

Vergaderjaar 1999–2000

27 165

Bereikbaarheidsoffensief Randstad

Nr. 9

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 28 juni 2000

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft naar aanleiding van een hoofdlijnen debat en een algemeen overleg over het Bereikbaarheidsoffensief Randstad, over de beleidsnotitie Bereikbaarheidsoffensief Randstad en de begeleidende brief (Kamerstukken II, 1999–2000, 27 165, nrs. 1 en 2), alsmede over de brief inzake Geldstromen Bereikbaarheidsoffensief Randstad de navolgende vragen ter beantwoording aan de regering voorgelegd. Deze vragen, alsmede de daarop op 28 juni 2000 gegeven zijn hieronder afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Blaauw

De griffier voor deze lijst,
Kroes

¹ Samenstelling:

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

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th. A. M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Crone (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Spoelman (PvdA), Schutte (GPV), Augusteijn-Esser (D66), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Vendrik (GroenLinks), Van Walssem (D66), Weekers (VVD), Buijs (CDA), Dankers (CDA), Poppe (SP), Dijkzema (PvdA), Dijksebloem (PvdA), Nicolaï (VVD).

Vragen naar aanleiding van de begeleidende brief bij de beleidsnotitie

1

Draagvlak bij de burgers en de automobilisten is van groot belang voor het gehele pakket. Wegcapaciteitsuitbreidende maatregelen zoals bijvoorbeeld vluchtstrookgebruik in de spits, meer maar smallere stroken en toeritdosering, maar ook openbaar vervoer projecten kunnen dit draagvlak helpen vergroten als ze maximaal worden uitgevoerd voor de proeven in 2002 beginnen. Kan de minister een overzicht geven (met een splitsing in openbaar vervoer en auto) van de exclusief het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) reeds geplande projecten die nog vóór 2002 gerealiseerd zullen zijn? Welke extra projecten worden vóór 2002 met behulp van BOR middelen gerealiseerd of in uitvoering genomen?

In de periode tot 2002 komen conform MIT-2000 de volgende projecten – exclusief BOR – in de Randstad in gereedheid:

Rijkswegen

A2 Aansluiting Meibergdreef
A15 Vaanplein–Ridderster
A16 Ridderkerk–Hendrik Ido Ambacht
A29 Rotterdam–Heinenoord, inclusief langzaamverkeerstunnel
A4 Leiden–Prins Clausplein
A44 Aanpassing traject Wassenaar
N11 Leiden–Alphen aan de Rijn, inclusief aquaduct
A4 Knooppunt Badhoevedorp–aansluiting Hoofddorp, inclusief tweede Schiphol tunnel
A27 Knooppunt Eemnes–Almere, inclusief tweede brug
Onderdelen Dynamisch verkeersmanagement

Railwegen

Riekerpolder–Schiphol–Hoofddorp: 4/6/4-sporig
Gouda Westzijde: 5e spoor
Amsterdam CS spoor 15
Amsterdam Westelijke tunnel
Flevolijn Gooiboog

Regionale/Lokale infrastructuur

Ringlijn Amsterdam
Zuidtangent kertraject fase 1 en 2
Haarlemmermeer/Amsterdam T 106/A9
Haarlemmermeer N22 Noord
Kop van Zuid metrostation
Kop van Zuid, stadsbrug plus viaduct
Tramplus CS–Lombardijen
NZ-metro, station Beurs
Parklane fase 1, Giessenplein/4 havengebied
Wateringseveld (Agglonet)
Tramtunnel Grote Marktstraat (Agglonet)
Koningstunnel
Ontsluiting HOV Ypenburg/Nootdorp
Trambaan reconstructie Rijswijkseplein
Doorstroming parkeerruit
HOV Utrecht CS–Uithof
Leidschenveen/Zoetermeer N469
Delfgauw N 470 1e fase
Barendrecht Rondweg

In het kader van BOR worden extra infrastructuurprojecten uitgevoerd. In de periode tot 2002 wordt in de Randstad gestart met:

Rijkswegen

versnelling project A1/A9 benutting
versnelling project A12 benutting

Regionale/Lokale infrastructuur

Kop van Zuid

2

In hoeverre is draagvlak bij genoemde partijen een voorwaarde voor doorgang voor het gepresenteerde pakket?

Draagvlak is één van de peilers waarop het BOR rust. Slechts als alle betrokkenen zich inspannen voor het gehele pakket in het algemeen en het eigen domein in het bijzonder kan immers de verslechtering van de bereikbaarheid en als gevolg daarvan de verminderde leefbaarheid en veiligheid een halt toe worden geroepen. Uit diverse overleggen is mij gebleken dat er voldoende draagvlak voor het gepresenteerde pakket bestaat.

3

Betreffen de kosten binnen de BOR alleen de Randstad? Zo nee, welke projecten en bedragen betreffen situaties buiten de Randstad? Hoe is de Randstad in het BOR gedefinieerd?

De investeringen richten zich vrijwel geheel op de Randstad en dan met name op de problematiek in, rond en tussen de vier grote steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht. Als onderdeel van de doorstroomroute is tevens voorzien in het wegdeel Dinteloord-Bergen op Zoom.

4

In hoeverre is het bij het NVVP, 5e nota Ruimtelijke Ordening en komende MIT mogelijk op onderdelen van het BOR, zoals individuele projecten, te wijzigen?

Deze mogelijkheid bestaat in zoverre dat dit alleen kan wanneer de betrokken partijen gezamenlijk menen dat op grond van de genoemde Rijksnota's wijziging noodzakelijk is en wijzigingen leiden tot een beleidsmatig effectiever pakket. Ik ben er van overtuigd dat het voorliggende BOR-pakket effectief is, zoals blijkt uit berekeningen met het landelijk verkeers- en vervoersmodel.

Vragen naar aanleiding van de beleidsnotitie

Kernpunten van het bereikbaarheidsoffensief

5

Welke adequate randvoorwaarden voor leefbaarheid en veiligheid worden bedoeld? Wordt onder «veiligheid» ook sociale veiligheid begrepen?

Leefbaarheid en veiligheid maken integraal onderdeel uit van het verkeer- en vervoerbeleid van mij en mijn voorgangers op het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dat is uitgebreid beschreven in het SVV II, dat staat in de Perspectievennota die de opmaat vormt voor het NVVP, en dat geldt ook voor de BOR.

Bij infrastructuurprojecten worden vastgestelde procedures doorlopen tijdens de planstudiefases. Oplossingen worden uitgewerkt in alternatieven waarvan de effecten in beeld worden gebracht t.o.v. de nul-optie (de situatie indien er geen maatregelen worden getroffen). Uitwerking van de alternatieven in varianten brengt de effecten in kaart op het gebied van – onder meer – milieu (woon- en leefmilieu en landschap), verkeersveiligheid en ruimtegebruik. Op deze wijze maken leefbaarheid en verkeersveiligheid gegarandeerd deel uit van het keuzeproces dat uitmondt in een tracé-/projectbesluit.

Sociale veiligheid is het beleidsterrein van mijn collega op het ministerie van Binnelandse Zaken en Koninkrijksrelaties. In voorkomende gevallen wordt samengewerkt om maatregelen elkaar te laten versterken.

6

Biedt het BOR mogelijkheden om met de regio's afspraken te maken over verbetering van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer? Is het mogelijk dat het kabinet de voeding van de mobiliteitsfondsen afhankelijk stelt van de bereidheid van de regio's maatregelen te nemen om de sociale veiligheid in het openbaar vervoer te verbeteren?

Het is niet de intentie om in het kader van het BOR afspraken te maken om de sociale veiligheid in het openbaar vervoer te verbeteren. Ook niet in de zin van randvoorwaarden. Het BOR is primair bedoeld voor verbetering van de bereikbaarheid. Dit neemt niet weg dat verbetering van de sociale veiligheid in het OV ook een zeer belangrijke beleidsdoelstelling is. De bijdragen die ik daaraan wil leveren staan genoemd in mijn brief van 15 maart jl. (TK, 1999–2000, 26 800 XII, nr. 58). De uitvoering van de OV-projecten die worden bekostigd uit de regionale mobiliteitsfondsen is de primaire en integrale verantwoordelijkheid van de betrokken decentrale overheden. Daarbij hoort ook de keuze voor het treffen van maatregelen ter verbetering van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer.

7

Betekenen de versnellingen dat in latere jaren van de periode tot 2010 in het MIT weer ruimte voor nieuwe projecten ontstaat. Zo ja, hoe groot is die ruimte?

Door het versnellen van projecten binnen het totale programma ontstaat er binnen dat programma geen extra ruimte.

8

Hoe worden de voorgestelde versnellingen tot stand gebracht, gegeven het feit dat er in het MIT tot 2006 geen ruimte zou zijn voor nieuwe projecten? Wordt hiervoor een extra beroep gedaan op het FES?

Voor de gepresenteerde versnellingen wordt een beroep gedaan op het FES.

9

Waarom wordt alles gesteld op einddatum 2010?

In het Regeerakkoord 1998 is voor het thema Bereikbaarheid een tijdshorizon tot en met 2010 gehanteerd. Eind 1998 heeft binnen het MIT een prioriteringsslag plaatsgevonden. In overleg met de regionale partners is een pakket projecten samengesteld dat voor de periode tot en met 2010 zal worden uitgevoerd. Voor dit pakket zijn voldoende financiële middelen voorzien, mits het pakket binnen de financiële kaders kan worden uitgevoerd. Een termijn van 12 jaar is wanneer het om de aanleg van infrastructuur gaat niet al te lang. Voor alle betrokkenen is met dit pakket

voldoende duidelijkheid gecreëerd. De reacties op deze wijze van werken zijn positief. In BOR wordt deze lijn doorgetrokken en wordt aangesloten bij de afspraken, die eind 1998 zijn gemaakt. Daarnaast is duidelijk zichtbaar waar BOR in de periode tot en met 2010 een extra inzet biedt

10

Kan een meerjarig overzicht worden gegeven van de nog aanwezige ruimte in het «in beton gegoten» MIT? Waarom wordt de bestaande ruimte in het MIT alleen aangewend voor investeringen in het openbaar vervoer?

In het besloten MIT-overleg van 1 december 1999 bent u over de reserveringen in het Infrastructuurfonds geïnformeerd. U heeft daarbij aangegeven de noodzaak te begrijpen om de hoogte van dergelijke reserveringen niet openbaar te maken. Ik wil dat dus ook nu niet doen en vraag hiervoor wederom uw begrip.

De reserveringen zijn gemaakt voor investeringen in het openbaar vervoer, incl. 1a-projecten. Deze reserveringen worden nu voor een deel concreet ingevuld met openbaar vervoer- c.q. 1a-projecten.

11

Indien een regio niet, of in beperkte mate, wil meewerken aan de invoering van een proef met spitsheffing, kan deze regio dan geen aanspraak maken op (een deel van) de f 250 miljoen voor het mobiliteitsfonds en kan deze daarbij ook geen aanspraak maken op de opbrengsten van de proef?

In het BOR is duidelijk aangegeven dat de elementen uit het pakket onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden. Voor alle partijen staat vast dat een mix van vraag- en aanbodmaatregelen noodzakelijk is. Alhoewel de onderhandelingen met de regio's nog niet zijn afgerond, stel ik dat een regio die niet wil meewerken aan de invoering van een proef met spitsheffing geen aanspraak kan maken op (een deel van de) f 250 miljoen, en ook niet op de opbrengsten van een proef (die er dan niet is). Bovendien kan dan, aangezien het BOR een samenhangend pakket betreft, herprioritering aan de orde zijn.

2.a. Openbaar vervoer

12

Waarom wordt niet gedacht aan PPS-constructies voor openbaar vervoer, behalve bij de snelle verbinding tussen de 4 grote steden waar een apart traject voor wordt doorlopen?

Uiteraard stel ik mij open voor PPS-initiatieven bij OV-projecten. Voor een deel wordt daar reeds aan PPS-constructies gewerkt. Voorbeelden zijn de HSL Zuid en de sleutelprojecten.

13

Komt een even groot bedrag als de opbrengst van de betaalstroken tijdens de proef aan de regiofondsen ten goede?

De intentie is de opbrengsten van de pilots met betaalstroken ten goede te laten komen aan de regiofondsen.

14

Garandeert de minister dat er deze kabinetsperiode een besluit wordt genomen tot aanleg van een rondje Randstad en dat in ieder geval de benodigde middelen vrijgemaakt zullen worden, desnoods geheel publiek? Is er de komende jaren op enige wijze ruimte voor publieke inzet voor een rondje Randstad?

In het Regeerakkoord is vastgelegd dat het Kabinet zich richt op het realiseren van een snelle treinverbinding tussen de vier grote steden. In deze Kabinetsperiode komt het Kabinet met een standpunt over de noodzakelijke overheidsinvestering op basis van een PPS-constructie. Dit als onderdeel van de visie van het Kabinet op de ontwikkeling van de Randstad en de positie van infrastructuur daarbij.

Het voorstel van het bedrijfsleven voor een Rondje Randstad is een van de mogelijkheden. De diverse opties worden thans in een oriënterend onderzoek gezien. Een hiervoor ingestelde commissie Rondje Randstad, onder voorzitterschap van de plv. DG Personenvervoer, brengt in september advies aan mij uit.

In de komende ontwerp-begroting wordt een snelle treinverbinding in de Randstad opgenomen als 1a-project. De reservering voor 1a-projecten kan dus mede voor dit project ingezet worden.

2.b. Hoofdwegen

15

Hoe draagt een doorstroomroute bij aan de bestrijding van de verslechterde bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van de grote steden in de Randstad?

Het interessante van de doorstroomroute is dat de weggebruiker bewuster keuzen gaat maken rond zijn of haar mobiliteitsgedrag. Daarnaast wordt de bereikbaarheid voor de weggebruiker die bereid is daarvoor te betalen aanzienlijk verbeterd.

16

Is het gewenst dat de vraag naar spoorwegvervoer voor goederen op de Noord-zuid as tengevolge van structurele uitbreiding van de wegcapaciteit op de A4-corridor afneemt (Spoorinfravisie goederenvervoer, d.d. 16 juni 2000, blz. 18)?

Een verschuiving van vervoersstromen naar het wegvervoer is vanuit beleidsoptiek ongewenst. Over de eventuele effecten van bv. de realisatie van de doorstroomroute A4 op de groei van het railgoederenvervoer kan gezegd worden dat uit het onderzoek van het NEI blijkt dat in 2020 de vervoersstroom tussen de havengebieden van Rotterdam en Antwerpen nog geen 5% vormen van het totale voorziene railgoederenvervoer tussen Roosendaal en Antwerpen. Hieruit mag verondersteld worden dat de modal shift naar het wegvervoer gering zal zijn.

17

Wat is het standpunt van de minister ten aanzien van benutting van de Veilingroute door het Westland, met op termijn een Oranjetunnel, als alternatief voor de A4 Midden Delfland?

Al in de Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam welke in 1996 is uitgebracht heeft mijn voorganger een mening uitgesproken over dit alternatief. Een alternatieve verbinding tussen Rijswijk/Delft en Westerlee, eventueel in combinatie met een Oranjetunnel wordt niet onderzocht, omdat deze ontsluiting naar verwachting niet of nauwelijks tot ontlasting van de A13 zal leiden. Op uw verzoek ben ik daar in brief HKW/UI/2000/4859 van 16 maart jl. nog nader op ingegaan.

18

Is de rijksbijdrage in de omvang van de opbrengsten uit het spitstarief aan de regiofondsen een vast en voor iedere regio gelijk bedrag, of hangt zij af van de feitelijke opbrengsten?

Deze rijksbijdrage hangt af van de feitelijke opbrengsten.

19

Welke vrijheid hebben regio's om zelf accenten aan te brengen met betrekking tot de fasering van extra uitgaven? Komen er afspraken over de termijn waarbinnen de regiofondsen moeten worden besteed?

De mobiliteitsfondsen zijn decentrale fondsen. De regio's zijn voor de aanwending ervan dus zelf verantwoordelijk. De regio's hebben dus alle vrijheid om accenten aan te brengen met betrekking tot de fasering van de extra uitgaven. Er komen ook geen afspraken over de termijn waarbinnen de regiofondsen moeten worden besteed. Gezien de beoogde samenwerking wordt wel voorzien dat de fondsen in de periode tot en met 2010 worden ingezet.

20

Klopt het dat de f 2,0 miljard en de f 1,0 miljard voor het regiofonds geen f 3,0 miljard bedragen tezamen, doch slechts f 2,765 miljard, gezien de brief d.d. 16 juni 2000, bijlage 1?

Ja. Bij de opbrengst van de spitsheffing is in de beleidsnotitie BOR op 10 jaar gerekend vanaf 2002. Echter, het financiële beeld van het BOR heeft betrekking op de periode tot en met 2010. De proef met de spitsheffing start in 2002, zodat dan sprake is van 8 jaar opbrengst.

21

Hoe zal de minister bereiken dat de tweederde uit het regiofonds daadwerkelijk aan extra openbaar vervoer gespendeerd wordt en dat niet reeds geplande OV-projecten onder dit deel van het regiofonds geboekt worden?

In het overleg dat ik in de komende maanden zal voeren met de regionale vertegenwoordigers zal ik mij ervoor inzetten dat tweederde van de middelen uit de regiofondsen wordt uitgegeven aan openbaar vervoerprojecten. Gezien de decentrale verantwoordelijkheid voor de fondsen kan ik niet verder gaan dan deze inzet. Uit de overleggen tot nog toe is mij echter gebleken dat het de regio's ernst is met het optimaliseren van het openbaar vervoer. Ook de notitie «Openbaar Vervoer in de Randstad-metropool» van de wethouders Verkeer en Vervoer van Den Haag, Rotterdam, Amsterdam en Utrecht geeft hier een indicatie van.

22

Is het OV-deel van het regiofonds ook voor de fiets bedoeld? Op welke wijze wordt er zorggedragen dat ook hier voldoende middelen voor vrij komen?

Algemene fietsprojecten vallen niet onder de definitie van openbaar vervoer. Er zijn echter uitzonderingen voor fietsprojecten specifiek gericht op het verbeteren van het voor- en natransport bij het openbaar vervoer, zoals fietsenstallingen bij haltes en stations. Zo financiert V&W het stallingenprogramma bij spoorstations uit het spoorprogramma.

23

Is het niet verwarrend om te verwijzen naar de Kaderbrief, terwijl de minister van Financiën in de Voorjaarsnota laat weten dat de Kaderbrief een vertrouwelijk stuk is, bedoeld om in de ministerraad de besluitvorming over de begroting over de begroting van het lopende en het nieuwe jaar voor te bereiden, waardoor de regering er de voorkeur aan geeft om de discussie met het parlement te voeren aan de hand van de stukken die daarvoor bedoeld zijn?

Het BOR maakt integraal deel uit van het investeringsprogramma uit de Kaderbrief waarover in de ministerraad besluitvorming heeft plaatsgevonden. Deze besluitvorming wordt in de komende Miljoenennota en ontwerp-begrotingen verwerkt. Hoewel dat afwijkt van de algemene beleidslijn zoals geschetst in het antwoord op vraag 2 naar aanleiding van de Voorjaarsnota (Kamerstuk 27 101) betekent het eerder bespreken van en het geven van informatie over de financiering van het BOR onvermijdelijk ook het geven van informatie over de uitkomsten van de besluitvorming naar aanleiding van de Kaderbrief.

24

Wat valt er onder de post «overig» in het regiofonds?

De fondsen hebben tot doel dat regio's maatwerkbeleid kunnen voeren. Binnen de post overig gaat het dan om maatregelen op het gebied van locatiebeleid, parkeerbeleid en fietsbeleid.

3. Het bieden van meer keuzen voor de (auto-)mobiliteit

25

Wat zou het niet doorzetten van het spitstarief en/of betaalstroken betekenen voor de voeding van het regiofonds en voor de verlaging van de motorrijtuigenbelasting?

Als het spitstarief en/of de betaalstroken niet worden doorgezet houdt deze voedingsbron voor de regiofondsen op te bestaan. De verlaging van de motorrijtuigenbelasting wordt dan weer gecorrigeerd.

4.a. Proeven met spitstarieven en pilots met betaalstroken

26

Wat gebeurt er met het regiofonds op het moment dat de spitsheffing na 2004 niet wordt voortgezet?

Het regiofonds zal in dat geval blijven bestaan, zolang de regionale partners dit wensen. De andere voedingsbronnen van het fonds (eigen regionale bijdrage en de verdubbeling van rijkswege van maximaal f 250 miljoen) blijven immers in stand.

27

Is de bijdrage van het Rijk in de kosten van sluipverkeerwerende maatregelen op het onderliggend wegennet op enigerlei wijze begrensd?

De begrenzing is budgettair en inhoudelijk. Alleen sluipverkeerwerende maatregelen die direct met de komst van tolpoorten op het hoofdwegennet verband houden zullen worden vergoed, tot een redelijk niveau. Hierbij gelden de criteria van doelmatigheid, die ook worden toegepast bij andere infrastructurele projecten in het MIT.

28

Geldt voor de A4 Midden Delfland eveneens een private aanleg met publieke medefinanciering, eventueel oplopend tot 40% van de kosten? Gaat de procedure voor de A4 Midden Delfland nog conform de procedure, zoals geschetst in het consultatiedocument?

- a. Neen, voor de A4 Midden Delfland wordt voorshands uitgegaan van een private financiering van 100%.
- b. In grote lijnen zal de procedure gelijk blijven. Echter, de resultaten van de marktconsultatie en het BOR nopen tot het herbezien van de geschetste procedure op onderdelen. Daarvoor is onder andere overleg met de regio nodig.

5. De publiek-private samenwerking inzake infrastructuur

29

Kan de minister de Kamer een overzicht doen toekomen met daarin de PPS-projecten, waarin per project een specificatie van de te verwachten publieke kosten en de private kosten? Kan daarbij een nadere toelichting worden gegeven op de waarborgen dat PPS-constructies kunnen worden gerealiseerd?

In mijn brief van 16 juni jl. wordt in bijlage 2 aangegeven bij welke projecten er sprake is van een gereserveerde rijksbijdrage ten behoeve van PPS. Om deze projecten uit te voeren zijn, aanvullend, financiële middelen noodzakelijk. Zowel private als regionaal publieke middelen kunnen in deze aanvulling voorzien.

Ik acht het ongewenst om, voorafgaande aan de onderhandelingen die tot de noodzakelijke aanvullingen moeten leiden, per project helder te maken hoeveel geld het rijk gereserveerd heeft. Naar mijn mening beïnvloedt dit mijn onderhandelingspositie negatief. Ik heb de indruk dat deze lijn in het besloten MIT-overleg van eind 1999 door de commissie voor Verkeer en Waterstaat werd onderschreven. Verschillende kamerleden hebben toen aangegeven dat het MIT eigenlijk te transparant is om goed te kunnen onderhandelen. Over de voortgang en uitkomst van de onderhandelingen zal de Tweede Kamer natuurlijk volledig op de hoogte worden gesteld.

7. De flankerende maatregelen

30

Welke afspraken zijn gemaakt met de regio's over flankerend beleid? Kan inzicht worden gegeven in de extra bedragen die de regio's zullen uitgeven aan fietsbeleid? Is het mogelijk dat de voeding van de mobiliteitsfondsen afhankelijk wordt gesteld van de bereidheid van de regio's om fietsmaatregelen te nemen?

Op dit moment zijn nog geen concrete afspraken gemaakt over flankerend beleid. In oktober 2000 zal ik de Tweede Kamer op de hoogte stellen van de uitkomsten van mijn onderhandelingen met de betrokken partijen. Overigens kunnen ook met andere partijen afspraken worden gemaakt over flankerend beleid.

Gezien het feit dat de mobiliteitsfondsen decentraal aangestuurd worden, kan ik geen inzicht bieden in de bedragen die de regio's aan fietsbeleid denken uit te gaan geven. Ik kan de regio's vragen mij hier inzicht in te geven maar de uiteindelijke verantwoordelijkheid van wat daadwerkelijk tot stand komt, ligt bij de regio's. Het is niet mogelijk de voeding van de fondsen afhankelijk te stellen van de bereidheid van de regio's om fietsmaatregelen te nemen. Dit is niet in overeenstemming met de uitkomsten

van het overleg dat ik tot dusver gevoerd heb met de regio's, is niet in lijn met een decentralisatiegedachte en gaat voorbij aan het feit dat ook de regio's zelf een belangrijk bedrag in de fondsen storten.

31

Zijn met de regio's afspraken gemaakt over verkeersveiligheid? Is het mogelijk dat de voeding van de mobiliteitsfondsen afhankelijk wordt gesteld van de bereidheid van regio's verkeersveiligheidsmaatregelen te nemen?

Op dit moment zijn nog geen concrete afspraken gemaakt over verkeersveiligheid. In oktober 2000 zal ik de Tweede Kamer op de hoogte stellen van de uitkomsten van mijn onderhandelingen met de betrokken partijen. Gezien het feit dat de mobiliteitsfondsen decentraal aangestuurd worden, kan ik geen inzicht bieden in de bedragen die de regio's aan verkeersveiligheid denken uit te gaan geven. Ik kan de regio's vragen mij hier inzicht in te geven maar de uiteindelijke verantwoordelijkheid van wat daadwerkelijk tot stand komt, ligt bij de regio's. Het is niet mogelijk de voeding van de fondsen afhankelijk te stellen van de bereidheid van de regio's om verkeersveiligheidsmaatregelen te nemen. Dit is niet in overeenstemming met de uitkomsten van het overleg dat ik tot dusver gevoerd heb met de regio's, is niet in lijn met een decentralisatiegedachte en gaat voorbij aan het feit dat ook de regio's zelf een belangrijk bedrag in de fondsen storten. Overigens merk ik op dat uit te voeren projecten vanuit Rijksbeleid so wie so dienen te passen binnen het verkeersveiligheidsbeleid. Het versterken van het Hoofdwegenet maakt het onderliggend wegennet ook veiliger.

Vragen naar aanleiding van de brief inzake Geldstromen Bereikbaarheidsoffensief Rotterdam

32

Wordt voor het BOR niet f 10 miljard, maar ongeveer f 8,8 miljard voor nieuwe investeringen uitgetrokken vanuit het rijk (in de verdeling f 2,2 miljard voor openbaar vervoer, f 4,8 miljard voor wegen en f 1,8 miljard voor regiofondsen) en dat wordt gehoopt op besteding van f 1,8 miljard aan openbaar vervoer en f 0,9 miljard aan wegen vanuit de regiofondsen?

In mijn brief van 16 juni wordt in bijlage 2 aangegeven dat er door het rijk f 4,8 miljard wordt uitgetrokken voor hoofdwegen, f 3,225 miljard voor openbaar vervoer en f 1,765 miljard voor de regionale fondsen. Tezamen is dat f 9,79 miljard voor nieuwe Projecten in het kader van BOR. Zie verder ook het antwoord op vraag 21.

33

Wat is de voeding voor de extra middelen uit het FES? Hoe zeker is de FES-dekking? Is al geanticipeerd op de veiling van frequenties en de vervreemding van aandelen KPN, of is de raming alleen gebaseerd op een hogere olieprijs en dollarkoers? Wanneer worden de FES-bedragen overgeboekt naar het Infrastructuurfonds?

De extra middelen FES bestaan uit meevallers als gevolg van veranderende macro-economische inzichten ten aanzien van de gasbatenraming, alsmede uit te verwachten rentemeevallers als gevolg van veilingen of verkoop staatsdeelnemingen. Gezien de (koers)gevoeligheid van informatie over de verkoop van staatsdeelnemingen ligt het thans niet voor de hand een nadere specificatie te geven. De FES-bijdrage voor het Infrastructuurfonds wordt bij Miljoenennota verwerkt.

34

Hoe groot is de reserve ten behoeve van 1a-projecten na deze verschuiving?

In het besloten MIT-overleg van 1 december 1999 bent u over de reserveringen in het Infrastructuurfonds geïnformeerd. U heeft daarbij aangegeven de noodzaak te begrijpen om de hoogte van dergelijke reserveringen niet openbaar te maken om als Rijk enige handelingsvrijheid te behouden. Ik vraag uw begrip voor het feit dat ik aan deze lijn wil vasthouden.

35

De minister gaat ervan uit dat er bij het contracteren van een Infraprovider bij de aanleg van de HSL-Zuid in de begroting geraamde middelen zullen vrijvallen in het Infrastructuurfonds/ FES. Hiervan zal circa f 1 miljard worden ingezet voor de financiering van de investeringen in de kaderbrief. Staat dit bedrag reeds vast? Zijn de vrijkomende middelen reeds meegenomen in de financiering van het BOR?

Het bedrag staat nog niet vast. In de voetnoot van het schema wordt aangegeven dat de vrijval die ontstaat bij het contracteren van een Infra-Provider geheel of ten dele wordt aangewend voor financiering van investeringen in kaderbriefverband. Het schema bij de brief van 16 juni jl. laat zien dat in het Infrastructuurfonds een bedrag van f 2,095 miljard beschikbaar is (zijnde f 960 miljoen InfraProvider en f 1,135 miljard Spoorreserveringen). Een direct verband, welk deel van de f 2,095 miljard nu voor welke projecten wordt aangewend, kan niet worden gegeven. Het totaalpakket aan investeringen is evenwel financieel gedekt. Bij de projecten die gefinancierd worden via het Fonds Economische Structuurversterking is er op toegezien dat de projecten aan de vereiste criteria voldoen.

Bijlagen algemeen

36

Kan de minister voor de in de bijlagen genoemde uitgaven en projecten de uitgaven per jaar weergeven?

De benodigde middelen komen in het volgende tempo beschikbaar, waarbij de periode tot en met 2005 in de ontwerpbegroting wordt verwerkt:

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006-2010	Totaal
FES	21*)	544	727	1 564	1 489	1 307	3 329	8 981
IF						70	2 430	2 500

*) geen FES (zie voetnoot 6 van bijlage 1 van brief over geldstromen BOR, FEZ/2000/1287)

De extra cq snellere investeringen ad 11 481 mln worden in het volgende tempo aan de begrotingsartikelen van Infrastructuurfonds toegevoegd, waarbij de periode tot en met 2005 in de ontwerpbegroting wordt verwerkt:

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006-2010	Totaal
Hoofdwegen (01.01)	5	125	273	932	925	771	1 569	4 600
Rail (01.02)			35	85	130	190	2 610	3 050
Reg/lok (01.03)*)	- 9	- 24	- 31	76	278	141	529	960
Regio mob.								
Fondsen (04.07)		350	395	390	90	90	450	1 765
Mega (HSL/ZZ/1a)	5	10	10	60	50	150	301	586
Natte infra (02.01/03.04)	20	83	45	21	16	35	300	520
Totaal	21	544	727	1 564	1 489	1 377	5 759	11 481

*) incl. de bijdrage voor de N201ad 200 mln die deel uitmaakt van de wegen in het kader van BOR (4 600+200=4 800)

Met betrekking tot de bedragen per project per jaar wil ik u verwijzen naar de projectoverzichten bij de komende ontwerpbegroting en het projectenboek, waarbij ik wil opmerken dat het de beleidslijn is geen kasritmes te noemen van projecten die nog niet in de realisatiefase zijn opgenomen.

37

Waarom kunnen versnellingen van projecten zonder financiële gevolgen, zoals overschrijdingen of besparingen, worden uitgevoerd?

Er wordt vanuit gegaan dat de versnellingen binnen de taakstellende budgetten kunnen worden gerealiseerd.

Bijlage 1

38

Op welke wijze wordt voor f 180 miljoen de Hanzelijn aangepast? Betreft het hier aanpassingen voor goederenvervoer?

In de f 180 mln. zijn de maatregelen begrepen die nodig zijn om een Hanzelijn te realiseren waarop ook het goederenvervoer tussen de Randstad en het Noorden kan rijden, zoals aangegeven in de brief van 11 april jl. over de gevolgen van het besluit Noord-Oostelijke verbinding. In de inmiddels gepubliceerde trajectnota/MER zijn de verschillende tracévarianten, waaronder de referentievariant uitgewerkt. De inspraakperiode voor deze nota loopt tot medio september.

39

Voor welke HSL wordt er geld gereserveerd in de post «HSL/Zzlijn»?

Van deze post is 250 mln bestemd voor de HSL-Zuid, en 35 mln voor studie naar een snelle treinverbinding naar het Noorden c.q. de Zuiderzeelijn.

40

Hoe groot zijn de tekorten op de aanleg van de HSL-Zuid? Hoe verhoudt zich dit tot het taakstellend budget van de HSL-Zuid? Wanneer wordt de Kamer hierover geïnformeerd? Hoe is het bedrag van f 285 miljoen verdeeld en is dit bedrag voldoende? Welk deel betreft de Zuiderzeelijn en waar is het geld voor bestemd?

Het tekort op de aanleg van de HSL-Zuid bedroeg, gebaseerd op de intentieverklaring van 14 maart jongstleden, 250 miljoen gulden. Dit tekort is het resultaat van de spanning tussen raming en gunningsresultaat van de onderbouwcontracten. Om dit tekort te dekken is het taakstellend budget van de HSL-Zuid bij Kaderbrief met 250 miljoen verhoogd. De verwachting is dat de verdere verhoging van het taakstellende budget nodig zal zijn. Het gaat dan veelal om kosten die al eerder voorzien waren en zijn gemeld

in de voortgangsrapportages, zoals de inpassing van de taakstelling voor de verkorte boortunnel en waarvan verwacht werd dat die gedekt zouden kunnen worden uit een positief gunningsresultaat.

In totaal gaat het naar huidig inzicht om circa f 770 miljoen, waarvan naar verwachting f 215 miljoen binnen het project opgevangen kan worden. In dat geval resteert een probleem van f 555 miljoen die in de reguliere begrotingsvoorbereiding gevonden zal moeten worden.

Na afloop van de gunningsprocedures zal de Kamer worden geïnformeerd over de actuele stand van zaken. Daarnaast zal in de reguliere voortgangsrapportage aan de Kamer in het kader van de controleprocedure grote projecten (rapportage nr. 7 peildatum 30 juni 2000) worden ingegaan op de budgettaire problematiek bij de HSL-Zuid.

De 285 miljoen gulden heeft voor 250 miljoen betrekking het dekken van het tekort bij de HSL-Zuid. De overige 35 miljoen gulden betreft een reservering voor de studiekosten m.b.t. de aanleg van een mogelijke snelle treinverbinding naar het Noorden c.q. de Zuiderzeelijn.

41

Hoeveel geld staat er na deze brief exact gereserveerd voor de HSL-Zuid? Hoeveel was dit voor de verschuiving?

Voor de verschuiving was er voor de HSL-Zuid, exclusief A4 A16 en de Breda-Breda aansluiting, een budget van 8,978 miljard gulden beschikbaar (stand voortgangsrapportage nr. 6, peildatum 30 juni 1999)

Door de verschuiving is het budget verhoogd met 250 miljoen gulden. Daarnaast hebben er middels de najaarsnota 1999 en de besluitvorming over de kaderbrief enkele technische aanpassingen plaatsgevonden, o.a. BTW compensatie, waardoor het beschikbare budget is gewijzigd tot 9,111 miljard gulden.

Op basis van de laatste inzichten (zie antwoord vraag 40) moet nog f 555 miljoen in de begrotingsvoorbereiding worden gevonden ter ophoging van het taakstellend budget.

42

Waarom wordt f 301 miljoen toegevoegd aan de reservering voor de categorie 1a-projecten, terwijl daar tegelijkertijd f 405 miljoen vrijvalt en wordt gebruikt voor aanpassingen aan het bestaande spoor als gevolg van het niet doorgaan van de NOV en terwijl het tevens twijfelachtig is of voor de HSL-Oost (een van de andere categorie 1a-projecten) nog wel veel extra middelen noodzakelijk zijn?

De aanpassingen aan het bestaande spoor als gevolg van het niet doorgaan van de NOV worden uit de 1a-reservering gefinancierd omdat de NOV als 1a-project aangemerkt is. Vervolgens is in de totale financiering van de Kaderbriefintensivering een bedrag van f 301 miljoen toegevoegd aan de 1a-reserve, enerzijds omdat dit bedrag eerst in 2010 beschikbaar is en dus moeilijk voor een concreet project ingezet kon worden, anderzijds omdat de 1a-reservering hard nodig zal zijn voor de financiering van 1a-projecten. Immers, naast de HSL-Oost zal in deze Kabinetsperiode ook besluitvorming over de financiering van snelle treinverbindingen naar het Noorden en in de Randstad plaatsvinden; deze projecten zullen in de komende ontwerpbegroting worden aangemerkt als 1a-projecten.

43

Aan welke projecten en/of trajecten komt de post «Aanp. spoor-goed» ten goede? Hoe verhoudt zich dit tot het veel grotere bedrag van f 540 miljoen, genoemd in de brief over de NOV (Kamerstukken II, 1999–2000, 22 589 nr. 157)?

Het bedrag van f 540 mln is mij niet bekend en is als zodanig ook niet in de stukken genoemd. Wel is een bedrag van circa f 510 mln genoemd. Daarvan wordt f 405 mln t/m 2010 besteed.

Dit bedrag komt als volgt tot stand:

aanpassingen bij Deventer (3e spoor met wissels)	f 25 mln.
• compenserende maatregelen voor extra hinder bij overwegen (periode 2007–2013: f 240 mln.)	f 200 mln.
• fly-over Rotterdam-Noord en dubbele wachtporen bij Weesp	f 180 mln.

44

Waarom worden de bronnen «IF/FES» en «Rail-res» samengenomen?

Het schema laat zien dat in het Infrastructuurfonds een bedrag van f 2,095 miljard vrijgemaakt ter dekking van een deel van het BOR en een deel van het niet BOR deel van de Kaderbrief. De f 2,095 miljard kent twee voedingsbronnen, te weten InfraProvider en Spoorreserveringen. Een direct verband, welk deel van de f 2,095 miljard nu voor welke projecten wordt aangewend, kan niet worden gegeven. Het schema maakt wel duidelijk dat het totaalpakket aan investeringen financieel is gedekt.

45

Is de post «Rail-res» ten laste van reserveringen voor OV-projecten voor VINEX en overig rail? Zo nee, ten laste waarvan dan wel?

Neen, nadat de MIT-prioritering eind 1998 had plaatsgevonden resteerde voor het OV-aanlegartikel een bedrag dat niet concreet met projecten kon worden ingevuld, gezien de fase waarin een groot aantal projecten op dat moment verkeerde. In het Kaderbrief-pakket is deze reservering voor een groot deel ingezet. Naast deze reservering, is ook sprake van reserveringen voor VINEX en ActVINEX. Deze reserveringen zijn onaangetast gebleven.

46

Voor welke uitgavenposten zijn er consequenties als de Infraprovider voor de HSL-Zuid geen besparing van f 960 miljoen oplevert?

Ik ga ervan uit dat de Infraprovider minimaal een vrijval van f 960 miljoen oplevert. Mocht de aanbesteding onverhoopt tegenvallen dan houd ik het voorliggende kaderbriefpakket overeind, zij het dat de voortgang van het integrale investeringsprogramma getemporiseerd zal moeten worden. Deze temporisatie zal alsdan op haar beleidsmatige consequenties per uitgavencategorie worden gezien.

47

In de presentatie van de minister aan de regio's is sprake van een rijksbijdrage ad f 2,5 miljard uit het MIT ten behoeve van «Wegenprojecten PPS». Waar komt dit bedrag vandaan? Wordt het over alle genoemde projecten verdeeld? Zo ja, op welke manier? Kunnen dezelfde vragen beantwoord worden ten aanzien van de «nieuwe» ruim f 2,6 miljard als «Rijksbijdragen in PPS-projecten»? Op welk bedrag aan private investeringen per project wordt gerekend?

Vanaf 2006 zullen op basis van verdere concrete planuitwerking en de bijbehorende PPS-constructies betaalstroken en tolwegen in gebruik kunnen worden genomen. Het is mogelijk dat reeds in uitvoering zijnde dan wel voorgenomen projecten deel gaan uitmaken van de constructies. Het betreft de Verlangde Westrandweg (f 608 miljoen), de 2e Benelux-tunnel (f 708 miljoen), de A15 Benelux-Vaanplein (f 1,014 miljard) en de A4

bij Halsteren (f 122 miljoen). De bij deze projecten behorende kosten zijn dus reeds voorzien in het MIT.

Bijlage 2

48

Welke variant van de Rijn-Gouwe lijn kan er met de beschikbaar gestelde extra middelen worden aangelegd?

In het BOR wordt f 100 miljoen beschikbaar gesteld voor de Rijn-Gouwelijn tussen Leiden en Alphen. Hiervan profiteren indirect de light-railprojecten in het KAN gebied en Zuid Limburg, omdat in plaats van drie nog maar twee projecten uit de beschikbare regeeraccordermiddelen van f 230 miljoen behoeven te worden gefinancierd.

De f 100 miljoen vormt een eerste aanzet om te komen tot light-rail in de corridor vanuit het bestaande spoor. Railinfrabeheer en Railned zijn thans doende om te bezien welke mogelijkheden en onmogelijkheden er op het bestaande spoor zijn. Eind juli brengen beide taakorganisaties hun rapport uit.

49

Is de uitvoering van de tunnel bij Delft gewaarborgd met vermelde f 280 miljoen? Binnen welke termijn kan dit project in de uitvoeringsfase komen?

Voor de tunnel Delft staat met deze extra BOR-middelen in totaal 650 mln als Rijksbijdrage gereserveerd. Daarnaast beziet Delft de mogelijkheden om in samenwerking met private partijen de financiering sluitend te maken. De Rijksmiddelen staan gereserveerd in de periode 2007–2010.

50

Wat wordt er met de post «UCP» exact gedaan?

Dat is niet exact aan te geven. De extra middelen, bovenop de reeds beschikbare f 336 miljoen, creëren ruimte waardoor een mogelijke oplossing, in dit geval een goed werkende OV knoop, dichterbij komt. Een substantiële inbreng van regionale overheden en marktpartijen blijft hierbij nodig. Hierover wordt op dit moment in het kader van het sleutelproject onderhandeld.

51

Wat wordt er met de post «Rail HSL-stations» exact gedaan? Komt deze post deels ten goede aan de ontwikkeling van de sleutelprojecten?

In de Planologische Kernbeslissing HSL-Zuid is een aantal potentiële investeringen benoemd die buiten de toen geregelde projectfinanciering zijn gehouden, omdat «nut en noodzaak van die investeringen op dat moment nog niet eenduidig was vast te stellen» (Pkb-tekst; TK 1995–1996, 22 026, nummers 16–17, par 6.7, blz. 192).

Een aantal van die potentiële investeringen bleken actuele knelpunten te zijn. Dit wordt versterkt door de recente vervoerprognoses van de HSL-Zuid, waarin meer nadruk wordt gelegd op het binnenlands vervoer, waardoor er naast de internationale treinen wordt gerekend met scenario's van 2, 4 of zelfs 6 binnenlandse shuttles per uur per richting tussen Amsterdam en Rotterdam. Het gaat om de volgende projecten die relatie hebben met de Sleutelprojecten waarvoor in het kader van het BOR financiële dekking is gevonden.

Een investering in perronsporen en keerspoelen op Zuid/WTC die in 2008 in gebruik genomen kan worden is noodzakelijk om de HSL goed te kunnen exploiteren. Hiervoor is 400 mln vrijgemaakt. Naast dit gegeven is investeren in railinfrastructuur op de Zuidas eveneens noodzakelijk omdat:

- conform de huidige verwachtingen ook het overige treinvervoer over de corridor, die loopt via de Zuidas, relatief snel zal toenemen in vergelijking met Amsterdam CS.
- deze ontwikkeling heeft geleid tot het geven van de NSP-status aan deze locatie. De geconcentreerde stedelijke ontwikkeling in het Zuidas-gebied versterkt de vervoerontwikkeling op deze knoop nog meer.

Rotterdam (kosten 135 mln)

Vanwege het mogelijk grotere aantal HSL-shuttles is gezocht naar alternatieve oplossingen voor de sporen lay out in Rotterdam. Resultaat is een toekomstvaste oplossing die:

- voorziet in het accommoderen van een aantal binnenlandse shuttles;
- een betere en flexibeler aanlanding van de internationale HSL mogelijk maakt;
- de snelheidsbeperking voor de HSL wegneemt die nog in de planologische kernbeslissing variant lag besloten;
- additionele functionaliteit biedt voor andere personentreinen (doorrijden vanuit Gouda richting Dordrecht);
- de ernstige beperkingen van doorvoer van goederenverkeer door Rotterdam CS opheft.

Deze oplossing kost 135 miljoen gulden meer dan voorzien in het projectbudget van HSL-Zuid voor de aanlanding in Rotterdam. Tegenover deze meerkosten van 135 miljoen gulden nu staat dat het later tenminste 185 miljoen extra zou gaan kosten om nog een vergelijkbare functionaliteit te realiseren.

52

De totale rijksbijdrage aan de regionale fondsen is f 1,765 miljard, waarbij f 765 miljoen wordt gevormd door opbrengsten uit de spitsheffing. Hoe is dit bedrag precies opgebouwd? Gaat het alleen om de opbrengsten van de elf beoogde hoofdpunten of zijn ook nevenpunten op parallelle routes hierbij betrokken? Zo ja, op hoeveel routes is gerekend? Zo nee, waar blijven deze opbrengsten? Kan de minister de Kamer een tabel doen toekomen met daarin per heffingspunt de verkeersintensiteit en de te verwachten opbrengsten?

De opbouw van f 765 miljoen is als volgt: in 2002 wordt de opbrengst van het spitstarief geraamd op f 45 miljoen, en in de periode 2003–2010 op jaarlijks f 90 miljoen (8×90) + 45 = 765. Hierbij gaat het om alleen de 11 beoogde hoofdpunten op het Hoofdwegennet. De opbrengsten op het onderliggend wegennet komen ten goede aan de betreffende wegbeheerder. De genoemde getallen zijn afgeleid uit globale berekeningen die voor dit doel zijn gemaakt. Verkeersintensiteiten per heffingspunt zijn op korte termijn niet beschikbaar.

53

Hoe verhoudt zich de post «Storting Rijk cf. opbrengsten Spitsheffing» ad f 765 miljoen tot de uit de Beleidsnotitie af te leiden f 1 miljard uit deze bron (f 3 miljard – f 1 miljard bijdrage van regio's – 1 miljard verdubbeling door het rijk = f 1 miljard)?

54

Kunnen de benuttingsmaatregelen voor de A12 inhouden dat er toch delen verbreed zullen worden? Aan welke maatregelen wordt gedacht?

In beginsel gaat het bij benutting om het optimaal gebruik maken van het bestaande asphalt. Indien dit onvoldoende soelaas biedt bij het verbeteren van de bereikbaarheid zal, daar waar de fysieke ruimte dit toestaat, gekeken worden naar benutting in combinatie met – beperkte – aanleg. Om welke maatregelen het concreet gaat is de komende maanden onder meer onderwerp van gesprek met partijen in de regio. In z'n algemeenheid geldt dat gedacht moet worden aan maatregelen als spitsstroken, plusstroken en TDI's (toeritdoseer-installaties).

55

Waarvoor is de f 415 miljoen «uitvoeringsuitgaven» bestemd, die deel uitmaakt van de intensiveringen voor het wegnnet.

Uitvoeringsuitgaven zijn alle aan een project toe te rekenen uitgaven van RWS die nodig zijn om projecten te kunnen voorbereiden, realiseren en controleren. De kosten van de projecten zelf zijn de zogenaamde produkt-uitgaven.

56

Is de f 2,635 miljard die wordt uitgetrokken als rijksbijdrage aan PPS voor de doorstroomroute geheel of gedeeltelijk inzetbaar voor andere projecten, inclusief openbaar vervoer, indien een of meer van de onder die kop genoemde projecten om welke reden dan ook niet wordt gerealiseerd?

Naar mijn mening is de reden waarom een onder de kop genoemd project niet gerealiseerd wordt van essentieel belang. Ervan uitgaande dat bedoeld wordt dat onvoldoende private bijdrage wordt ontvangen is mijn stelling dat het bedrag bestemd blijft ter oplossing van de ernstigste knelpunten op de wegvakken die deel uitmaken van de doorstroomroute.

Bijlage 3

57

Waarom is de verwachte inzet vanuit de regio voor de regiofondsen slechts f 765 miljoen in bijlage 2 en f 1000 miljoen in bijlage 3?

Zowel in bijlage 2 als 3 is voor de mobiliteitsfondsen van hetzelfde bedrag uitgegaan, namelijk f 2,765 miljard.