

41

Hoe staat de regering tegenover het voorstel van commissaris Kinnock om het beheer over de Betuwelijn (en andere goederenvervoerspoorlijnen) op termijn over te dragen aan de Europese Unie zodat er een aantal freeways in Europa ontstaan waar goederenspoorvervoer voorrang heeft op personenvervoer? Ontstaat er in de toekomst een Europees orgaan voor capaciteitsmanagement zowel voor goederenvervoer als voor personenvervoer? (blz. 37).

De regering is positief over het EU-Witboek Spoorvervoer waarin Commissaris Kinnock de ideeën van de Europese Commissie onder woorden brengt over de revitalisering van het spoorvervoer. De regering is eveneens positief over de idee om transeuropese freeways voor het goederenvervoer per spoor in te stellen.

De Europese Commissie heeft overigens nog geen concrete voorstellen uitgewerkt om het beheer van bepaalde spoorlijnen aan de Europese Unie over te dragen of een Europees orgaan voor het capaciteitsmanagement in te stellen. In de Europese Transport Raad van 3 en 4 oktober 1996 is door Commissaris Kinnock een high level group ingesteld om de mogelijkheid van transeuropese freeways in kaart te brengen. Deze groep bekijkt onder andere relevante corridors, capaciteitsmanagement, gebruikersheffingen en operationele belemmeringen.

De regering gaat er vooralsnog vanuit dat aan het capaciteitsmanagement op de transeuropese freeways inhoud kan worden gegeven door samenwerking tussen de nationale capaciteitsmanagers. Ten aanzien van de prioritering tussen goederenvervoer en personenvervoer op de freeways is overleg nodig in het licht van de behoefte aan spoorcapaciteit en de aanwezigheid van alternatieve routes. Op het Nederlandse deel van de toekomstige Betuweroute (dus oost-west-as: Rotterdam–Duitse achterland) is voorrang voor goederenvervoer geen probleem. De Regering heeft in het PKB Betuweroute reeds aangegeven dat – tot het moment van ingebruikname van de Betuweroute – het goederenvervoer op bepaalde baanvakken en tijdstippen prioriteit zal krijgen boven reizigersvervoer. Voor wat betreft het Duitse deel van de Betuweroute bestaan nog geen afspraken over voorrang van goederenvervoer. Een overleg hierover is met de Duitse partners gestart. De bedoeling van de freeways is wel om het goederenvervoer zo vlot mogelijk te laten doorstromen.

42

Wat is de relatie tussen het VERDI-convenant en de daaraan gekoppelde wijziging van de Wet Personenvervoer en de Implementatienota marktwerking? (blz. 48).

In het convenant VERDI is afgesproken de wijzigingen in de taken en bevoegdheden op het gebied van het interlokaal openbaar vervoer in twee fasen te laten plaatsvinden. In de eerste fase de decentralisatie van de huidige taken, bevoegdheden en middelen op dit gebied naar de provincies; daarop heeft de bij de Tweede Kamer voorliggende, partiële wijziging van de Wet personenvervoer betrekking. In de tweede fase de introductie van marktwerking in het openbaar vervoer. Daarop heeft de Implementatienota Marktwerking betrekking. Hiervoor zal een integrale wijziging van de Wet personenvervoer noodzakelijk zijn, waarvoor meer tijd genomen moet worden.

Door deze tweeslag is het mogelijk om de decentralisatie van het interlokale openbaar vervoer gelijk op te laten lopen met de overdracht van de andere in het convenant VERDI genoemde taken en bevoegdheden. Dit bevordert de integraliteit van het bestuur op regionaal niveau en biedt de provincies bovendien de mogelijkheid alvast vertrouwd te raken met hun nieuwe takenpakket op het gebied van het openbaar vervoer.

43

In de periode na 2000 blijkt dat de beschikbare middelen voor de fysieke infrastructuur tekort schieten. Kan uitgesplitst naar sectoren dit tekort worden aangegeven? (blz. 48).

Er is een inventarisatie uitgevoerd ten aanzien van de beschikbare en benodigde middelen voor de fysieke infrastructuur. Voor wat Verkeer en Waterstaat betreft, resulteerde dit in een tekort aan beschikbare middelen van circa f 27 mld voor de periode tot en met 2010. Uitgesplitst over de sectoren komt dit bedrag op hoofdlijnen als volgt tot stand:

Hoofdwegen	6 mld.
Rail/personenvervoer	8,5 mld.
Rail/goederenvervoer	3 mld.
Stadsgewestelijk OV	5 mld.
Natte infra	3 mld.
Overig	1 mld.

Dit betreft de stand van zaken medio 1996. Dit betreft vooral projecten in planstudie, waarbij een marge van 40% niet ongebruikelijk is. Projecten in verkenning, waarbij nog geen kostenraming mogelijk is, zijn niet in deze inventarisatie betrokken. Nieuwe (mega)-projecten zijn dus ook nog niet in beschouwing genomen.

44

Welke projecten zijn als gevolg van een realistischer planning sneller uitgevoerd worden en welke ondervinden meer vertraging? (blz. 48).

Op bladzijde 48 wordt een aantal acties genoemd die in het afgelopen jaar in gang zijn gezet ter voorkoming van onderuitputting. Eén van die acties is dat door de direct betrokkenen nog nauwgezetter gekeken wordt of de planning die uiteindelijk in het MIT wordt opgenomen haalbaar is en wat de potentiële risico's daarbij zijn. Met name in de realisatiefase dient daarbij streng getoetst te worden. Niet aangegeven kan worden of projecten zuiver om de hierboven genoemde reden in het MIT zijn vertraagd; overleg tussen de direct betrokkenen, financiële ruimte, meest recente inzichten en dwarsverbanden tussen sectoren resulteren uiteindelijk in een samengesteld programma projecten, dat onder andere – qua planning indertijd – realistisch geacht wordt te zijn.

45

Wat bedraagt het tekort indien rekening gehouden wordt met additionele wensen zoals Maasvlakte en Betuweroute Noordoosttak? (blz. 48).

Het antwoord op deze vraag is op dit moment niet te geven. De vorm van een eventuele Tweede Maasvlakte staat nog niet vast, waardoor ook de precieze kosten moeilijk zijn aan te geven. Daarnaast is het aandeel in de kosten dat Verkeer en Waterstaat voor haar rekening neemt onbekend. Zeker is wel dat Verkeer en Waterstaat een substantieel deel van de ontsluitende infrastructuur voor haar rekening zal moeten nemen.

De Betuweroute Noordoosttak is in het MIT inmiddels in de planstudie-fase opgenomen maar was dat tijdens de inventarisatie, zoals bedoeld op bladzijde 48 nog niet. De kosten zijn momenteel nog aan studie onderhevig, zodat ook hier de precieze kosten nog niet aangegeven kunnen worden.

Inmiddels is gestart met een actualisatie van de eerdergenoemde inventarisatie. Hierin zullen de Betuweroute Noordoosttak en zo mogelijk een Tweede Maasvlakte zeker worden meegenomen. Gesteld kan worden dat het tekort zal toenemen met de kosten van deze projecten die ten laste komen van Verkeer en Waterstaat.

46

Wat is op dit moment de werkvoorraad uitvoerbare projecten? (blz. 48).

De werkvoorraad uitvoerbare projecten is zichtbaar in de respectievelijke planstudieprogramma's. Met name vanaf het jaar 2000 is te zien dat de huidige jaarbudgetten geen gelijke tred houden met het grote aantal projecten dat dan gestart kan worden. Daardoor is de start van de uitvoering van een aantal projecten later gepland dan mogelijk is. Aan de hand van de financiële vrije ruimte die vanaf het jaar 2000 in de realisatiefase ontstaat, zullen projecten uit de planstudiefase kunnen instromen; projecten die op grond van financiële grenzen noodgedwongen in de planstudiefase moeten blijven, vormen een werkvoorraad van projecten die bij dreigende onderuitputting, dan wel verruiming van de budgettaire kaders, kan worden ingezet.

47

Aanpassing van prioriteiten is niet voldoende om de financiële problematiek te bestrijden. Welke alternatieven resteren? (blz. 48).

In een scenario waarin het investeringsniveau na het jaar 2000 niet stijgt zal, naast het stellen van prioriteiten, het uitvoeringstempo van het investeringsprogramma over de gehele linie ook nog eens fors moeten worden getemporeerd. Projecten die uitvoeringsrijp zijn zullen dan, noodgedwongen pas jaren later kunnen starten. In het huidige planstudieprogramma is dat in een aantal gevallen reeds zichtbaar.

In een ander scenario waarin het investeringsniveau stijgt zullen ook prioriteiten gesteld moeten worden maar blijft tevens ruimte behouden om de in het huidige MIT vermelde ambities gedeeltelijk waar te maken.

Bij de kabinetsformatie zullen naar mijn mening beide scenario's aan de orde moeten worden gesteld.

48

Wordt, in het kader van de uitwerking van het tracébesluit over de A73-Zuid, tevens rekening gehouden met een toekomstige aansluiting van de Duitse A52 op het Nederlandse autosnelwegennet bij Roermond? (blz. 48).

De uitwerking van een tracébesluit kan uitsluitend betrekking hebben op hetgeen in dat besluit was opgenomen. De verbinding met de A52 in Duitsland heeft geen deel uitgemaakt van de tracé/m.e.r.-procedure rijksweg 73-zuid en kan derhalve ook niet betrokken worden bij de uitwerking van dat tracébesluit. Mocht in de toekomst besloten worden tot de aanleg van een verbinding met de Duitse A52 dan komt in dat kader uiteraard ook de aansluiting op rijksweg 73 aan de orde.

49

Waarom wordt de A74, de ontbrekende verbindingsschakel tussen de E34 en het Duitse autosnelwegennet bij Venlo, niet aangemerkt als een knelpunt in de achterlandverbinding dat voor een versnelde aanleg in aanmerking komt? (blz. 48).

Samen Werken Aan Bereikbaarheid betekent geen verandering ten opzichte van het SVV-2, de daarin opgenomen achterlandverbindingen blijven die status houden. Samen Werken Aan Bereikbaarheid heeft wel nadere keuzes gemaakt binnen die achterlandverbindingen en die verbindingen geselecteerd die met voorrang aangepakt moeten worden. Voor de verbindingen met Duitsland zijn dat de A12 en de A2/A76 waarover ook het merendeel van het verkeer zich afwikkelt. Los van het feit dat een prioriteitsstelling nu eenmaal keuzes met zich brengt speelt ook nog het praktische feit een rol dat de vraag of rijksweg 74 moet worden aangelegd, onderwerp is van een lopende tracé/m.e.r.-procedure.

50

Kan de regering aangeven wat de belangrijkste reacties zijn geweest op de Verkenningsstudie Wilhelminakanaal Tilburg? Wanneer zal de planstudie met betrekking tot de diepgangvergroting van onder andere het Wilhelminakanaal gereed zijn? Kan de regering reageren op de stelling dat een snelle verdieping van het Wilhelminakanaal vervoer over het water zal bevorderen? Is het niet mogelijk vooruitlopend op Boertien II-projecten reeds te beginnen met de verdieping van het Wilhelminakanaal? (blz. 52).

a. De inspraakreacties worden momenteel geïnventariseerd; een uitspraak hierover is derhalve nog niet mogelijk.

b. Eind dit jaar zal ik een beslissing nemen over de uitvoering van de planstudie. Daarbij zal ik het voornemen van de gemeente Tilburg betrekken om tot een ontwikkelingsvisie van het Wilhelminakanaal te komen. Bij een positief besluit kan de planstudie twee jaar nadien gereed zijn.

c. Een snelle verdieping is zeker in het belang van het reeds bestaande vervoer over water. Of dit in dezelfde mate geldt voor het bevorderen van (nieuw) vervoer over water is afhankelijk van de uitkomsten van de genoemde ontwikkelingsvisie en de maatregelen die de gemeente Tilburg op grond daarvan denkt te nemen.

d. Tussen Boertien II-projecten en de verdieping van het Wilhelminakanaal is geen relatie. Bij de aansluiting op de Maas (Amer) is het Wilhelminakanaal reeds klasse IV.

51

Is de eerder aangekondigde verkenningsstudie naar de verruiming van het Wilhelminakanaal inmiddels gereed? Zo ja, hoe wordt het door de regering beoordeeld? Wanneer denkt de regering een besluit te kunnen nemen over opname van dit project in de planstudietabel van het MIT? (blz. 52).

Ja. Zie verder het antwoord op vraag 50.

52

Wanneer denkt de regering een uitvoeringsbesluit te kunnen nemen met betrekking tot de verruiming van de Zuid-Willemsvaart, traject Den Bosch-Berlicum? Zijn de financiële middelen voldoende om het gedeelte Berlicum-Veghel volledig uit te voeren? (blz. 52).

Conform het MIT 1997–2001 kan een uitvoeringsbesluit met betrekking tot het traject Den Bosch (Engelen)-Berlicum verwacht worden in 2000.

Voor het traject Berlicum-Veghel zijn in het kader van het MIT-project «Zuid-Willemsvaart, gedeelte vanaf de Maas via Berlicum tot Veghel», de benodigde middelen aangegeven. Overwogen wordt deze middelen versneld beschikbaar te stellen in het kader van Transport in Balans.

53

Kan een overzicht worden gegeven van de bestaande knelpunten in het hoofdvaarwegennet en het onderliggend vaarwegennet? Welke knelpunten kunnen om budgettaire redenen niet op korte termijn worden opgelost? Zijn er nog andere redenen waarom daarbij vertraging optreedt? (blz. 52).

De knelpunten in de hoofdvaarwegen worden aangepakt door middel van de projecten die, conform het SVV II, staan vermeld in de MIT-tabellen 7.4.a «Planstudie-programma Hoofdvaarwegennet» en 7.4.b «Realisatie-programma Hoofdvaarwegennet». Daarbij is ook aangegeven op welke termijn aan de oplossing van deze knelpunten wordt gewerkt. In het verkenningenprogramma zijn voorts die projecten opgenomen waarbij zich nu of op termijn een knelpunt voor kan doen. In de meeste gevallen betreft dit knelpunten als gevolg van beperkte brughooften of sluis-capaciteit.

In de nota Transport in Balans heb ik aangegeven dat ik mij inzet om, voorzover dit binnen de mogelijkheden van het Rijk ligt, ook de verbetering van het onderliggend vaarwegennet versneld aan te pakken. Aangezien vele van deze waterwegen geen Rijkswaagweg zijn, heb ik geen volledig overzicht van de knelpunten in deze vaarwegen, wel bestaat inzicht in de belangrijkste hindernissen die zich voordoen.

Zo worden, naast de boven reeds aangeduide projecten, knelpunten gesignaleerd in de toegankelijkheid van de aantakkingen aan het

hoofdvaarwegennet in Friesland en Groningen (vaarweg naar Drachten, het Winschoterdiep voor wat betreft brughogten en waterdiepten), in Brabant (de toegang naar Oss), in Zuidholland (bocht en brug bij Overschie, de vaarweg naar Schiphol), in Noordholland (de Zaan).

De termijn waarop de knelpunten kunnen worden aangepakt is slechts ten dele afhankelijk van het beschikbare budget. Primair geldt dat de benodigde voorbereiding van bestek tot en met procedures doorlopen moet zijn voordat met de doorgaans grote projecten begonnen kan worden. Daarnaast wordt het startmoment van projecten vaak bepaald door het beschikbaar zijn van bergingsmogelijkheden voor vervuilde baggerspecie. De totale hoeveelheid werk is dermate omvangrijk dat het niet mogelijk en ook niet wenselijk is dit allemaal tegelijk en op zeer korte termijn uit te voeren. Verder merk ik op dat in het oplossen van knelpunten in het onderliggend vaarwegennet in het bijzonder een taak is voor andere overheden; hierop kan ik slechts beperkt invloed uitoefenen. In vervolg op Transport in Balans zal ik mij wel inzetten om met de betrokken overheden tot oplossingen te komen.

54

Op het railbaanvak Rotterdam-Breda-Tilburg-Eindhoven-Venlo (Brabant-lijn) ontstaan toenemende wrijvingen door de groeiende stroom goederen- en personenvervoer. Vindt de regering een inperking van de reizigersdienst op dit traject acceptabel in het kader van het mobiliteitsbeleid? (blz. 54).

Deze vraag is in algemene zin reeds beantwoord in de nota «Kabinetsstandpunt over de Betuweroute» d.d. 21 april 1995.

De groei van het goederenvervoer mag niet geblokkeerd worden door schaarste in infrastructuur. Anderzijds dient ook het belang van de groei van het reizigersvervoer geborgd te worden. Primair staat dan ook dat de gevraagde volumina, zowel goederen als reizigers, vervoerd dienen te worden, waarbij indien nodig, binnen aanvaardbare grenzen, enige concessies zullen worden gedaan aan de kwaliteit van dit vervoer. Worden deze grenzen overschreden dan zal noodgedwongen gekozen moeten worden voor het opheffen van een of meer treinen.

In beide situaties zullen de afbreukrisico's voor het vervoerbeleid, op het gebied van zowel reizigers als goederen, in overleg met betrokken partijen, zorgvuldig worden afgewogen. Daarbij zal een hogere prioriteit dan in het verleden worden toegekend aan het goederenvervoer.

In de toedelingsregels die momenteel, onder mijn verantwoordelijkheid, door Railned BV worden ontwikkeld, zal dit beleid verder gestalte krijgen.

55

Kan de regering een nadere toelichting geven op de samenhang tussen het Tweede Tactisch Pakket en het beleid met betrekking tot de ontwikkeling van light-rail? (blz. 54).

Bij de opstelling van het Tweede Tactisch Pakket spoorweginfrastructuur (TTP) is onderkend dat niet alleen aandacht moet worden besteed aan de zware, conventionele rail. In het kader van het TTP is ook gewezen op het belang van het light-railconcept als tussenvorm tussen de zware rail en de tram. In het TTP zijn dan ook in het verkenningenprogramma vier projecten vermeld die moeten worden onderzocht op mogelijkheden voor bediening via een light rail:

- Hofpleinlijn en aansluiting op Den Haag CS en Rotterdam CS,
- Zoetermeer-Pijnacker,
- Zoetermeer Oostlus,
- koppeling Hoek van Holland-lijn aan Oost-West-metro.

Een deel van deze onderzoeken is inmiddels gestart.

Recent onderzoek heeft aangetoond dat de aanleg van de Rijn-Gouwelijn, als light-railverbinding tussen Gouda-Alphen-Leiden-Katwijk/Noordwijk haalbaar is. Ziet de regering voor deze verbinding een functie weggelegd in het kader van de beoogde kwaliteitssprong in het openbaar vervoer in de regio Rijn- en Bollenstreek? (blz. 200).

Het door de provincie Zuid-Holland, de vervoerregio Rijn- en Bollenstreek en het intergemeentelijk samenwerkingsverband Midden Holland verrichte onderzoek naar de mogelijkheden van deze light rail verbinding biedt interessante aanknopingspunten. Het project is thans in aparte verkenningstudies gesplitst, welke beide zijn opgenomen in de verkenningstafel van het MIT.

De eerste studie behelst de eventuele betere benutting van de spoorlijn Gouda-Alphen-Leiden, waarbij light rail exploitatie één van de te beschouwen alternatieven is. Een dergelijke exploitatie zou naar verwachting kunnen worden gerealiseerd, mits er sprake is van beperkte infrastructurele maatregelen.

In de tweede studie, in het MIT opgenomen als Rijn-Gouwe-West, wordt de problematiek ten westen van Leiden gezien vanuit de optiek van het onderliggend wegennet. De eerste optie is daarbij het verbeteren van het bestaande busnetwerk; een eventueel als sneltramlijn uit te voeren doortrekking van de spoorlijn Gouda-Alphen-Leiden via Leiden centrum naar Katwijk/Noordwijk is één van de te onderzoeken alternatieven. Eén en ander zal mede afhangen van de ontwikkelingen bij de onrendabele lijnen, waartoe de lijn Gouda-Alphen a/d Rijn behoort.

Ziet de regering potenties in light-rail om daarmee het openbaar vervoer in verstedelijkte gebieden op een kwalitatief hoogwaardiger niveau te brengen? Kan de Tweede Kamer binnen afzienbare termijn een beleidsplan tegemoet zien? (blz. 200).

Ervaringen in het buitenland en in Nederland verrichte onderzoeken geven aan dat met light rail in potentie een kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer gerealiseerd kan worden. Op stadsgewestelijke schaal bestaat de mogelijkheid zowel gebruik te maken van het spoorwagennet als van een stedelijk (snel)tram of metronet, waardoor snelle, overstapvrije verbindingen tussen een regio en een stadscentrum kunnen worden gerealiseerd. Gewaakt moet echter worden voor een zuiver technische benadering.

Investeren in «light rail» heeft zin waar er voldoende potentiële vervoervraag is voor een frequente railverbinding en indien dit gebeurt in een integraal beleidskader voor verkeer en vervoer, parkeren, ruimtelijke ordening en verstedelijking.

Thans wordt gewerkt aan het inventariseren van de mogelijkheden, alsmede het inventariseren en oplossen van knelpunten van de toepassing van light rail in Nederland, zowel als alternatief voor de onrendabele spoorlijnen als op stadsgewestelijke schaal. De resultaten hiervan zijn naar verwachting begin 1997 beschikbaar, waarna ik u hierover nader zal informeren.

Hoe staat het met de besluitvorming over een duurzame oplossing voor de situatie in Delft en de uitvoering van de motie Van 't Riet? (blz. 54).

Inmiddels zijn de verschillende onderzoeken verricht die benodigd zijn om een integrale afweging te kunnen maken. Uit de rapporten volgt:

- De capaciteit voor het 2-sporig viaduct is voldoende tot 2010 en ook voor de periode daarna is geen knelpunt te verwachten.

– De geluidsoverlast is zodanig dat deze voor nieuwe situaties niet acceptabel is; in deze bestaande situatie zijn er op basis van het Besluit Geluidhinder Spoorwegen geen formele redenen, nu en op basis van de vervoerprognoses in de toekomst, om maatregelen te treffen.

– Er zijn door 3 verschillende bureaus in opdracht van Verkeer en Waterstaat respectievelijk de gemeente mogelijkheden aangedragen om met handhaving van het viaduct de overlast sterk te reduceren.

Gezien de samenhang binnen de aanlegprogramma's, waarvan overigens de financiering nog niet volledig is geregeld, is het ongewenst de aanleg van een tunnel in Delft binnen de SVV-periode te prioriteren boven de projecten uit deze programma's. Op basis van de nu beschikbare informatie wordt overleg gevoerd door de Ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Verkeer en Waterstaat en de gemeente Delft. Daarbij ik kan nu reeds opmerken dat het voor mij op voorhand niet vaststaat dat er geen andere kosten-effectievere oplossingen kunnen worden gekozen voor de oplossing van de overlast die door het viaduct in Delft wordt veroorzaakt. Op langere termijn kan de aanleg van een tunnel ter vervanging van het viaduct aan de orde komen.

59

Welke planstudieprojecten hebben als gevolg van de forse financieringsbehoefte van de HSL-Zuid en het TTP vertraging opgelopen? (blz. 55).

Voor het antwoord op deze vraag wordt verwezen naar het antwoord op vraag 10 inzake «Samen Werken aan Bereikbaarheid» (25 022, nr. 3).

60

In het MIT geeft u, bij financiering van de HSL-Oost, een range van f 2500 miljoen – f 6000 miljoen, afhankelijk van de gekozen variant. Wat is waar van het bericht dat, uit een vertrouwelijk notitie van de Ices, zou blijken dat een bedrag van circa f 8 miljard nodig zou zijn om het project voor 2010 af te ronden (Cobouw, 23 september 1996). Bestaat er reeds zicht op de financiële inpassing? (blz. 55/88/89).

Mij is geen (vertrouwelijke) notitie van de ICES bekend waarin over een kostenindicatie van de HST-Oost wordt gesproken.

In de PKB-Schiphol is vastgelegd dat omtrent de financiering van de HST-Oost zal worden besloten bij het Tracébesluit, dat omstreeks 1999 zijn beslag zal kunnen krijgen. Aan de hand van de planstudie, die binnenkort aanvangt, zullen de ramingen worden opgesteld. Over de financiële inpassing zijn op dit moment dan ook nog geen nadere mededelingen te doen.

61

Als gevolg van de samenloop van de forse financieringsbehoefte van de HSL-Zuid en het TTP in de periode 1998–2000 zal de uitvoering van alle planstudieprojecten pas kunnen starten in 2000, hetgeen ten opzichte van het MIT 1997–2001 een vertraging van een aantal projecten van 1 respectievelijk 2 jaar tot gevolg heeft. Kan de regering dit nader toelichten? (blz. 55).

Voor het antwoord op deze vraag wordt verwezen naar het antwoord op vraag 10 inzake «Samen Werken aan Bereikbaarheid» (25 022, nr. 3).

62

Kan nader worden ingegaan op de verklaringen dat de Hanzelijn pas in 2007 in dienst gesteld kan worden? (blz. 56).

Volgens de huidige planning zal, conform de termijnen van de tracéwet:

- de startnotitie medio november van dit jaar ter visie worden gelegd
- de trajectnota/MER eind 1998 ter visie worden gelegd
- het ontwerp-tracébesluit medio 1999 worden genomen en
- het tracébesluit begin 2000 worden genomen.

De verdere afronding van de procedures en de kortst mogelijke bouwperiode tot in gebruikname zal vervolgens 7 jaar in beslag nemen.

63

Wat is de stand van zaken bij de besluitvorming over de aanvraag financiële bijdrage OV-infrastructuurproject HOV Utrecht CS–De Uithof, en met name over het medegebruik van de vrije HOV-infrastructuur door andere weggebruikers? (blz. 58).

De definitieve aanvraag is onlangs ontvangen en in behandeling genomen.

In het ingediende plan is sprake van medegebruik door bestemmings-verkeer op één richting (staduitwaarts) in de Lange Jansstraat en Nobelstraat. Na de indiening is het idee ontstaan ook medegebruik in de Biltstraat in twee richtingen in te voeren in verband met de positie van het fietsverkeer. Inmiddels heeft het college op 15 oktober 1996 ingestemd met het oorspronkelijk ingediende plan. Dit betekent een vrije busbaan in de Biltstraat, fietsers en auto's parallel daaraan, en medegebruik van de HOV-baan door auto's in één richting op het traject Lange Jansstraat en Nobelstraat.

De Utrechtse gemeenteraad zal op 28 november 1996 een besluit nemen.

In principe wordt er op busbanen geen medegebruik toegestaan. In binnenstedelijk gebied, zoals het geval is in het oude centrum van de gemeente Utrecht, kan het auto-vrij maken van een totaal traject alleen tegen zeer hoge kosten, omdat alternatieve routes moeten worden gerealiseerd.

In hoeverre het voorgestelde medegebruik afbreuk doet aan de betrouwbaarheid van het functioneren van het HOV-project, is een van de elementen waarop het plan wordt beoordeeld. Of de afname van het autoverkeer door het weren van het doorgaande verkeer voldoende zal zijn, maakt daarvan eveneens deel uit.

64

In het MIT voor 1996 staat dat de planstudie voor de Westrandweg Amsterdam in 2000 zal zijn afgerond (blz. 93 MIT 96). In het MIT 97 staat voor deze weg geen planning aangegeven. Kan de regering aangegeven wat hoe de planning voor deze weg is? (blz. 65 en verder).

Voor de Westrandweg ligt een voorwaardelijk tracébesluit. Voortzetting is afhankelijk van de besluitvorming over de Tweede Coentunnel. Het standpunt met betrekking tot de Coentunnel wordt eind 1997 verwacht. Op dat moment zal ook inzicht gegeven kunnen worden in de verdere planning van de Westrandweg.

65

Hoe verklaart de Regering de vertraging ten opzichte van het MIT 1996–2000 bij de trajecten Coentunnel/Westrandweg en HSL-Zuid, spooraansluiting Veendam, Betuweroute? (blz. 65 en verder).

Coentunnel/Westrandweg:

In feite is geen vertraging opgelopen. In het MIT 1996 is abusievelijk een verkeerde datum opgenomen, die voor het ter perse gaan destijds niet meer gecorrigeerd is. In alle overige stukken, alsmede in het MIT 1997, is de datum correct weergegeven.

Betuweroute:

In juni 1995 is bij het debat in de Tweede Kamer over de Betuweroute besloten de PKB Betuweroute op een aantal aspecten te herzien. De procedurele consequentie van deze herziening is dat de gereedstelling van het project is verschoven van 2004 naar 2005.

HSL-Zuid:

Ten opzichte van het MIT 1996–2000 is de HSL-Zuid iets in de vertraging gelopen, omdat de besluitvorming rondom de PKB-deel 3 later dan verwacht plaatsvond. Dit had verschillende oorzaken. Het overleg met België over het grensoverschrijdingspunt kostte meer tijd dan voorzien. Daarnaast is een aanvulling op het mer over de WB-3 variant verschenen. Momenteel heeft het Parlement de PKB-3 in behandeling.

Spooraansluiting Veendam:

Het project spooraansluiting Veendam is niet vertraagd. De spoor-aansluiting is in 1995 in gebruik genomen, maar pas finaal in 1996 opgeleverd.

66

Welke posten vallen onder apparaatsuitgaven 103 miljoen in het infrastructuurfonds? (blz. 65 en verder).

Onder apparaatsuitgaven moet in het licht van het infrafonds worden verstaan kosten voor uitbesteding die samenhangen met aanleg, verbeteringen, onderhoud en benutting van het hoofdwegennet (artikel 01.03.02). Vanaf 1998 is sprake van een gewijzigde systematiek. In de IBO-begroting wordt, zoals reeds is gemeld, onderscheid gemaakt in directe en indirecte uitvoeringsuitgaven, naast productie-uitgaven.

Bovengenoemde uitgaven maken dan deel uit van de directe uitvoeringsuitgaven.

67

In het MIT worden de A4 Noord en de Zoomweg genoemd. Waarom is de A4 Zuid (Hoogvliet Klaaswaal) niet in het MIT opgenomen? (blz. 65 en verder).

In de besluitvorming over de verbreding van rijksweg 16 is onder meer geconcludeerd dat met een verbreding de verbinding Rotterdam–Antwerpen in elk geval tot het jaar 2010 zou voldoen aan de congestienorm van SVV-2. Er was derhalve geen aanleiding een studie naar de A4-zuid te starten. Met de partners in de regio Rotterdam is ook gesproken over de knelpunten in dat gebied. Daaruit kwam als belangrijkste knelpunt de A15 naar voren welk project inmiddels ook is opgenomen in de plan-studietabel. Met de partners in de regio is afgesproken dat het starten van een tracé/MER-procedure voor de A4-zuid mede afhangt van de besluitvorming omtrent de VINEX-actualisatie. Hierover vindt derhalve nog besluitvorming plaats.

68

Ziet de Regering mogelijkheden om de projecten Eindhoven Oss (A50) en de aanleg van de omlegging Etten-Leur alsnog te versnellen? (blz. 65 en verder).

Nee. Voor de A50, gedeelte Eindhoven–Oss, zijn bestemmingsplan-procedures en onteigeningsprocedures maatgevend. Waar lokaal activiteiten passen onder een bestaand bestemmingsplan wordt reeds gebouwd, zoals de brug over het Wilhelminakanaal bij de gemeente Son en Breughel.

Wat het project rijksweg 58, omlegging Etten-Leur betreft, wacht de aanbesteding van het hoofdbestek op afronding van het vergunningen-traject. De aanbesteding wordt voorzien begin 1997. Lokaal is reeds eind

1995 gestart met de realisatie van een tweetal kunstwerken ten behoeve van de omlegging.

69

Welke projecten in de investeringsprogramma's voor Rijkswegen, Rijkswaardwegen, Spoorwegen en stads- en streekvervoer ondervinden precies de vertragingen? (blz. 67/68).

Rijkswegen:

Binnen het rijkswegenprogramma zijn in 1995 de volgende projecten aan vertraging onderhevig geweest:

- 20, Giessenplein, reconstructie;
- 9, Alkmaar-Den Helder, lokale aanpassingen;
- 30, RW 12-Postweg (omlegging Ede) asw 2x2.

Vertraging railgoederen-infraprojecten:

De bouw van de spoorterminal Twente en de spooraansluiting van deze terminal zijn vertraagd in verband met het beëindigen van de spoorshuttle Twente-Rotterdam en de start van een vervangende binnenvaartshuttle Almelo-Rotterdam per 1 juni 1996. Het overleg over de bouw van deze terminal is nog gaande.

Het project D4-aslasten is in het huidige MIT ten opzichte van het MIT 1996–2000 vertraagd omdat er onvoldoende financiële middelen beschikbaar waren. In het kader van Transport In Balans wordt voorgesteld om in de periode 1998–2000 een extra bedrag ter beschikking te stellen waardoor de vertraging gedeeltelijk kan worden ingelopen.

Het project spoorlijn Axel-Zelzate is vertraagd omdat de procedures die moeten worden doorlopen en het overleg met België meer tijd in beslag nemen dan oorspronkelijk was voorzien.

De volgende grote stad- streekvervoerprojecten hebben vertraging ondervonden:

Amsterdam:

Oostelijk Havengebied, Noord-Zuidlijn en Tram MAP/Slot fase 2. Van de navolgende projecten is op basis van voortschrijdend inzicht het kasritme gewijzigd ten opzichte van het vorig MIT.

De data van ingebruikneming zullen als gevolg hiervan niet wijzigen ten opzichte van de eerdere planning.

Amsterdam:

- Ringsneltram

Rotterdam:

Upgrading Noord-Zuid metro en Sneltram Capelle.

Zoals bij vraag 132 is aangegeven geldt voor «Spoorwegen personen» het volgende:

Als gevolg van duurder wordende infrastructuur zijn in het MIT 1997–2001 ten opzichte van het MIT 1996–2000 in de zin van later in dienst vertraagd:

– de volgende NS-personeisvervoerprojecten uit het realisatieprogramma

- Amsterdam Bijlmer–Loenen 4-sp,
- Rotterdam Zuid–Dordrecht 4-/6-sp en

– de volgende NS-personeisvervoerprojecten uit het planstudieprogramma

- Utrecht CS–Geldermalsen 4-sp,
- Hemboog.

70

Welke tijdsplanning wordt aangehouden met betrekking tot de verbetering van het Maas kruisende verkeer in Maastricht? Hoe is de verantwoordelijkheid verdeeld? (blz. 79).

Primair verantwoordelijke is de initiatiefnemende gemeente Maastricht.

Zij werkt op dit moment aan de verkenning waarin het verkeer- en vervoerprobleem wordt geïdentificeerd en op basis waarvan inzichtelijk wordt gemaakt of het probleem om een infrastructurele oplossing vraagt.

71

Voor de A35 Zwolle–Almelo is inmiddels een tracé vastgesteld. Kan nader zicht worden gegeven op de uitvoeringsperiode? Zijn er verdere ontwikkelingen voor wat betreft het knelpunt bij Zwolle? (blz. 83).

Het tijdschema voor de realisering van de prioritaire knelpunten bij Nijverdal en Wierden-Almelo is als volgt.

– Overeenstemming rijk-provincie-gemeenten over uitgangspunten en financiering	1997
– Definitief uitgewerkt plan	1998
– Werkvoorbereiding, grondverwerving en procedures	2001
– Openstelling voor verkeer	2003/2004.

Dit tijdschema is onder het voorbehoud dat de genoemde overeenstemming tot stand komt.

Wat betreft het niet vastgestelde tracégedeelte bij Zwolle, is tussen het Rijk en de gemeente Zwolle een overeenkomst gesloten. Hierin wordt bepaald dat Zwolle de ruimte benodigd voor de voorkeursvariant (zw 3) planologisch zal vrijhouden. Het rijk zal uiterlijk in 2001 een verkennende studie doen naar dit tracégedeelte. De verkenningstudie is gericht op de start van een tracéwetprocedure voor 1 januari 2003.

72

In het MIT 96 staat dat de uitvoering van de Verlengde Westrandweg gereed zal zijn in 2003 en dat de kosten 490 miljoen gulden zullen bedragen (blz. 93 MIT 96). In het MIT 97 staat dat de Verlengde Westrandweg gereed zal zijn in 2004 en dat de kosten 625 miljoen gulden zullen bedragen (blz. 83).

Ook in het MIT 96 staat dat de Verlengde Westrandweg in 2004 gereed is (blz. 93 MIT 96).

De kostenstijging vloeit voort uit de PKB Schiphol en betreft voor f 93 mln een aangepaste kruising van de Verlengde Westrandweg met de rolbaan van de 5e baan en betreft voor f 19 mln een compensatie voor groenvoorzieningen in overgangsgebieden. Van de genoemde f 93 mln komt f 57 mln ten laste van de luchthaven Schiphol. Het overige bedrag betreft indexering (circa f 15 mln) en enkele kleine posten (circa f 8 mln).

73

In 1998 gaat begonnen worden met het doortrekken van rijksweg 50 tussen Kampen en Rampsol. Op dit moment is voorzien in de aanleg van een brug over de IJssel. Hoe denkt de regering over de aanleg van een tunnel onder de IJssel, wat zijn de meerkosten en levert de aanleg van een tunnel in plaats van een brug vertraging op voor de realisatie? (blz. 83).

Een hoge brug (13 m boven M.H.W.) met een beweegbaar gedeelte en adequate voorzieningen voor de hoge zeilvaart ter weerszijden van de brug is een goede oplossing voor de IJsselkruising. De meerkosten voor een tunneloplossing zijn ruim f 33 miljoen. Aangezien de voorbereidingen al ver zijn gevorderd, zal indien alsnog voor een tunneloplossing wordt gekozen één tot twee jaar vertraging in de realisering van deze verbinding optreden.

74

Hoeveel Db(A) zal het geluidsniveau op 200 meter afstand van de weg ongeveer dalen als de weg conform de uitvoering bij Rijswijk 6 meter onder het maaiveld in een V-profiel (vliesconstructie) wordt gelegd in

plaats van 1 meter boven maaiveld, uitgaande van dezelfde schermhoogte? Wat betekent het voor de visuele verstoring in dit recreatiegebied? (blz. 84).

Zowel de maaiveldvariant als de U-polder zijn zo ontworpen dat aan de geluidseis van 40 dB(A) op 250 meter afstand van de weg op 1,5 meter boven maaiveld wordt voldaan en geven derhalve dezelfde geluidsbelasting.

Met de verdiepte ligging (U-polder) verdwijnt de weg onder het maaiveld en is (in het Midden-Delfland) geen visuele verstoring aanwezig.

75

Wanneer kan de Kamer een kostenberekening en een globale uitwerking tegemoet zien van diverse varianten voor een verdiepte ligging van de A4 vanaf de Gaag tot en met de aansluiting met de Kruithuisweg bij Delft? Tot welke datum is de gunning van het Kruithuiswegviaduct en de aanbesteding van de verharding van het gedeelte Aquaduct-Kruithuiswegviaduct opgeschort? (blz. 84).

Het tracébesluit over het gedeelte van rijksweg 4 tot en met de aansluiting van de Kruithuisweg is reeds vele jaren geleden genomen en het gekozen tracé is opgenomen in de bestemmingsplannen. De aanleg vindt thans plaats en is gevorderd tot en met het thans in aanbouw zijnde aquaduct onder de Gaag. Het laatste onderdeel tussen de Gaag en de Kruithuisweg zal de komende twee jaar gebouwd worden. Het gekozen tracé van dit gedeelte ligt op maaiveldhoogte. De kosten van dit weggedeelte bedragen circa f 60 mln.

Op verzoek van de Vaste Kamercommissie heb ik een reactie gegeven op een alternatief voorstel voor een verdiepte ligging van het weggedeelte tussen Gaag en Kruithuisweg. Deze variant blijkt circa vijf keer zo duur te zijn als het huidige ontwerp en het gereedkomen van dit weggedeelte zou ernstig vertraagd worden. Omdat het huidige ontwerp aan alle eisen voldoet kom ik tot de conclusie dat er geen reden bestaat de start van de bouw op te schorten.

De aanbesteding en gunning van het Kruithuiswegviaduct hebben plaats gevonden. De aanbesteding van de verharding zal in de loop van 1997 plaatsvinden.

76

Voor de uitvoering van N201, onderdeel van het onderliggend wegnnet, is 25 miljoen toegezegd door het Rijk. Hoe is de stand van zaken bij de besluitvorming over deze weg? Krijgt de provincie de overige financiering rond? Zo nee, is de regering bereid hier extra geld voor uit te trekken? (blz. 98).

Er zijn twee projecten in de planstudie-tabel van het MIT opgenomen i.r.t. de N201.

De MER-studie van het project «Uithoorn, omlegging S21/N201» heeft aangetoond dat het project teveel ongewenste milieu-effecten kent.

GS heeft dit project onlangs op «on hold» gezet.

Voor wat betreft het project «Haarlemmermeer, N201-A5/A4 geldt dat de initiatiefnemer, i.c. de provincie Noord-Holland, inzichtelijk moet maken dat het project – op basis van de verkeerskundige, bovenregionale, functie van de weg – een bijdrage van de hogere overheid noodzaakt. Bij die afweging wordt een kosten/baten analyse betrokken. Voor zover mijn informatie strekt is de provincie in staat om nog dit jaar de besluitvorming af te ronden. Voor wat betreft de financiering zal de rijksbijdrage nooit meer kunnen bedragen dan de helft van de voor subsidie in aanmerking komende projectkosten.