

Vergaderjaar 2000–2001

27 408

Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2001–2005 (MIT)

Nr. 2

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 21 november 2000

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2001–2005 (MIT).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 21 november 2000.

Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van commissie,
Blaauw

De griffier van de commissie,
Roovers

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), Stellingwerf (RPF), Giskes (D66), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Wagenaar (PvdA), 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), Schutte (GPV), Augusteijn-Esser (D66), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Spoelman (PvdA), Vendrik (GroenLinks), Van Walssem (D66), Weekers (VVD), Buijs (CDA), Dankers (CDA), Poppe (SP), Dijkzma (PvdA), Dijksselbloem (PvdA), Nicolai (VVD).

1

Hoe komt het dat niet alle projecten zijn opgenomen in het Projectenboek?

De projectbeschrijvingen in het MIT/Projectenboek beperken zich tot de verkeers- en vervoersprojecten. Dit betekent dat u alle projecten terugvindt met uitzondering van de Waterbeheerprojecten.

Via een erratum, als bijlage bij mijn brief van 9 november 2000, zijn enige onvolkomenheden inmiddels hersteld.

2

Kan uitgebreider worden ingegaan op de toepassing van de 25 kV op het railnet, vooral met betrekking tot de fasering van invoering en de kosten van het ombouwen van materieel?

Besloten is tot toepassing van 25 kV over te gaan op de HSL zuid en de Betuweroute. Over de toepassing van 25 kV op het bestaande spoorwegnet dient nog een beslissing te worden genomen. Van belang is hierbij wanneer en waar de maximale capaciteit wordt bereikt met betrekking tot de huidige 1500 volt gelijkstroom energievoorziening. Dit is afhankelijk van de groei van het spoorwegverkeer in de komende jaren. Vooralsnog geven de adviezen van Railned aan, dat niet voor 2010 met een ombouw naar 25 kV hoeft te worden begonnen op het bestaande spoorwegnet. Bij de aanschaf van nieuw materieel door NS reizigers wordt reeds rekening gehouden met een toekomstige spanning van 25 kV op delen van het huidige spoorwegnet. Des te langer met 1500 volt gelijkstroom kan worden gereden, des te geringer zijn de ombouwkosten voor bestaand materieel.

3

Welke concrete ideeën bestaan er bij de regering over het zogenaamde rondje Randstad. Gaat het hierbij om de verbindingen tussen de stadscentra, of met de Vinex-locaties aan de randen?

In het BOR staat aangegeven dat het Kabinet zich verplicht tot de realisatie van een snelle treinverbinding tussen de 4 grote steden in de Randstad, op basis van een PPS-constructie.

In het beleidsvoornemen NVVP staan – op basis van de uitkomsten van het aan u gezonden oriënterende onderzoek naar een Rondje Randstad – twee opties open die ten behoeve van deel 3 van het NVVP en de Vijfde Nota nader verkend zullen worden.

De ene optie betreft het versterken en uitbouwen van de bestaande Randstadring. De tweede optie het toevoegen van een nieuwe infrastructurele verbinding binnenflank van de Randstad, langs de stadsranden van de grote steden. De verschillende opties zullen de komende tijd nader worden verkend, zodat dit Kabinet nog een besluit kan nemen.

4

Op welk onderzoek baseert de regering zich als het gaat over de toeneemende goederenstromen vanwege de ontwikkeling van e-commerce?

Te verwachten is dat e-commerce effect zal hebben op het goederenvervoer. Er wordt veel gepubliceerd over internet-handel, maar de binnen- en buitenlandse cijfers over de omvang van de internethandel lopen sterk uiteen, en zijn maar in heel beperkte mate op harde gegevens gebaseerd. Daarom bieden ze weinig houvast. Wel is duidelijk dat de huidige internet-handel voor het overgrote deel plaatsvindt tussen bedrijven onderling, veel meer dan met consumenten. Het is nog niet duidelijk wat de algehele effecten zijn op de omvang van beide stromen.

Voor het goederenvervoer kan ICT/e-commerce met name tot gevolg hebben:

- dat enerzijds grootschalige, weinig frequente goederenstromen worden vervangen door een continue stroom van kleine zendingen en
- dat anderzijds er vanuit kostenbesparing een tegenbeweging ontstaat waarbij ICT steeds meer wordt toegepast in logistieke concepten die tot doel hebben die stromen weer te bundelen en ketens optimaal te besturen.

Voor het personenvervoer kan e-commerce leiden tot:

- enerzijds minder personenvervoer doordat bepaalde diensten en goederen thuis elektronisch worden besteld en afgehandeld (bijvoorbeeld boodschappen maar ook bankzaken)
- anderzijds meer personenvervoer doordat het «on-line zijn» nieuwe behoeften oproept en ook de behoefte tot fysiek contact vaak blijft bestaan.

Aangezien ICT volgens het Centraal Economisch Plan 2000 van het CPB een belangrijke stimulans oplevert voor de economische groei (bijdrage van 25%) leidt die economische groei naar verwachting ook tot een groei van het goederenvervoer. De prognoses voor het goederentransport zijn ook gebaseerd op de verwachte ontwikkeling van de economische groei. Op deze wijze is in algemene zin rekening gehouden met de invloed van ICT en e-commerce op de goederenstromen. Een precieze indicatie van deze invloed is momenteel niet te geven gezien het bovenstaande. Er zijn organisaties die verder gaan in het trekken van conclusies zoals TLN in het rapport Nieuwe wijn in oude zakken. TLN raamt het e-commerce-effect op circa 17 procent groei van het transport. Een oordeel hierover heb ik mij nog niet gevormd, omdat ik op dit moment zelf bezig ben met verschillende onderzoeken naar de mogelijke gevolgen van e-commerce. Het gaat daarbij allereerst om het inventariseren van alle gegevens die er nu bekend zijn uit verschillende onderzoeken. Ook wordt in samenwerking met EZ deelgenomen aan een OESO-studie naar de gevolgen van e-commerce. Verder zijn er mogelijkheden om in het opstartende PPS-project «Kenniswijk Eindhoven» meer inzicht te krijgen in de gevolgen van ICT en e-commerce. Op basis van dergelijke studies hoop ik meer inzicht te krijgen in de mobiliteitsgevolgen van e-commerce.

5

Welke initiatieven heeft de regering genomen, of zal ze nemen, volgend uit het overleg met regionale partijen en het bedrijfsleven over de bevordering van steden en economische centra?

Gemeenten, kaderwetgebieden en provincies hebben de zorg voor voldoende mogelijkheden voor regionaal goederenvervoer en stedelijke distributie.

De provincies en kaderwetgebieden zijn binnen de rijkskaders verantwoordelijk voor het opstellen van kaders voor het interregionale en regionale goederenvervoerbeleid. De gemeenten richten zich daarbinnen op een goede afwikkeling van de stedelijke distributie. Dit is alleen mogelijk als alle betrokken partijen samenwerken. In 1995 is mede op initiatief van mijn ministerie het Platform Stedelijke Distributie (PSD) opgericht. We hebben vanaf die periode de volgende PSD-producten gerealiseerd: de PSD-procesaanpak voor gemeenten, de PSD-voertuigmatrix en het PSD-stedenmodel.

Medio dit jaar is met de 11 partijen binnen het PSD afgesproken om in de jaren 2001 en 2002 het PSD voort te laten bestaan. Daarbij heeft het PSD zich bereid verklaard de aanbevelingen uit het kabinetsstandpunt inzake de «MDW-operatie binnenstaddistributie» mee te nemen in haar activiteiten. Een belangrijke actie moet worden het implementeren van de

genoemde PSD-producten door gemeenten. Tevens zullen de website en de kennisbank up-to-date gehouden worden en wordt binnen het op te stellen implementatieplan meegenomen waar en hoe het PSD-gedachtengoed na 2002 definitief ondergebracht kan worden. Het werkerrein van het PSD betreft in principe het gebied binnen de stadsrand.

Voor het gebied buiten de stadsrand (economische centra buiten de binnensteden), het regionale goederenvervoer, wordt een separaat programma gestart waar met name de provincies en het bedrijfsleven bij betrokken zullen worden.

Verder wordt het programma PIEK, waarin V&W, VROM en EZ samenwerken met het bedrijfsleven, gecontinueerd. Via dit programma wordt gewerkt aan het verlagen van de piekgeluiden buiten het dagregime bij het laden en lossen bij de detailhandel en ambachtsbedrijven, opdat deze binnen de geluidsnormen blijven, die zijn opgenomen in het betreffende besluit van VROM.

6

Heeft in het afgelopen jaar nog overleg met de bestuurlijke partners over de projecten in dit MIT plaats gevonden? Wat was het resultaat?

Over de verschillende projecten in het MIT vindt regelmatig overleg plaats. Daarbij komen aspecten aan de orde als de voortgang, samenwerking, nadere afspraken en andere gezamenlijke activiteiten. De resultaten daarvan zijn dan ook nogal divers van aard. De belangrijkste afspraken worden opgenomen in het projectenboek onder het kopje Politiek/bestuurlijk.

7

Wat is de status van het MIT in de ogen van de regering?

Tot en met de begroting 2000 was het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) een separate nota, waarin de hoofdlijnen en de uitvoeringsprogramma's van het verkeers- en vervoersbeleid werden weergegeven. Het MIT werd gelijktijdig uitgebracht met de begrotingen van V&W (Hoofdstuk XII) en het Infrastructuurfonds. Met het oog op de stroomlijning van stukken richting uw kamer, is er voor gekozen om het MIT met ingang van de begroting 2001 te combineren met het Projectenboek. Om die reden is de benaming gewijzigd in MIT/Projectenboek. In het MIT/Projectenboek worden naast een toelichting op het actuele infrastructuurbeleid alle afzonderlijke projecten uit het infrastructuurprogramma toegelicht en van een kaartbeeld voorzien.

Met het uitkomen van het Nationaal Verkeers- en Vervoerplan – waarvan deel 3 het uitvoeringsprogramma van het Rijk bevat – en de invoering van de VBTB-begroting vanaf begrotingsjaar 2002, wordt de status van het MIT/Projectenboek nader beschouwd. Daarbij geef ik, zoals ook aangegeven is in de aanbiedingsbrief van 8 mei 2000 bij de voorbeeldbegrotingen VBTB, de voorkeur aan het opnemen van het MIT/Projectenboek in de verdiepingsbijlage van het Infrastructuurfonds. Daarnaast zie ik de mogelijkheid die het MIT/Projectenboek biedt als onderdeel van de twejaarlijkse actualisering van het NVVP. Een voorstel hierover zal ik u te zijner tijd voorleggen.

8

Bij het verzoek om te komen tot een Projectenboek was nadrukkelijk het verzoek opgenomen om informatie over kostenontwikkeling op te nemen (zie de brief van de Vaste Kamercommissie van Verkeer en Waterstaat van 16 juni 1999, evenals de moties die zijn aangenomen). Waarom is dit in

het algemeen niet gedaan? Kan deze informatie alsnog bij de beantwoording van deze vragen worden gegeven?

Bij brief van 7 juli 1999 heb ik gereageerd op de brief van de Vaste Kamercommissie. Ik heb daarin aangegeven dat ik voor het verloop van de kostenontwikkeling per project de taakstellende budgetten uit het MIT 1999–2003 als basis wilde gebruiken. Het Projectenboek komt dit begrotingsjaar voor het eerst uit, vandaar dat ik de taakstellende budgetten uit het MIT2001–2005 als basis heb gebruikt. Dat betekent dat vanaf dit begrotingsjaar (2001) het verloop van de kosten per project inzichtelijk gemaakt zal gaan worden in het MIT/Projectenboek.

9

Waarom is geen gehoor gegeven aan de verzoeken van de Kamer om te komen tot reserveprojecten (motie 26 263, nr. 27), zoals ook beschreven in brief van 16 juni 1999 van de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat (99/36 VW)? Kan dit alsnog gebeuren?

In de motie wordt gevraagd om een reservelijst met milieuvriendelijke projecten. Wanneer er geld vrijkomt dienen de projecten met voorrang uitgevoerd te worden. Ik meen voor een deel aan deze motie te hebben voldaan. Met de Kaderbrief 2000 is circa 11,5 miljard gulden belegd met nieuwe wegenprojecten, openbaar vervoerprojecten en regionale mobiliteitsfondsen. Daarvan gaat circa 4 miljard gulden (exclusief Rondje Randstad) naar het spoorprogramma. Binnen het spoorprogramma is sprake van een groot aantal milieuvriendelijke projecten, zoals Randstadspoor 2e fase, Randstadrail, Rijn–Gouwelijn en de studie naar het openbaar vervoerpotentieel Amsterdam–Schiphol. Hierdoor bestaat een belangrijk deel van het Kaderbrief-programma uit milieuvriendelijke projecten, die (eventueel in uitgebreidere vorm, dan eerder de bedoeling was) in uitvoering worden genomen binnen het «betonnen MIT». Dat ook andere projecten deel uitmaken deel van bovengenoemd programma is een gevolg van het feit dat ik voorstander ben van integrale programma's.

10

In hoeverre is bij referentie-alternatieven sprake van wettelijke eisen van inpassing? Om welke eisen gaat het dan? Hoe zit dit bijvoorbeeld bij de A4 Midden Delfland?

Wettelijke eisen met betrekking tot de ligging van de weg als zodanig zijn er niet. Het is wetgeving in de sfeer van «randvoorwaarden» die ervoor zorgen dat er op een bepaalde manier moet worden ingepast. Belangrijke wetgeving op dit vlak:

- De Wet Geluidhinder (en Tracéwet): bij overschrijding van grenswaarden moeten maatregelen worden genomen in de vorm van geluidsschermen of -wallen, overhuivingen of in meest vergaande vorm bijvoorbeeld verdiepte ligging.
- De Natuurbeschermingswet, Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn, die stellen dat natuurlijke habitats en wilde flora en fauna in stand gehouden moeten worden en dat geen schadelijke handelingen in beschermde gebieden gedaan mogen worden. In dergelijke situaties worden voorzieningen aangelegd waarbij bijvoorbeeld fauna tussen leefgebieden kan blijven migreren: van eenvoudige ecoduiker tot een compleet cervidukt (bijvoorbeeld wildwissel bij Terlet)
- Monumentenwet; Boswet; AMvB's met betrekking tot overschrijding grens- en richtwaarden NO₂, benzeen, fijn stof; etc.

Naast wetgeving zijn er een groot aantal beleidsnota's/PKB's, die keuzes op het gebied van inpassing inkleuren: Structuurschema Groene Ruimte

(compensatiebeginsel), VINEX (verbetering ruimtelijke kwaliteit), Nota Landschap (landschappelijke inpassing), etc.

Bij de (mogelijke) aanleg van de A4 tussen Delft en Schiedam moet wat betreft wettelijke eisen met name rekening gehouden worden met het doorsnijden van de ecologische hoofdstructuur en recreatiegebied in Midden Delfland. Volgens het compensatiebeginsel moet hiervoor worden gecompenseerd. In het stedelijk gebied bij Schiedam en Vlaardingen moeten akoestische maatregelen getroffen worden. Het gebied Midden Delfland wordt daarnaast beschermd door de reconstructiewet. In het kader hiervan zijn afspraken gemaakt over geluid- en zichtgaranties. Bij de planuitwerking van de A4 Delft-Schiedam wordt het plan van de provincie Zuid-Holland (Plan Norder) meegenomen. Dit plan gaat onder invloed van vragen uit de omgeving verder qua inpassing dan wettelijk gezien noodzakelijk is.

11

In hoeverre is inmiddels sprake van een geautomatiseerde bedrijfsadministratie van convenanten en protocollen? Kan de Kamer een uitdraai ontvangen van deze administratie?

Bij brief van 17 november 1998 (BSG/1998/497) heb ik de voorzitter van de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat de antwoorden gestuurd op een aantal vragen inzake onder de meer de registratie van toezeggingen en dergelijke. Daarin is onder meer opgenomen dat er niet voorzien is in een centrale registratie van alle toezeggingen maar dat de registratie plaats vindt bij de verantwoordelijke, en dus verschillende, dienstonderdelen. Er is derhalve ook geen sprake van geautomatiseerde bedrijfsadministratie op dit punt.

12

Waar, in het MIT, zijn de geplande kosten voor de aanleg van nieuwe stations opgenomen?

Deze post staat in de Rijksbegroting Infrastructuurfonds 2001 in de bijlage 1 «Planstudieprogramma Railwegen Personenvervoer», onder de omschrijving «Kleine stations».

13

Waarom is in de Beleidsnotitie aanleg nieuwe stations (DGP/VI/U.00.01732) gekozen voor een maximum investeringsbijdrage van 10 miljoen per station? Zou op basis van vervoerwaarden niet beter geen maximum gekozen kunnen worden, maar een referentiewaarde?

Het document Basisstation stelt dat op grond van de ontwikkelde normen en functionele eisen de kosten voor het bouwen van een nieuw (klein) station, circa f 5,4 tot f 11 miljoen bedragen. In deze raming zitten de investeringskosten voor onder meer perrons, aanpassen beveiliging en perronmeubilair, ofwel voor de primaire functies van het station. Deze raming komt redelijk overeen met het (financiële) beeld van de in de afgelopen jaren geopende (kleine) stations. Dat heeft geleid tot het besluit om de investeringsbijdrage op maximaal f 10 miljoen te bepalen.

Er is een relatie tussen het criterium aantal nieuwe in- en uitstappers en het maximum bedrag, in die zin dat ik het niet wenselijk vind dat voor 1000 nieuwe in- en uitstappers per dag, de initiële aanlegkosten meer dan f 10 miljoen bedragen. De ervaring heeft geleerd dat het maximum bedrag ad. f 10 miljoen toereikend is.

14

Wat is de positie van NS Stations bij de exploitatie en het onderhoud van kleine stations, zowel op als buiten het kernnet? Wat is het gewenste rendement van nieuwe stations? Wat is «tijdig beschikbaar» als het gaat om de ontsluiting van Vinex-locaties met nieuwe stations?

De positie van NS Stations is dat zij de beheerder zijn van de stations. Binnen de instandhoudingsbeschikking wordt een post «kosten transfer stations» onderscheiden. Deze kosten vergoedt VenW aan het RIB. De hoogte van die vergoeding is gebaseerd op de overeenkomst tussen RIB en NS Stations over het beheer en de instandhouding van de transfer-ruimtes van stations. Deze kosten worden door NS Stations bij RIB in rekening gebracht.

Uitgangspunt voor het spoorvervoer in de contractsector is dat de kosten-dekkingsgraad beter wordt. In het licht daarvan is het niet gewenst dat voor de bediening van een nieuw station de vervoerder extra exploitatie-bijdrage ontvangt.

Het tijdig beschikbaar, in de zin van de daadwerkelijke bediening, is afhankelijk van de beoordeling of het aandoen van het station door een vervoerder leidt tot acceptabele (aanloop)verliezen.

15

Kan een overzicht worden gegeven van lopende projecten vanaf Paars I, waarin kostenoverschrijdingen hebben plaatsgevonden? Om welke projecten gaat het en om welke bedragen?

In de toelichting op de Infrastructuurfondsbegroting geef ik jaarlijks een overzicht van de ontwikkelingen binnen het infrastructuurprogramma. Hier worden – voor de projecten waar het speelt – ook de kostenoverschrijdingen toegelicht. Ik wil u daar graag naar verwijzen.

16

Is er vrije ruimte in het MIT tot 2010?

Er is sprake van reserveringen in de zin van nog niet concreet met projecten belegde financiële ruimte voor het rail- en het 1A programma (in het besloten MIT-overleg van 1 december 1999 bent u over deze reserveringen geïnformeerd).

17

Hoe is het mogelijk dat u in de antwoorden van vorig jaar nog meldde dat er geen ruimte in het MIT zat tot 2010, terwijl er met het Bereikbaarheidsoffensief voor de Randstad, zowel een input vanuit het FES, als een input vanuit Infrastructuurfonds kon worden geleverd?

In het antwoord op vraag 16 is aangegeven dat er ook geen sprake is van vrije ruimte, maar van reserveringen voor railen 1A-programma. Over deze reserveringen bent u geïnformeerd in het besloten MIT-overleg van 1 december 1999. Deze reserveringen zijn voor een deel, zoals is toege-licht in de brief van 16 juni 2000 inzake de geldstromen BOR en in de begroting voor het Infrastructuurfonds op pag. 7, ingezet voor onder andere het BOR.

18

Hoeveel miljard is er sinds het regeerakkoord bestemd voor wegen, tot 2010? Kunt u een overzicht geven, ingedeeld naar de verschillende onderdelen, per jaar uitgesplitst?

Onderstaand treft u een overzicht aan van de beschikbare middelen voor aanleg van infrastructuur, stand ontwerpbegroting 1999 en 2001 plus de verschillen hiertussen. De stand ontwerpbegroting 1999 is de zogenaamde beleidsarme begroting welke de laatste stand is *voordat* het regeerakkoord in de begroting werd verwerkt. Voor de vergelijkbaarheid met de begrotingen zijn de categorieën gehanteerd conform de projectoverzichten die telkens bij de begrotingen zijn toegevoegd. De aanleg van fietsinfrastructuur is gedecentraliseerd en dus niet in de begroting als een aparte aanlegcategorie beschikbaar. Uitzondering hierop is de fietsenstalling Amsterdam CS (onderdeel van het railprogramma).

Bedragen x f 1 mln

Categorie	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006–2010	TOTAAL
Ontwerp-begroting 1999									
Wegen	1 527	1 342	1 510	1 407	1 467	1 504	1 468	7 652	17 877
Waterbeheer en vaarwegen	368	364	226	233	233	240	246	1 338	3 248
Railwegen/MIV	657	644	637	713	899	924	950	5 166	10 590
Regionale/lokale Infrastructuur	842	966	617	579	517	552	518	2 211	6 802
Mega-projecten	1 754	1 816	2 097	2 007	2 619	2 447	2 176	4 111	19 027
Reg. Mob Fondsen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerp-begroting 2001									
Wegen	1 916	1 789	1 684	1 671	2 508	2 255	2 445	14 648	28 916
Waterbeheer en vaarwegen	408	417	345	342	364	236	249	1 824	4 185
Railwegen/MIV	716	862	812	979	1 022	1 007	946	8 356	14 700
Regionale/lokale Infrastructuur	786	1 210	821	882	769	714	680	5 668	11 530
Mega-projecten	1 632	2 563	2 949	3 230	3 433	2 449	1 803	3 416	21 475
Reg. Mob Fondsen	0	0	359	405	400	92	92	461	1 809
Vershil Begr.2001/-/Regeeracc.									
Wegen	389	447	174	264	1 041	751	977	6 996	11 039
Waterbeheer en vaarwegen	40	53	119	109	131	- 4	3	486	937
Railwegen/MIV	59	218	175	266	123	83	- 4	3 190	4 110
Regionale/lokale Infrastructuur	- 56	244	204	303	252	162	162	3 457	4 728
Mega-projecten	- 122	747	852	1 223	814	2	- 373	- 695	2 448
Reg. Mob Fondsen	0	0	359	405	400	92	92	461	1 809

19

Hoeveel miljard is er sinds het regeerakkoord bestemd voor openbaar vervoer, tot 2010? Kunt u een overzicht geven, ingedeeld naar de verschillende onderdelen, per jaar uitgesplitst?

Zie het antwoord op vraag 18.

20

Hoeveel miljard is er sinds het regeerakkoord bestemd voor goederenvervoer over spoor, tot 2010? Kunt u een overzicht geven, ingedeeld naar de verschillende onderdelen, per jaar uitgesplitst?

Zie ook het antwoord op vraag 18.

Realisatie en beschikbaar voor spoorgoederenvervoer volgens vigerende begroting
in miljoenen gulden

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Hoofdstuk XII ¹	1	3	5	2	2	1	3	3
Infrafonds IF 01.02.02	48	23	69	47	64	48	2	31
Intermodaal vervoer ²	4	–	29	3				
Betuweroute ³	734	1 043	1 157	1 352	1 448	1 330	1 092	694
Totalen per jaar	787	1 069	1 260	1 404	1 514	1 379	1 097	728

noten:

¹ onderzoek en stimulering; excl. opbrengst gebruiksvergoeding goederenvervoer vanaf 2001;

² RSC Waalhaven en RSC Maasvlakte;

³ 49 mln na 2005

21

Hoeveel miljard is er sinds het regeerakkoord bestemd voor vervoer over water, tot 2010? Kunt u een overzicht geven, ingedeeld naar de verschillende onderdelen, per jaar uitgesplitst?

Zie ook het antwoord op vraag 18.

Gezien de vergelijkbaarheid van de cijfers hierbij de bestaande planning (prijspeil 2000, projectuitgaven plus directe uitvoeringsuitgaven, exclusief overplanning) tot 2010 (in miljoenen gulden).

Jaar	Vaarwegprojecten MIT	Nieuwe projecten tot 2010	Totaal
2000	342		342
2001	243	6	249
2002	211	6	217
2003	189	12	201
2004	147	12	159
2005	84	148	232
2006		318	318
2007		371	371
2008		371	371
2009		353	353
2010		337	337

22

Hoeveel miljard is er per jaar, tot 2010, beschikbaar voor de MIT-projecten op het gebied van respectievelijk wegen, openbaar vervoer, vaarwegen, goederenvervoer per spoor, regionale wegenprojecten, regionaal openbaar vervoer en fietsvoorzieningen?

Zie het antwoord op vraag 18.

23

Kunt u een overzicht geven van alle MIT-projecten, ingedeeld naar categorie met daarbij weergegeven de jaarlijkse budgetten (voor zover van toepassing voor categorie 0, 1, en 1a-projecten)?

Voor de projecten in categorie 0 zijn dergelijke overzichten opgenomen in de begroting van het Infrafonds (bijlage 1). Voor projecten in categorie 1 zijn in de begroting van het Infrafonds eveneens overzichten opgenomen, zij het zonder specifieke jaarlijkse budgettreksen per project, aangezien de besluitvorming over realisatie per project nog moet plaatsvinden. Voor 1A projecten is een dergelijk overzicht niet te geven, aangezien over de aanwending van het 1A budget nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden.

24

Acht u het een verantwoordelijkheid van uw ministerie om ook de kosten te dragen van mitigerende maatregelen bij aanleg van infrastructuurprojecten?

Aan de aanleg van infrastructuur gaan verkenning en planstudie vooraf. Daarbij wordt naast nut en noodzaak en kosten en baten, ook onderzocht hoe verstoringen van de omgeving door de aanleg en het gebruik van infrastructuur, zoveel mogelijk kunnen worden voorkomen. Wettelijke en beleidsmatige eisen stellen hiertoe de randvoorwaarden.

Indien deze verstoringen niet geheel kunnen worden voorkomen, is er de mogelijkheid om mitigerende maatregelen toe te passen of de verstoring anderszins te compenseren. De kosten hiervan zijn voor rekening van de initiatiefnemer en indien dit het Rijk is, zijn de kosten dus ook voor het Rijk.

25

Bent u van mening dat een aanzienlijke verslechtering van de leefbaarheid, vanwege aanleg van rijksinfrastructuur, primair een verantwoordelijkheid is van de initiatiefnemende rijksoverheid?

Ja, voor zover dit de wettelijke en beleidsmatige eisen betreft die hieraan zijn gesteld. (zie ook het antwoord op vraag 24).

26

Welke projecten in dit MIT staan niet in het SVVII opgenomen?

Het SVVII vormt het vigerend beleidskader dat na parlementaire behandeling van het kabinetsbesluit hierover door het NVVP zal worden vervangen. Tussentijds is bij gelegenheid het SVVII geactualiseerd met de beleidsnotities Samen Werken Aan Bereikbaarheid en Transport in Balans. Het programma met infrastructuurprojecten wordt jaarlijks in de vorm van het MIT aan de Tweede Kamer voorgelegd. Uiteraard komt de programmering voort uit het ter zake zijnde beleid.

27

Wanneer kan de Kamer een voorstel voor de toekomstige procedure waarlangs het MIT/Projectenboek beschikbaar komt, tegemoet zien?

In mijn aanbiedingsbrief bij de voorbeeldbegrotingen in het kader van Begroting Nieuwe Stijl (VBTB) van 8 mei 2000 heb ik een dergelijk procedurevoorstel opgenomen. Het heeft mijn voorkeur dat het MIT-projectenboek in de verdiepingsbijlage van het Infrastructuurfonds zal worden opgenomen. Daarnaast zie ik de mogelijkheden die het MIT-Projectenboek biedt als onderdeel van de tweejaarlijkse actualisering van deel C van het NVVP (beleidsagenda van het Rijk). Immers conform Planwet vormt het MIT het uitvoeringsprogramma van deze beleidsagenda. Uiterlijk bij NVVP deel 3 zal ik daarover helderheid bieden.

28

Kunnen de accentverschuivingen in de beoordeling van de verkenningen, de kostenbeheersing en de afspraken met private partijen precies op een rijtje worden gezet?

U doelt hier op een inleidende tekst op pagina 7. In het vervolg van deze pagina (pagina's 7 tot en met 15) wordt het (toekomstige) beleid inzake verkenningen, kostenbeheersing, publiek-private-samenwerking en decentralisatie op een rijtje gezet. Ik wil u daar graag naar verwijzen.

29

Waarom komen alleen de belangrijkste veranderingen in de infrastructuurprogrammering in het MIT-Projectenboek?

In de Memorie van Toelichting en de Artikelsgewijze toelichting op de Infrastructuurfondsbegroting worden alle veranderingen in de infrastructuurprogrammering toegelicht. Het is erg dubbelop om de teksten integraal over te nemen in het MIT/Projectenboek, vandaar dat ik er voor gekozen heb in het MIT/Projectenboek alleen de belangrijkste wijzigingen te vermelden. Dat komt de leesbaarheid en toegankelijkheid van het boekwerk ten goede.

30

Is het intake-besluit een op schrift gestelde beslissing, en is het vatbaar voor bezwaar/beroep?

Het intake-besluit is een op schrift gestelde beslissing. Er is echter geen sprake van een besluit gericht op rechtsgevolg. Wanneer een besluit niet is gericht op rechtsgevolg, is er geen beroep of bezwaar mogelijk.

31

Waarom wordt bij de overgang van verkenning naar planstudiefase het betreffende probleem niet altijd definitief erkend?

Bij de overgang van de verkenning naar de planstudiefase wordt erkend dat het probleem het waard is om op door te studeren in de planstudiefase.

32

Is er inmiddels duidelijkheid over de vraag of een Tracébesluit genomen mag worden, zonder dat er op dat moment reeds zicht is op de benodigde financiële middelen?

Over de beschikbaarheid van financiële middelen behoeft op het moment van vaststelling van het tracé-besluit nog geen duidelijkheid te bestaan. De Tracéwet bepaalt dat het project binnen drie jaar na van kracht worden van het tracébesluit dient te worden opgenomen in het jaarlijks voortschrijdend uitvoeringsprogramma en dat na 10 jaar een tracébesluit van rechtswege komt te vervallen indien nog niet tot uitvoering over is gegaan. Zowel de A4 Dinteloord-Bergen op Zoom als de andere projecten waar PPS constructies met volledige private financiering of publiek private financiering eventueel kansrijk zijn kunnen binnen de termijnen van de Tracéwet worden gerealiseerd.

Er loopt voor de A4 Dinteloord-Bergen op Zoom een beroepsprocedure bij de Raad van State. De uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak wordt nog dit jaar verwacht. De uitspraak heeft daarbij betrekking op het specifieke project A4 Dinteloord-Bergen op Zoom.

33

Wat zijn de geraamde investeringen van alle projecten die zijn opgenomen in de respectievelijke categorieën 0, 1, 2 en 3a, en kan voor elk van deze categorieën worden aangegeven welk deel van het investeringsbedrag (vermoedelijk) voor 2010 wordt besteed, en welk deel daarna?

In het MIT-projectenboek wordt gewerkt met taakstellende rijksbijdragen (en het weergeven van bijdragen van derden waar dat expliciet aan de orde is). Op de diverse projectbladen is per project aangegeven welke taakstellende budgetten worden gehanteerd voor projecten in categorie 0 (in uitvoering) en 1 (voornemen tot uitvoering voor 2010) in het MIT-projectenboek. Deze bedragen slaan op de periode tot en met 2010. Voor de

projecten in categorie 2 geldt dat planstudies doorgaan, maar dat deze pas na 2010 in uitvoering kunnen komen (er is geen sprake van gereserveerde rijksbijdragen). Voor projecten in categorie 3a is voorzover het projecten in het kader van BOR betreft (zie pag. 46) maximaal 2,7 miljard gereserveerd tot en met 2010.

34

Waarom komt categorie 3 te vervallen?

In categorie 3 stonden de projecten waarover nader bestuurlijk overleg gevoerd moest worden. In het bestuurlijk overleg van eind 1998 is een deel van de projecten uit categorie 3 overgeheveld naar categorie 1 danwel categorie 3a. De overige projecten zijn komen te vervallen. Ik heb u hierover geïnformeerd bij brief van 4 december 1998.

35

Voor welke projecten zijn de verkenningen stilgelegd?

In 1998 zijn de verkenningenprojecten waarover nader bestuurlijk overleg nodig was opgenomen in categorie 4. Op basis van de afspraken uit het bestuurlijk overleg van eind 1998 zijn de volgende verkenningen komen te vervallen: RW 7 Zaanstad–Purmerend, RW 9 Uitgeest–Heiloo, A12 Den Haag–Gouda, A15 Papendrecht–Gorinchem-Oost, A20/12 Rotterdam–Gouda Utrecht, RW23 Alkmaar–Hoorn, RW27 Utrecht–Gorinchem–Breda, RW57/59 Haamstede–Serooskerke–Zierikzee–Grevelingendam, RW59 Waalwijk–Drunen, RW60/61 Oost-Zeeuws Vlaanderen, A68 Roermond–Duitse grens. Ik heb u hierover bericht bij brief van 4 december 1998.

36

Wat wordt bedoeld met de stelling dat «pas als de financiering rond is met het project kan worden gestart»? Welke rol speelt voorfinanciering door lagere overheden daarbij?

Infrastructuurprojecten gaan alleen over naar de realisatiefase als de financiering verzekerd is. Voorfinanciering door lagere overheden kan wel helpen om financieel gedekte projecten eerder in uitvoering te nemen.

37

Wat betekent de opmerking dat projecten in categorie 2 in het licht van het NVVP opnieuw worden gezien. Kan dit er ook toe leiden dat van de projecten wordt afgezien? Geldt dit ook voor de categorieën 3 en 3a? Wat is overigens het verschil tussen de projectcategorieën 2 en 3a?

Het infrastructuurprogramma dat in de vorm van het MIT aan de Tweede Kamer wordt gepresenteerd, is gebaseerd op het vigerend beleidskader van Verkeer en Waterstaat. Met de totstandkoming van het NVVP – na parlementaire behandeling van het kabinetsbesluit hierover – zal het nieuwe beleid de basis vormen voor de programmering.

Voor de projecten in categorie 2 geldt dat deze pas in uitvoering kunnen worden genomen na 2010, tenzij er eerder sprake is van beschikbare middelen. De programmering zal in dit geval dus plaats moeten vinden op basis van het nieuwe beleid. Op basis van het nieuwe beleid is het voorstelbaar dat projecten anders worden beoordeeld. En qualitate qua geldt hetzelfde voor de projecten in de categorieën 3 en 3a.

Het verschil tussen categorie 2 en 3a, betreft de publiek-private samenwerking; projecten in categorie 2 zouden eventueel met private financiering vervroegd aangelegd kunnen worden, terwijl voor projecten in categorie 3a geldt dat ze zonder private samenwerking niet gerealiseerd zullen worden.

38

Bestaat er, binnen categorie 3a zelf, ook weer een opdeling tussen projecten zonder middelen en projecten met middelen uit het BOR? Is deze hele opdeling niet nodeloos ingewikkeld en al weer achterhaald als gevolg van het BOR?

Bijna alle 3A wegenprojecten zijn onderdeel van het BOR, namelijk daar waar het gaat om het uitwerken van PPS-arrangementen inzake de zogenaamde doorstroomroute A4. Voor deze projecten heeft het Rijk in totaal 2,7 mld. gereserveerd tot en met 2010 (zie ook pag. 46 van het MIT-projectenboek). Er is daarnaast nog één ander 3A wegproject, namelijk A2 passage Maastricht. Afhankelijk van de ontwikkelingen bij de 3A projecten kan volgend jaar een andere presentatie wellicht beter zijn.

39

Waarom rekende de regering, in de antwoorden in de brief van 28 juni 2000, de NOV nog tot de projecten van categorie 1a, en nu slechts de HSL-Oost, de Zuiderzeelijn en de IJzeren Rijn?

De NOV gaat niet door en vervalt dus als 1A-project. Mijns inziens is dat ook bij de beantwoording in de genoemde brief van 28 juni aangegeven.

40

Hoeveel geld is er gereserveerd voor zogenaamde categorie 1a projecten?

Op dit moment is de 1A reserve circa 2,9 mld gulden.

41

Kan nader worden toegelicht hoe de beleidslijn, zoals uitgewerkt in de brief van 28 juni 2000, inzake financiële beheersing van infrastructuurprojecten, is doorvertaald naar het MIT? Kan worden toegelicht hoe de kostenoverschrijdingen zijn opgevangen?

In de toelichting op pag. 10–13 van het MIT-projectenboek wordt ingegaan op de algemene beleidslijn inzake financiële beheersing van infrastructuurprojecten. De toelichting op het opvangen van kostenoverschrijdingen maakt onderdeel uit van de begroting Infrastructuurfonds.

42

Wanneer worden de voorstellen gedaan voor de «verkenningen nieuwe stijl»?

Het kabinetsbesluit NVVP dat in juni 2001 wordt verwacht en dat na parlementaire behandeling tot het nieuwe beleidskader voor Verkeer en Waterstaat zal leiden, zal een indicatie bevatten van infrastructurele knelpunten waarvoor oplossingen dienen te worden gevonden. Deze knelpunten en de daarbij behorende mogelijke oplossingen zullen uiteraard eerst op nut en noodzaak en naar kosten en baten moeten worden onderzocht. Volgens de MIT-systematiek vormt de verkenning de eerste fase van onderzoek. Zodra duidelijk is welke knelpunten moeten worden onderzocht, zal de MIT-verkenning Nieuwe Stijl dus beschikbaar moeten zijn.

43

Kan worden toegelicht wat wordt verstaan onder verkenningen nieuwe stijl, en in hoeverre deze afwijken van de verkenningen oude stijl. Wat wordt precies bedoeld met een «gebiedsgerichte» aanpak?

Op dit moment zijn er nog geen voorstellen voor een nieuwe stijl van MIT-verkenningen beschikbaar (zie het antwoord op vraag 42).

De «gebiedsgerichte aanpak» staat beschreven in het beleidsvoornemen NVVP dat thans ter inspraak ligt en dat komend voorjaar gevolgd wordt door een kabinetsbesluit en parlementaire behandeling ervan.

44

Is de regering van plan de kosten-batenanalyse of OEEI-studie uit te voeren om tot eventuele opname van het project in het MIT te komen? Zo nee, op welk moment in het proces dan wel?

Ik verwijs u korthedshalve naar de antwoorden op de vragen 18 en 19 over de begroting van Verkeer en Waterstaat.

45

Wat is het totale budget voor de projecten in categorie 1 en categorie 0? Wat is het vermoedelijk benodigde budget voor de projecten in categorie 2?

Voor de projecten in categorie 0 (in uitvoering) is het totale budget circa 44 miljard voor de periode 2000 tot en met 2010. Het totale budget voor de projecten in categorie 1 (inclusief categorie 1a) is circa 34 miljard voor de periode 2000 tot en met 2010. Voor projecten in categorie 2 is geen sprake van een budget, deze kunnen pas na 2010 in uitvoering komen.

46

Zijn de drie instrumenten die worden aangegeven ten behoeve van kostenbeheersing al ingevoerd, of moeten ze nog ingevoerd gaan worden?

- Alle projecten worden volgens een vastgestelde methodiek geraamd; bij elke volgende stap in de procedure die de projecten doorlopen, worden de ramingen geactualiseerd. Bedoeld instrument (methodiek volgens Project Ramingen Infrastructuur) is al ingevoerd en wordt verplicht toegepast.
- Voor alle projecten wordt een zogeheten scope vastgelegd; de scope beschrijft de functionaliteit (autosnelweg, autoweg, en dergelijke) en de belangrijkste kostendragers (kunstwerken, inpassingsmaatregelen en dergelijke). Ook de scopes worden periodiek geactualiseerd. Bedoeld instrument is al ingevoerd en wordt verplicht toegepast.
- De projecten worden periodiek doorgelicht op mogelijkheden tot versoering. Versoeringen zijn de maatregelen die de kosten drukken binnen de scope van het project. Bedoeld instrument is in 2000 al voor een aantal MIT-projecten toegepast. Vanaf 2001 worden alle MIT-projecten doorgelicht.

47

Per project is een taakstellend budget vastgelegd. Daarnaast zijn ook per provincie afspraken gemaakt over pakketten van projecten. Kunnen meevallers bij het ene project uit dit pakket worden ingezet om tegenvallers bij een ander project te financieren?

Ja, waarbij mee- en tegenvallers primair binnen de betreffende regio worden verdisconteerd.

48

Hoe wordt omgegaan met het duurder worden van de zogenaamde categorie 1a projecten? Welke werkwijze zal dan worden gevolgd? Kan een dergelijke prijsstijging gevolgen hebben voor de regionale projecten?

De categorie 1A bevat de grootschalige projecten HSL-Oost, Zuiderzeelijn en IJzeren Rijn. Voor deze projecten moeten de studies nog worden afgerond en de financiering van deze projecten moet nog worden vastgesteld. Besluitvorming over de financiering vindt plaats op het moment dat het tracébesluit aan de orde is. De financiële dekking daarvan vindt plaats via de inzet van de 1A reserve en een besluit over additionele middelen (inclusief middelen van derden). De dekking komt niet ten laste van regionale projecten.

49

Hoe wil de regering in de toekomst gaan werken met de kosten voor beheer en onderhoud? In welke relatie staan deze kosten met die van de aanlegkosten? Is het denkbaar dat aanleg in het kader van het zogenaamde «design, finance, build en maintain» plaats vindt?

Verkeer en Waterstaat denkt dat in de toekomst de totale levensduurkosten, inclusief die voor B&O, een belangrijk criterium zijn voor de wijze van aanleggen van infrastructuur en dus voor investeringsbeslissingen. Daarbij is een DBFM-contract een goede mogelijkheid. Bedacht moet echter worden dat er veel bestaande infrastructuur is en dat afwegingen in samenhang met de totale B&O kosten moet plaatsvinden.

50

Hoe is de voortgang van de voor PPS geselecteerde projecten? Waarom maakt de tunnel bij Sluiskil geen onderdeel uit van deze projecten?

Bij verschillende PPS projecten is met medewerking van het kenniscentrum PPS van het Ministerie van Financiën voortgang geboekt. Bijvoorbeeld bij de A59 Rosmalen–Geffen, waar ik u op 22 september 2000 per brief heb geïnformeerd over de voortgang van de PPS constructie, heb ik op 30 oktober 2000 de overeenkomst met de provincie Noord Brabant getekend. Daarmee is de basis gelegd voor het vervroegd realiseren van de A59 middels een Publiek Private Samenwerking. Ook ben ik, zoals ik u reeds bij brief van 1 november 2000 heb medegedeeld, voornemens om de N31 Leeuwarden Drachten in de vorm van publiek private samenwerking in de markt te zetten. In de volgende voortgangsrapportage PPS, die begin volgend jaar naar de Kamer zal worden gestuurd, zal per specifiek project, waaronder de A59 en N31 verder op de voortgang van de PPS projecten worden ingegaan. Actualisering van de gegevens van de A59 in het projectenboek is echter pas aan de orde op het moment dat de provincie de beoogde DBFM overeenkomst daadwerkelijk afsluit.

Met betrekking tot de tunnel bij Sluiskil wil ik opmerken dat de Gedeputeerde Staten van Zeeland bericht hebben een verkennende studie te starten en daarbij ook aandacht te besteden aan mogelijke financieringsconstructies voor de bouw en exploitatie van de tunnel. De resultaten van dit onderzoek zullen aan mij ter beschikking worden gesteld. Ik ben voornemens op basis daarvan te bepalen of er vervolgstappen moeten worden gezet. Eventueel is opname in categorie 3a dan aan de orde.

51

Wat is de stand van zaken rond de introductie van een zogenaamde lijst van reserveprojecten, die aan de beurt zouden kunnen komen bij meevalers of bij extra financiële ruimte?

Zie beantwoording vraag 9.

Kan een overzicht worden gegeven van de projecten uit het Tweede Tactische Pakket Rail 21, die niet in de plan- of realisatiefase zitten, met vermelding van de redenen waarom dat niet het geval is?

Onderstaand de projecten uit het TTP die geheel of gedeeltelijk (nog) niet in de planstudie- of realisatiefase zijn opgenomen.

Capaciteitsuitbreiding Zaanlijn, TTP-verkenning:

Project is onderdeel van de projecten cluster Regionet. In het kader van BOR is 400 mln. gereserveerd voor Regionet. Wat betreft de Zaanlijn is de bruggenproblematiek inmiddels opgenomen in de planstudiefase. De verkenning Zaanlijn is inmiddels afgerond. De start van de planstudie is mede afhankelijk van de regionale partners met betrekking tot Regionet.

Almere CS–Almere Buiten oost 4 sp., TTP-verkenning:

Project is onderdeel van de projecten cluster Regionet. In het kader van BOR is 400 mln. gereserveerd voor Regionet. Vanwege de sterke samenhang met de totale corridor is dit project onderdeel van de inmiddels gestarte verkenning voor de corridor Haarlemmermeer–Schiphol–Zuidtak–Almere. Deze zal gereed zijn in 2001.

Rotterdam Alexander–Nieuwerkerk aan de IJssel 4-sp, TTP-verkenning:

Bij de begroting infrastructuurfond 1999 is dit project vervallen. De verwachting is dat de op de termijn van het TTP gewenste functionaliteit bereikt kan worden door de inzet van BB21.

Breda–Tilburg 160 km/u, TTP-verkenning:

Met het TTP lag de nadruk nog meer op de file-corridors, de capaciteitsknelpunten en de achterlandverbindingen. Gegeven de budgettaire ruimte komt dit project niet meer voor in de verkenningentabel.

Zoetermeer oostlus, Zoetermeer–Pijnacker en Hofpleinlijn met aansluiting op Den Haag en Rotterdam CS:

Het project Randstadrail omvat de met deze projecten beschreven problematiek. Randstadrail is opgenomen in het planstudieprogramma regionaal/lokaal.

Schiedam–Rotterdam richtingbedrijf en koppeling aan Oost-Westmetro:

Dit project staat nog in het verkenningenprogramma. In het MIT 1999 is aangegeven dat voor wat betreft de spoorcorridor Den Haag–Rotterdam CS de prioriteit is gelegd bij de verkenning Rijswijk–Schiedam (incl. Spoortunnel Delft) en Rotterdam CS. De uitkomsten van deze verkenningen kunnen een belangrijke bijdrage leveren voor het project Schiedam–Rotterdam. Van dit laatste project is het gereed komen van de verkenning thans in 2001 voorzien.

Geconstateerd wordt dat vooral de files in de Randstad en de daaraan grenzende gebieden (Gelderland, Noord-Brabant), fors zijn toegenomen. Het BOR dient, voor de oplossing hiervan, een fors pakket te bieden. Kan, gegeven het feit dat de files zich ook buiten de randstad fors ontwikkelen, volstaan worden met een BOR, gericht op de Randstad? Zo ja, hoe worden de problemen in Gelderland en Noord-Brabant opgelost?

Ja, want voor de Randstad is gelet op de verkeers- en vervoersontwikkelingen een extra inspanning (BOR) noodzakelijk. Voor Gelderland en Noord-Brabant zijn de maatregelen in het kader van het MIT voor de desbetreffende regio aan de orde. In het kader van het beleidsvoornemen voor het NVVP is een algemene ambitie uitgesproken om de gemiddelde

trajectnelheid op hoofdwegen in de spits per individueel traject op minimaal 60 km per uur te brengen. Gegeven de verkeers- en vervoersprognoses tot en met 2010 zullen met het huidige MIT, inclusief het BOR de belangrijkste knelpunten in de Randstad zodanig worden opgelost. Voor de periode daarna wordt op dit moment een bereikbaarheidsprofiel gemaakt.

54

Kunnen de Infraprojecten uit het MIT tot 2010 worden uitgesplitst naar respectievelijk projecten die bedoeld zijn ter vergroting van de betrouwbaarheid, en projecten ten behoeven van de versterking van structuur en innovaties?

Neen, een dergelijke uitsplitsing is niet mogelijk. In de nuten noodzaakdiscussies die aan infrastructuur-projecten voorafgaan, zijn «betrouwbaarheid van het netwerk», «ruimtelijk-economische structuurversterking» en «innovatie van de infrastructuur» de verschillende perspectieven van waaruit de argumenten bijeengebracht worden die samen het verschil uitmaken tussen de verschillende opties die ten behoeve van een tracébesluit naast elkaar worden gezet.

55

Is er, vanuit het belang van Verkeer en Waterstaat, een rangorde aan te brengen tussen de drie verschillende soorten investeringen in de infrastructuur?

Een rangorde in de investeringen is op grond hiervan niet aan te brengen (zie antwoord vraag 54).

56

Kan globaal worden aangegeven welk investeringsbedrag met het BOR-pakket is gemoeid, en welk deel daarvan bestemd is voor het benutten, respectievelijk bouwen?

Met het totale BOR-pakket is een rijksinvestering van 9,8 mld. gemoeid. Daarvan is circa 1,8 miljard bestemd voor de regionale mobiliteitsfondsen (bijdrage ter hoogte van de opbrengst van het spitstarief en verdubbeling van eigen regionale bijdrage), circa 3,2 miljard is bestemd voor OV (waaronder 525 miljoen voor BB21), circa 2,1 miljard voor wegen (waaronder 400 miljoen voor benuttingsproject A12 Den Haag en 200 miljoen voor benuttingsproject A12 Utrecht West) en 2,7 miljard voor rijksbijdrage voor PPS-projecten doorstroomroute. Daarnaast worden de benuttingsprojecten A1/A9 en A12 Utrecht-grens versneld uitgevoerd.

57

Kan de door de regering genoemde 80 miljard gulden worden uitgesplitst in BOR en overige investeringen? Hoe is de financiering van het bedrag van 80 miljard geregeld? Welk aandeel loopt via het Infracfonds, en welke andere bronnen leveren een aandeel?

Het beschikbare middelen voor het investeringsprogramma in bereikbaarheid bedragen in de periode 1999 tot en met 2010 circa 83 mrd. Hiervan is circa 10 mrd bestemd voor het Rijksaandeel in BOR (hierbij is het bedrag uit de brief van 16 juni 2000 van 9790 mln op prijspeil 2000 gebracht), en 73 mrd voor overige projecten. De financiering van het integrale programma komt voor 41,5 mrd uit het FES, de rest uit de algemene middelen.

Overigens is het integrale BOR-programma circa 4,3 mrd groter door de bijdrage van mede-overheden in de regionale mobiliteitsfondsen en de verwachte private bijdrage aan de financiering in de doorstroomroute.

Welke concrete mogelijkheden ziet de regering ten aanzien van het meervoudige ruimtegebruik?

Meervoudig ruimtegebruik kan in de vorm van ondertunneling en overkluizing van spoor- en weginfrastructuur een groot aantal voordelen hebben: het voorkomt versnippering en hinder voor de omgeving in de vorm van geluidsoverlast, barrièrewerking en visuele hinder. Daarnaast kunnen er economische voordelen zijn omdat meervoudig- of intensief grondgebruik extra ruimte creëert voor woningbouw en/of economische activiteiten. Er zijn innovatieve financiële constructies tussen markt en overheid nodig om de kosten die hiermee gemoeid zijn te dekken. Een voorwaarde voor ondertunneling en overkluizing is dat de kosten primair ten laste komen van de private partijen en overheden die hiervan het meeste voordeel hebben. Speciale aandacht verdient daarbij de in- en externe veiligheid, evenals de mogelijkheden om de capaciteit van de infrastructuur in de toekomst uit te breiden.

De locaties waar meervoudig ruimtegebruik in relatie tot infrastructuur aan de orde zal zijn dienen wel zorgvuldig gekozen te worden en op meerdere effecten (milieu, veiligheid, ruimtelijke kwaliteit, mobiliteit, en financiën) te worden beoordeeld. Rondom knooppunten kan meervoudig en intensief ruimtegebruik bijvoorbeeld bijdragen aan een efficiënt gebruik van infrastructuur en draagvlak voor OV vergroten.

Dit vereist dus een gebiedsspecifieke analyse en invulling.

In de vorm van kennisontwikkeling en stimulering wordt meervoudig en intensief ruimtegebruik verder ontwikkeld (bijvoorbeeld Expertisecentrum meervoudig ruimtegebruik, Stimuleringsprogramma intensief ruimtegebruik). Daarnaast ondersteunt het Rijk ook concrete aanpassingen infrastructuur.

Kan een verdeling van deze investeringsom van 80 miljard worden gegeven naar provincie (eventueel exclusief HSL en Betuwelijn)?

In het MIT/Projectenboek zijn alle infrastructuurprojecten per provincie weergegeven. Het is echter niet goed mogelijk om de budgetten over de regio's en provincies te verdelen. Topografisch is dit lastig, omdat een aantal projecten regiodanwel provinciegrenzen overschrijdt. Een tweede pijnpunt is dat effecten van projecten in een aantal gevallen regiodanwel provinciegrenzenoverschrijdend zijn. Een infrastructurele maatregel in de ene provincie heeft in een aantal gevallen ook effecten in een andere provincie. Mede hierom is het totale infrastructuurprogramma met de regionale partners doorgesproken en in 1998 door de regio's, waaronder provincies, ondertekend.

Als de maatregelen in het kader van het BOR een onverbreekelijke samenhang hebben, waarom krijgt het Rijk dan niet in vergaande mate invloed op het in dit kader gevoerde regionale verkeers- en vervoersbeleid?

In het kader van BOR worden regionale mobiliteitsfondsen ingesteld, die tot doel hebben dat regionale bestuurders maatwerkbeleid kunnen voeren op het gebied van verkeer en vervoer. Daarmee krijgen de regio's meer armslag om op hun domein hun verantwoordelijkheid waar te maken bij het verbeteren van de bereikbaarheid. Dat is essentieel voor een succesvolle gezamenlijke aanpak. Deze versterking van de regionale verantwoordelijkheid is als zodanig een onverbreekelijk element in de totale BOR-aanpak. Dat leidt vervolgens voor mij niet tot de redenering dat een sterke bemoeienis vanuit het Rijk met de wijze van invulling van die regionale verantwoordelijkheid nodig is. Immers die verantwoordelijkheid

bestond al en wordt met het BOR alleen maar versterkt. Bestuurs-overeenkomsten maken daar ook heldere afspraken over.

61

Kan nader worden ingegaan op de relatie tussen BOR en MIT? Kan inzichtelijk worden gemaakt hoe de doorvertaling van de additionele FES-middelen gaat plaatsvinden? Zijn er nog wijzigingen ten opzichte van de brief van de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat van 16 juni 2000?

De additionele middelen ad. 8 981 mln worden in het volgende tempo aan het Infrastructuurfonds toegevoegd:

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	20 09	2010	Totaal
21	544	727	1 564	1 489	1 307	918	665	501	498	747	8 981

Het bedrag van 21 mln in 2000 is uiteindelijk toegevoegd uit de algemene middelen, zodat de FES-bijdrage 8 960 mln bedraagt.

Ten opzichte van de brief hebben zich inhoudelijk geen wijzigingen voorgedaan. Wel heeft het Kabinet besloten tot prijscompensatie over genoemde FES-middelen, en zijn de projectkosten aan de nominale prijsontwikkeling aangepast.

62

Hoe stelt de regering zich de voeding van de regionale mobiliteitsfondsen door de lagere overheden voor?

De regio's die al een BOR-overeenkomst met het Rijk hebben gesloten, zullen voor 1 januari aanstaande aangeven wanneer en hoeveel middelen zij in de regiofondsen zullen storten.

63

Hoe kunnen tolweg en spitstarief naast elkaar werken? Worden met het spitstarief niet de eventuele «klanten» voor de tolweg afgeroomd?

Ja; afromen is uiteraard onderdeel van de exploitatiestudie.

64

Waarom bevat het BOR geen impulsen voor het vervoer over water?

Initiatieven voor personenvervoer over water worden op regionaal niveau ontwikkeld. Daarbij gaat het vooral om de exploitatie, die door regionale overheden kan worden bekostigd uit het exploitatiebudget voor stads- en streekvervoer. Verder lopen er al diverse experimenten, die nog worden geëvalueerd. Daarom is in het BOR geen extra impuls voor vervoer over water opgenomen.

65

Wat is de huidige stand van zaken rond de doelgroepstroken? Waar is sprake van doelgroepstroken, en waar zijn uitbreidingen gepland? Hoe verhouden doelgroepstroken zich tot rekeningrijden en betaalstroken?

Bij doelgroepstroken kan onderscheid worden gemaakt tussen vrachstroken en busstroken.

Met betrekking tot vrachstroken is er op de A16/A20 een vrachtstrook gerealiseerd. In de periode t/m 2005 is 2 km. vrachtstrook voorzien in Noord-Holland (A8 en A10), 5 km. in Zuid-Holland (A16) en 16 km. in Gelderland (A50).

Wat betreft busstroken is er t/m 1999 circa 74 km. aan busstroken gerealiseerd met name in Noord-Zuid-Holland. Tot en met 2005 worden er nog 3 busstroken voorzien in Noord-Holland (A9), Noord-Brabant (N769) en Zuid-Holland (A59).

Tijdens de proefperiode in het kader van de spitsheffing is er geen verband tussen doelgroepstroken en spitsheffing, omdat de overeengekomen heffingslokaties zich niet op de plaatsen van de doelgroepstroken bevinden.

De betaalstrook kan worden opgevat als een doelgroepstrook, waarbij weggebruikers tegen betaling van deze weg gebruik mogen maken.

66

Op welke wijze wil de regering op korte termijn komen tot een betere benutting van bestaande infrastructuur, waar het gaat om de knelpunten A 28 bij Zwolle en A1 bij Deventer-Apeldoorn, en dan met name de tweede fase bij Zwolle en het wegvak Deventer-Twello?

Met betrekking tot de A28 ben ik in 1999 samen met de Gemeente Zwolle en de Provincie Overijssel een zogeheten benuttingenstudie gestart naar de mogelijkheden om de capaciteit op het traject Hattemberbroek-Lankhorst te vergroten, met gebruikmaking van de reeds bestaande infrastructuur. De afgelopen maand is dit onderzoek afgerond en heb ik met beide partijen overeenstemming bereikt over uitvoering van de zogenaamde 1e fase-benuttingenpakket op het grootste knelpunt, het traject door Zwolle. Ik ga ervan uit dat met de uitvoering van dit pakket in 2002 een aanvang wordt genomen.

Door u wordt gesproken over een «tweede fase bij Zwolle». Ik veronderstel dat u met de door u gememoreerde 2e fase de aanpak bedoelt van het gedeelte ten noorden en ten zuiden van Zwolle op het traject Hattemberbroek-Lankhorst. Over de 2e fase heb ik nog geen beslissing genomen. Dit hierbij behorende maatregelenpakket maakt deel uit van een MIT-Verkenning die mijn ministerie momenteel verricht naar de problematiek op de A28 Zwolle-Meppel. Deze Verkenning moet een beeld geven van de feitelijke achtergronden van de verkeersproblematiek op de A28 en de noodzaak en mogelijkheden om te komen tot een structurele oplossing voor de langere termijn (2010-2020). Tot de te onderzoeken alternatieven bij de problematiek kunnen ook oplossingen in de sfeer van capaciteitsuitbreiding behoren. Op basis van de verkenning beslis ik in 2001 over de verdere aanpak.

Op de A1 is op het wegvak Deventer-Twello enkele jaren geleden een verlengde invoegstrook in westelijke richting gerealiseerd. Door de groei van het verkeer is de capaciteit van het gedeelte Twello-Beekbergen onvoldoende, hetgeen tot files leidt op het voorliggende wegvak.

Verder loopt er voor de A1 Deventer-Beekbergen (bij Apeldoorn) momenteel, in combinatie met de A50 Beekbergen-Waterberg (bij Arnhem), een onderzoek naar mogelijkheden tot capaciteitsvergroting in beide richtingen door plus- of spitsstroken. Daarbij worden tevens de eventuele consequenties van grotere verkeersstromen voor het knooppunt Beekbergen in beeld gebracht. In de eerste helft van 2001 moet duidelijk worden of, en zo ja welke, maatregelen eventueel op kortere termijn uitvoerbaar zijn. Voor de A1 is een beperkt budget gereserveerd in de jaren 2003/2004.

67

Waarom wordt alleen op de A12 (in het kader van de benutting) een inhaalverbod voor vrachtwagens op een 2x3-strooks weg voorgesteld?

Het bedoelde inhaalverbod op de A12 tussen knooppunt Gouwe en knooppunt De Meern is een proef met een inhaalverbod voor vrachtwagens in de spits. In deze proef wil ik nagaan welke effecten het inhaalverbod heeft op de doorstroming en de verkeersveiligheid. Vanwege het proefmatige karakter van het inhaalverbod – tot nu toe geldt het inhaalverbod voor vrachtwagens in de spits alleen op weggedeelten met 2x2 rijstroken – beperk ik mij vooralsnog tot één traject. Afhankelijk van de resultaten van de proef besluit ik óf, en onder welke voorwaarden, 2x3-strooks weggedeelten van een inhaalverbod voor vrachtwagens worden voorzien.

68

Kan een overzicht worden gegeven van de al bestaande en nog komende inhaalverboden voor vrachtwagens op het Rijkswegennet (2x2-strooks wegen)?

Momenteel geldt op ongeveer 800 kilometer van het rijkswegennet een inhaalverbod voor vrachtwagens in de spits. Dit is ongeveer 35% van het totale snelwegennet. Het inhaalverbod geldt op snelwegen met een benuttingsgraad van 60% of meer van 6.00–10.00 uur en van 15.00–19.00 uur. Vooralsnog voorzie ik geen verdere uitbreiding van het inhaalverbod op 2x2-strookswegen.

De inhaalverboden zijn ingesteld op delen van de volgende rijkswegen: A1, A2, A4, A7, A8, A9, A12, A15, A16, A20, A27, A28, A44, A50, A58, A59, A67, A73 en A76. Een gedetailleerd overzicht is gepubliceerd in de Staatscourant van 2 september 1999.

69

Worden de toepassingsmogelijkheden van benuttingsvarianten, waarbij de wegcapaciteit kan worden vergroot door op het bestaande wegdek het aantal rijstroken te vergroten, alleen onderzocht voor zover het de Hoofdwegenprojecten betreft die zich in de planstudiefase bevinden? De inhoud van de brief van de minister van 31 oktober 2000 (DGP/VI/U.00.03334) lijkt daarop te wijzen. Waarom wordt niet ook naar andere wegen, waarover niets in het MIT is opgenomen, gekeken?

In beginsel zijn de MIT-projecten, die zich in de planstudiefase bevinden de meest filegevoelige wegvakken. Bij al deze projecten geldt dat wordt onderzocht in hoeverre het toepassen van benuttingsmaatregelen (bijvoorbeeld door vergroten aantal rijstroken) de wegcapaciteit zodanig vergroot dat het congestieprobleem wordt verminderd. Hiervoor zijn in het MIT financiële middelen gereserveerd.

Daarnaast wordt binnen het programma Verkeersbeheersing onderzocht in hoeverre er mogelijkheden zijn om ook op andere wegen kleinschalige benuttingsmaatregelen, zoals toeritdosering, toe te passen. Daarbij geldt als voorwaarde dat er sprake moet zijn van een congestieprobleem op bepaalde gedeelten van de weg.

70

Waarop is de verwachte omvang van de opbrengsten uit de spitsheffing (765 miljoen) gebaseerd?

Dit bedrag was een eerste inschatting van de opbrengsten op basis van 11 heffingspunten op het hoofdwegennet. Nu op 12 oktober 2000 bestuurs-overeenkomsten met drie regio's in de Randstad zijn gesloten, waarin is opgenomen dat 8 heffingspunten op het hoofdwegennet zullen worden geplaatst, zal deze raming worden bijgesteld. Indien met de vierde regio in de Randstad alsnog een bestuursovereenkomst wordt gesloten, zal deze raming weer worden bijgesteld.

71

Kan een nadere onderverdeling gemaakt worden van de te verwachten opbrengsten uit de spitsheffing over de tolpoorten, per regio en per jaar uitgesplitst?

Specifieke ramingen van de opbrengst voor de respectievelijke 8 beoogde heffingspunten, uitgesplitst per regio, zijn niet voorhanden. Wel is globaal een gemiddelde opbrengst per heffingspunt ingeschat. Deze bedraagt ongeveer 8 à 9 miljoen gulden per jaar. Afhankelijk van het aantal rijstroken kan deze opbrengst hoger, of lager uitvallen. De opbrengst in een regio met 2 heffingspunten kan op basis van dit gemiddelde worden ingeschat op 16 à 18 miljoen gulden per jaar, de opbrengst in een regio met 3 heffingspunten op 24 à 27 miljoen gulden per jaar.

72

Waarom is voor het openbaar vervoerprogramma geen geld beschikbaar gesteld voor uitvoeringsuitgaven, en bij het wegenprogramma een bedrag van 415 miljoen gulden?

In de begroting van het Infrastructuurfonds wordt alleen een onderscheid tussen product- en uitvoeringsuitgaven gemaakt indien het uitgaven van Rijkswaterstaat betreft (zie de toelichting op pagina 23). Om deze reden wordt voor het wegenprogramma een bedrag van f 415 mln voor uitvoeringsuitgaven zichtbaar gemaakt.

Het openbaar vervoerprogramma wordt door NS Railinfrabeheer (RIB) of door de lagere overheden uitgevoerd. De uitvoeringsuitgaven zijn bij OV-projecten integraal onderdeel van de projectkosten. Er is dus ook bij het OV-programma geld voor de uitvoeringsuitgaven.

73

Kan voor de BOR projecten een onderverdeling worden gegeven van de geschatte uitgaven, per jaar en per project, tot en met 2010?

Als beleidslijn wordt gehanteerd dat geen kasreeksen worden genoemd van projecten die nog niet in de realisatiefase zijn opgenomen. Verder verwijs ik u naar de brief van 28 juni 2000 inzake kamervragen BOR, vraag 36, (voor wat betreft het tempo van beschikbaar komen van de extra middelen voor BOR) en naar de bijlagen bij de begroting voor het Infra-fonds (waarin de projectoverzichten zijn opgenomen).

74

In hoeverre is er sprake van een versnelling van de geplande werkzaamheden aan de A13/A16, ten opzichte van het eerdere MIT, mede in het kader van het BOR?

In het vorige MIT is aangegeven dat het project A13/16 (categorie 3a) als PPS-project opgepakt zou worden. De stadsregio Rotterdam heeft hiertoe, met instemming van Verkeer en Waterstaat, het initiatief genomen. In het vorige MIT is geen termijn aangegeven wanneer het project gerealiseerd zou kunnen worden.

In de bestuurlijke overeenkomst met de regio Rotterdam is opgenomen dat er voorshands indicatief 600 miljoen gereserveerd is voor de aanleg van de A13/16. Tevens is aangegeven dat gestreefd wordt het project uit te voeren vanaf 2007. Of dit haalbaar is hangt af van het definitieve pps-voorstel en de nog te doorlopen (tracé-mer-)procedure.

75

Wat blijft er over van de inzet van de regering dat het BOR een totaalpakket is, waarvan afzonderlijke onderdelen niet kunnen worden geschrapd, als Utrecht definitief niet akkoord gaat met het pakket?

Voorop staat dat ook met Utrecht nog steeds een overeenkomst wordt nagestreefd. Mocht die er onverhoopt niet komen, blijft voor de regering de uitvoering van de overeenkomsten met de drie andere regio's onverkort gehandhaafd. Er is dan helaas geen Randstad-brede BOR-aanpak, maar nog steeds blijft er sprake van een totaal aanpak van de bereikbaarheid in de regio's waar de overeenkomsten wel mee zijn gesloten.

76

Wat zullen de effecten van het spitstarief op de files zijn als Utrecht definitief niet akkoord gaat met de proef?

Utrecht is een zeer file-gevoelig gebied. De situatie zal dus zeker verslechteren.

77

Waarom worden de onderdelen uit het wegenprogramma BOR vrijwel allemaal eerder uitgevoerd dan de onderdelen uit het openbaar vervoerprogramma BOR?

Bij de planning van het BOR-programma inzake extra investeringen in wegen en openbaar vervoer, zoals is aangegeven in het BOR-besluit van mei 2000, spelen twee hoofdfactoren een rol. De benodigde tijd voor planprocedure, planvoorbereiding en planuitvoering enerzijds en de beschikbaarheid van extra middelen op desbetreffende begrotingsonderdelen om tot een realisatiebesluit te komen anderzijds. Beide gegevens samen leveren het resultaat op van de aangegeven planningen. Bij de regionale OV-projecten speelt hierbij een rol dat regionale overheden de initiatiefnemer zijn (zij dienen uiteindelijk een subsidieaanvraag in), voor rijkswegen is de rijksoverheid zelf initiatiefnemer. Bij de OV-projecten in het BOR is – rekening houdend met de beschikbaarheid van extra middelen – uitgegaan van een reële planning van het tijdstip waarop regionale overheden een uitgewerkt plan kunnen indienen en bij de wegenprojecten is uitgegaan van een zo strak mogelijk aangehouden planprocedure.

78

Welke concrete afspraken zijn gemaakt met de betrokken regio's over de verhouding in de regionale mobiliteitsfondsen tussen investeringen in openbaar vervoer en in wegen?

In de bestuursovereenkomsten met de regio's is of wordt vastgelegd dat de middelen grotendeels worden besteed aan openbaar-vervoerprojecten. Bij de door de regionale partners onderling gesloten fondsovereenkomsten is een indicatieve projectenlijst toegevoegd. (De fondsbeheerders zullen de komende maanden met de aangesloten gemeenten en provincie overleggen over de voeding van het fonds en het definitieve projectenprogramma). De beheerder van het fonds zal jaarlijks voor 1 april over het voorgaande jaar aan de Minister van Verkeer en Waterstaat een financieel verslag uitbrengen over de besteding van de middelen van het fonds.

79

Welke aandacht wordt, in financiële termen, in het kader van het BOR gegeven aan het fietsbeleid?

De mobiliteitsfondsen bieden regio's de mogelijkheid om een substantieel eigen verkeer- en vervoerbeleid te voeren. Hieronder vallen ook maatregelen op het gebied van fietsbeleid.

80

Kan van elk van de op bladzijden 23 en 46 omschreven onderdelen van het wegenprogramma BOR worden aangegeven welk probleem er moet worden opgelost, en welke financiering daarvoor wordt gebruikt?

Hierbij vindt u de projecten waarover met de regionale overheden in het kader van BOR afspraken zijn gemaakt.

Op de A9 tussen de knooppunten Velsen en Badhoevedorp is de doorstroming van het verkeer een probleem.

De benutting van de A9 geeft een sterke verbetering van de doorstroming van het verkeer aldaar.

De kosten voor de benutting A9 op dit wegtraject zijn, voorzover nu bekend, 90 miljoen gulden.

Op de A1 en de A9 (Holendrecht–Diemen) zijn de congestiekansen beduidend groter dan de normwaarde, op delen van de A1 zelfs groter dan 35%. Het project Benutting A1/A6/A9 doorloopt de tracéwetprocedure. Voor dit project en het project A9 Velsen-Badhoevedorp is in het BOR f 670 miljoen beschikbaar.

De Brug bij Muiden is van belang omdat de aanleg hiervan noodzakelijk is om het project Benutting A1/A9 uit te voeren. Over de Vecht moet namelijk extra capaciteit gecreëerd worden. Dit project voorziet daarin. Financiering komt uit het BOR (120 miljoen).

De aanpak van het knooppunt A4/A9 Badhoevedorp is van belang omdat het alleen dan zinvol is benuttingsmaatregelen op de A4 en de A9 te treffen. Dit project voorziet daarin. Financiering komt uit het BOR (200 miljoen).

De bijdrage aan de N201 is nodig ten behoeve van de infrastructuur in het economisch snel groeiende gebied rond mainport Schiphol. Herstructurering van het wegennet is noodzakelijk. Hierbij wordt gezocht naar een goed evenwicht tussen de functies van het hoofdwegennet en van het onderliggende wegennet. Het Rijk draagt 200 miljoen bij.

Bij de Coentunnel, Westrandweg/Halfweg en de A6/A9 vormt de doorstroming van het verkeer het knelpunt.

Financiering vindt plaats op basis van PPS. Voor de Coentunnel/Halfweg en Westrandweg geldt wel dat wanneer PPS niet tot de mogelijkheden behoort, van het publieke deel een dusdanig deel wordt gereserveerd dat uitvoering van deze projecten in enigerlei uitvoeringsvariant mogelijk blijft.

Dat geldt ook voor de A9 (betaalstroken). Ook hier wordt de norm voor de congestiekans niet gehaald. Over financiering wordt besloten wanneer proeven met betaalstroken een succes blijken te zijn.

Voor de A4 (De Hoek–Prins Clausplein) worden rond 2010 en zeker voor 2020 zware bereikbaarheidsproblemen verwacht, met name voor het deel tussen Den Haag en Schiphol/Amsterdam.

In het BOR-pakket is de mogelijkheid geboden aan private partijen om een plan te ontwikkelen om deze problemen voor een deel te ondervangen door aanleg van een zogenoemde «doorstroomroute». Daarin wordt infrastructuur zo aangelegd dat de automobilist de keuze wordt geboden om

tegen betaling een congestievrije doorstroming te hebben. Mede gezien het landelijke belang van deze verbinding tussen de beide Mainports onderzoekt V&W zelf de mogelijkheden voor reguliere benutting of verbreding in een Tracéwet procedure.
Geen rijksbijdrage voor 2010 aangegeven. De doorstroomroute moet bekostigd worden op basis van PPS.

A4 Delft–Schiedam heeft als doel de verkeersafwikkeling tussen Den Haag en Rotterdam(haven) te verbeteren. Zolang dit stuk over de A4 er nog niet ligt, neemt de A13 deze functie als achterlandverbinding over. De kans op file op de A13 is fors hoger dan volgens SVV2 gewenst is. In de bestuurs-overeenkomsten met de regio's Rotterdam en Haaglanden is voorshands indicatief een bedrag van f 250 mln. als rijksbijdrage gereserveerd.

A13/A16 is met name bedoeld om de congestieproblematiek op de ruit van Rotterdam (gedeelte tussen het Terbregseplein (Rijksweg 16) en het Kleinpolderplein (Rijksweg 13) op te lossen. In de bestuursovereenkomst met de regio Rotterdam is opgenomen dat er voorshands indicatief 600 miljoen gereserveerd is.

A12 Benutting Den Haag is met name bedoeld om met behulp van benuttingsmaatregelen de congestieproblematiek tussen Den Haag en Gouda op te lossen. In de bestuursovereenkomst met Haaglanden is afgesproken dat er hiervoor f 200 mln. beschikbaar is.

A15 (betaalstroken) is bedoeld om de congestieproblematiek tussen het Beneluxplein en Vaanplein op te lossen. Voorshands is hier geen rijksbijdrage voor gereserveerd.

81

Kan inzicht worden gegeven in de onderhouds- en beheerskosten per tracé (zowel spoor als weg) voor de jaren 2001–2005?

Dit kan nu niet. In het kader van het enkele jaren geïntroduceerde beheerplansysteem Wegbeheer 2000, worden nu kentallen ontwikkeld. Op welk niveau deze geaggregeerd moeten worden, is nog volop in discussie. Of het zinvol is dit per tracé te doen, valt nu nog niet aan te geven; alleen al de definitie van «tracé» is niet op voorhand eenduidig aan te geven.

82

Kan aangegeven worden welke capaciteitswinst gemiddeld kan worden gehaald met de toepassing van BB21? Kan dit ook worden aangegeven ten aanzien van de ombouw naar 25 kV?

Railned heeft in diverse adviezen aangegeven dat met de BB21 systemen gemiddeld een capaciteitswinst van tussen de 10 en 25 procent haalbaar is, waarbij een aantal kleine infra aanpassingen nodig kunnen zijn. Voldoende energievoorziening is wel nodig om met extra veel treinen te rijden. Als gekeken wordt naar de kosten en de baten van het oplossen van energieknelpunten met 1500 V ten opzichte van 25kV, is door Railned aangegeven dat zeker tot 2010 volstaan kan worden met opwaardering van 1500 V.

83

Is het plantechisch haalbaar om in 2001 te starten met Randstadrail?

Neen, RandstadRail kan pas starten nadat de Nootdorpboog, die dient voor de ontsluiting van de NS-lijnwerkplaats Leidschendam, operationeel is. Deze oplevering is gepland voor eind 2004.

Wel zal in 2001 gestart worden met de voorbereiding van de aanleg van de infrastructuur voor RandstadRail.

84

Wanneer zal de besluitvorming over de interoperabiliteit tussen nationale, regionale en lokale rail uiterlijk moeten plaatsvinden? Wordt dit geregeld in de nog te verschijnen AMvB betreffende de capaciteitstoedeling?

Wanneer kan op z'n vroegst worden besloten over lightrail-initiatieven die niet expliciet in het voorliggende MIT worden genoemd, waarbij medegebruik van het spoor door lightraltroestellen wordt beoogd? Is het de regering bekend welke initiatieven momenteel op lokaal of regionaal niveau worden ontwikkeld?

Er zijn verschillende niveaus van interoperabiliteit. Er wordt hard gewerkt aan het op een verantwoorde en betaalbare wijze compatibel maken van lightrailvoertuigen en heavy spoor. Over dit onderwerp vindt geen overleg plaats met NS Railinfrabeheer. Het is niet zo dat het een apart onderzoeksproject is geworden waarover op een gegeven moment definitieve besluitvorming plaats vindt. De problematiek spitst zich momenteel toe op baanvakken waar sprake is van medegebruik van light rail met zware personen- en goederentreinen. Het spreekt voor zich dat dit medegebruik op een veilige wijze gaat plaats vinden. Het gaat hierbij vooral om factoren als botsbestendigheid, detectie in verband met overwegen, automatische treinbeïnvloeding en locatie van seinen (lightrailvoertuigen hebben veel kortere remweg).

Ook worden andere mogelijkheden gezien, bijvoorbeeld zoals in Duitsland wordt toegepast. Daar wordt het voor «heavy spoor»-treinen met veiligheidssystemen voor heavy spoor onmogelijk gemaakt gebruik te maken van het samenloop baanvak waar op dat moment een lightrail trein rijdt. Bij Randstadrail is de oplossing in de infrastructuur opgelost door scheiden van de infra en is er dus geen samenloop baanvak meer met heavy spoor.

Een andere vorm van interoperabiliteit is die waarbij wordt geregeld dat lightrailvoertuigen in het ene gebied ook gebruikt kunnen worden in het andere gebied. Dit heeft zijn nut als een vervoerder na afloop van een concessieperiode in het ene gebied, elders aan de slag gaat. Ik wil terughoudend zijn mij hierin te mengen, aangezien dit primair een taak is voor de vervoerders en de verantwoordelijke regionale overheden. Desgewenst kunnen zij onderling afspraken maken om hun (aanschaf- en afschrijvings)kosten te beperken. Overigens heeft de concentratie onder railvoertuigbouwers ertoe geleid dat het meeste materieel compatibel is. De AMvB voor de capaciteitstoedeling deelt capaciteit toe per markt, maar niet per type voertuig en stelt evenmin interoperabiliteitseisen aan voertuigen.

Als rekening wordt gehouden met de nog niet-beschikte categorie 1-projecten, zoals opgenomen in het MIT/projectenboek, zijn er tot 2010 geen financiële mogelijkheden voor lightrail-infrastructuurprojecten die niet in het MIT zijn genoemd. Momenteel worden negen lightrailinitiatieven met voorrang uitgewerkt (zie ook de notitie Light rail in uitvoering). Andere initiatieven voor light railvoertuigen op het spoorwegnet spelen bijvoorbeeld in de stedendriehoek, in Twente en op het traject Zandvoort-Haarlem. Daar waar sprake is van te decentraliseren spoorlijnen (beter: treindiensten) staat het de betreffende regionale overheid vrij om in plaats van traditionele treinen (Mat 64, Buffel, Railhopper, Wadloper) lichtere treintypen in te gaan zetten, die we thans onder light rail vatten. De voertuigeisen worden dus bepaald door de decentrale overheid. Op het Kernnet staat het de NS vrij stoptreinverbindingen te exploiteren met lichtere voertuigen.

Is de decentrale aansturing van de lightrailprojecten niet de primaire oorzaak van de trage oplevering van deze projecten? Is het niet gewenst de regisserende rol van Verkeer en Waterstaat op dit punt te versterken?

Integendeel. De regionale overheden zijn heel actief bezig light rail op de rails te zetten. Ik waardeer hun inzet bijzonder. De vragen waar zij tegenaan lopen, hadden ingeval van een centrale aansturing ook beantwoord moeten worden. Het is mijn overtuiging dat het in één hand leggen van stads- en streekvervoer en regionale treindiensten, waaronder light rail een optimale uitgangssituatie betekent voor de ontwikkeling van integraal regionaal verkeers- en vervoerbeleid. Gelet op het aandeel van stadsgewestelijke en regionaalgebonden verplaatsingen in het totaal van verplaatsingen acht ik het integreren van regionaal spoorvervoer met het stads- en streekvervoer van zeer groot belang.

In vergelijking met het buitenland zijn we in Nederland nog niet erg lang bezig met de lightrailprojecten (Karlsruhe: meer dan 30 jaar!). De situatie in Nederland is daarenboven anders:

- er zijn veel initiatieven voor medegebruik; dit komt in het buitenland alleen in Duitsland voor;
- we hebben in Nederland te maken met een intensief bereiden spoorwegnet;
- we hebben vrijwel geen oude, niet of weinig gebruikte spoorlijnen rond de steden;
- de morfologie van de steden is anders: geen centrale stad met omland, maar vooral elkaar overlappen de stadsgewesten.

De rol van Verkeer en Waterstaat is vooral een kaderstellende rol met betrekking tot de veiligheidseisen, financiering en beleid. Bovendien stelt VenW kennis ter beschikking via de regionale en technische diensten van Rijkswaterstaat en Railned en Railinfrabeheer. Gewerkt wordt verder aan het opzetten van een kennisplatform.

Hoe verhoudt het beperkte budget voor beheer en onderhoud van vaarwegen zich ten opzichte van het streven om het vervoer over water te stimuleren?

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft hierover op 28 september 2000 overleg gevoerd met de vaste commissie Verkeer en Waterstaat. In dit overleg is toegezegd om de komende jaren (tot 2005) de onderhoudssituatie beheersbaar te houden. Maatregelen die specifiek zijn bedoeld om de toename van vervoer over water te stimuleren zijn doorgaans overigens van een andere orde dan beheer en onderhoud. Ik noem hier bijvoorbeeld de tijdelijke beleidsregeling binnenvaartaansluitingen (TBBV) en de investeringen in de modernisering en verruiming van vaarwegen in het kader van het meerjaren investeringsprogramma vaarwegen (MIT).

Zoals ook gesteld in voorgenoemd overleg wordt bij het uitvoeren van onderhoud prioriteit gegeven aan de hoofdvaarwegen. Daar is immers het vervoersbelang en daarmee de schade bij stremmingen het grootst. Bij kleinere vaarwegen kan een wat groter risico op tijdelijke beperkingen of stremmingen worden geaccepteerd. Het onderhoud zal dan vaker curatief dan preventief kunnen zijn. Soms kan ook de aanwezigheid van omvaarroutes daarbij een rol spelen. In dit verband noem ik bijvoorbeeld het Wilhelminakanaal en de Zuid-Willemsvaart in Noord-Brabant.

Kan een inschatting worden gegeven van de toename van de toekomstige mobiliteit als gevolg van de opkomst van e-commerce? In hoeverre is in

Zie het antwoord op vraag 4.

88

Kan een overzicht gegeven worden van alle gefinancierde en geplande projecten in kader van het programma Duurzaam Veilig? In hoeverre worden gemeenten betrokken bij de uitvoering hiervan, en wat is de rol van provincies en Regionaal Overleg Verkeersveiligheid?

Het Startprogramma Duurzaam Veilig omvat een zeer groot aantal activiteiten, meestal van betrekkelijk geringe omvang, uitgevoerd door en onder verantwoordelijkheid van alle circa 600 wegbeherende overheden (gemeenten, waterschappen, provincies en Rijk). Dat betreft 30 km- en 60 km-projecten en werkzaamheden verspreid over het gehele wegennet in verband met de invoering van «bromfiets op de rijbaan», «voorrang op verkeersaders» en «voorrang fietser van rechts». Bovendien ontplooiën diezelfde overheden, samen met anderen, activiteiten op het gebied van categorisering van wegen, educatie, voorlichting en handhaving. De Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid en de koepels van wegbeheerders spelen in dat geheel een belangrijke rol door onder andere stimulering, uitwisseling van kennis en ervaring en het opzetten van gezamenlijke activiteiten. Het geven van een overzicht van al die activiteiten is ondoenlijk en zou ook niet passen bij de rol van de minister in het licht van de autonomie op het gebied van het wegbeheer en de decentralisatie van het verkeers(veiligheids)beleid.

Op dit ogenblik loopt een evaluatie «COVER» van de convenanten VERDI, Decentralisatie Impuls Verkeersveiligheid en Duurzaam Veilig. Deze evaluatie is breed opgezet met alle geledingen in alle regio's. Ik zal u op de hoogte houden van de resultaten.

89

In hoeverre bestaat er samenhang tussen de door Verkeer en Waterstaat uitgetrokken bedragen voor lightrail en de op de begroting van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu opgenomen extra gelden ten behoeve van netwerksteden?

Het bedrag op de begroting van VROM dat uitgetrokken is voor het concept netwerksteden uit de 5e Nota over de Ruimtelijke Ordening is bedoeld ter uitwerking van het ontwikkelingsperspectief stedelijke netwerken in algemene zin, en niet specifiek ten behoeve van infrastructuur. In die zin is er geen verband met de op de begroting van VenW-uitgetrokken bedragen voor light rail.

90

Waarom is het budget ten behoeve van onderhoud niet verhoogd?

Ik heb reeds vanaf 2004 extra geld uitgetrokken voor beheer en onderhoud van de rijkswegen. Daarnaast kijk ik op dit moment ook naar mogelijkheden voor verdere besparingen op het programma. Met het extra geld vanaf 2004 en deze mogelijke besparingen kan de instandhouding van het huidige areaal naar het zich nu laat aanzien op een redelijk niveau gewaarborgd worden.

91

Met betrekking tot beheer en onderhoud van vaarwegen wordt het accent gelegd op de hoofdvaarwegen. Welke problemen kan dit opleveren voor de kleinere vaarwegen die voor nieuwe vervoersprojecten vaak van groot belang zijn?

Zie het antwoord op vraag 86.

92

Op hoeveel tracés van het hoofdwegennet worden dit jaar de wettelijke grenswaarden voor geluidsoverlast overschreden? Hoe staat het bijvoorbeeld met de A9 (Gaasperdammerweg) en de A1 bij Hengelo? Is het juist dat op wegvakken, waar sprake is van overschrijding van de geluidsnormen, aanpassingen slechts mogelijk zijn door middel van ingrepen in de weg en niet door autonome ontwikkelingen? Op moment van aanleg waren de prognoses van het te verwachten autoverkeer te laag, waardoor geplande voorzieningen onvoldoende bleken.

Bij de aanleg en reconstructie van wegen is uitgegaan van de groei van het verkeer op basis van het SVV II-beleid. Op basis van deze groeicijfers is gezien welke geluidsmaatregelen moesten worden getroffen. Nu blijkt dat de groei van het verkeer over de jaren groter is dan de groei die op basis van het SVV II werd verwacht. De feitelijke geluidsbelasting is daarom op een deel van het hoofdwegennet hoger gebleken dan is berekend.

Uit onderzoek naar de omvang van deze problematiek is duidelijk geworden dat deze problematiek speelt op zo'n 8.5% van de rijbaanlengte van het hoofdwegennet.

De wegbeheerder is conform de Wet Geluidhinder verplicht bij aanpassing van de weg (reconstructie), te bekijken of ook aanpassingen van de geluidsmaatregelen nodig is.

93

In hoeverre spelen gezondheidseffecten een rol bij de aanleg en verbreding van Rijkswegen? In hoeverre wordt rekening gehouden met recent onderzoek hierover in Frankrijk, Oostenrijk en Zwitserland, waaruit bleek dat jaarlijks 40 000 mensen sterven door luchtvervuiling, voor de helft afkomstig van uitlaatgassen?

Voorafgaande aan de aanleg en/of verbreding van rijkswegen worden trajectnota's/milieu-effectrapportages gemaakt. In deze trajectnota's/milieu-effectrapportages en de daaraan gekoppelde besluitvormingsprocedures spelen de gezondheidseffecten van de verschillende alternatieven, zoals luchtverontreiniging en geluidhinder, een belangrijke rol. Vooral de gevolgen van luchtverontreiniging komen steeds meer in de belangstelling te staan. Het spreekt vanzelf dat dit in de besluitvorming terugkomt. In de standpunten, welke de Kamer worden toegezonden, worden de consequenties dan ook opgenomen.

94

Op welke twee trajecten wordt de proef met het nieuwe veiligheidssysteem voor het railverkeer gehouden. Wat is het verschil tussen BB21 en BEV21?

Op de trajecten Leeuwarden–Meppel en Maastricht–Heerlen worden proeftrajecten ingericht om het nieuwe beveiligingssysteem Bev 21 te beproeven in combinatie met GSM-R. Bev 21 is een beveiligingssysteem dat voldoet aan de Europese richtlijnen en eisen. Het programma BB21 dat bij Railinfrabeheer wordt ontwikkeld, bestaat uit een aantal technische deelsystemen waaronder Bev 21, GSM-R, VPT+ en 25 kV.

95

Kan een geactualiseerd overzicht worden gegeven, per jaar en per project, van de uitgaven uit het budget van 2 miljard voor inpassingsmaatregelen, vanuit het Regeerakkoord? In hoeverre is hierbij sprake van (boven)-wettelijke inpassing, en op basis van welke wettelijke voorschriften?

Bij brief van 27 oktober 1999 heb ik in de bijlage aangegeven hoe ik de f 2 mld aan inpassing uit het Regeerakkoord heb verdeeld over de projecten.

De f 2 mld is integraal toegevoegd aan het Infrafonds. De inpassingskoten maken integraal onderdeel uit van de totale projectkosten. Het is derhalve niet mogelijk de ontwikkeling van de inpassingskosten afzonderlijk zichtbaar te maken. In het MIT/Projectenboek wordt voor de projecten uit genoemde bijlage de actuele stand van zaken gegeven. Voor inpassing geldt dat er bij de aanleg van infrastructuur rekening wordt gehouden met wettelijke en beleidsmatige eisen aan de vormgeving van de infrastructuur en de inpassing ervan in de omgeving. De wettelijke eisen zijn vastgelegd in de Wet geluidhinder, in wettelijke maatregelen met betrekking tot archeologische vondsten en bodemsanering, de Wet verontreiniging Oppervlaktewater, de Natuurbeschermingswet. Met beleidsmatig wordt bedoeld op de beleidslijnen uit onder andere het Structuurschema Groene Ruimte en de VINEX en met het gegeven dat er bij het ontwerpen van een tracé rekening wordt gehouden met de landschappelijke omgeving (er wordt nooit simpelweg een rechte streep op de kaart getrokken).

96

In hoeverre is al rekening gehouden met extra middelen ten behoeve van geluidsbeperking vanwege de intensievere benutting van wegen? Welke relatie ligt er met de begroting van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu? Wie is de (financieel) verantwoordelijke voor geluidsmaatregelen?

In nagenoeg alle gevallen is de geluidsbelasting bij verkeer in de nachtperiode maatgevend voor de te nemen geluidsmaatregelen. Benuttingsmaatregelen zijn primair bedoeld om in de spits over een grotere verkeerscapaciteit te beschikken. Bijkomend voordeel daarvan kan zijn dat ook minder verkeer uitwijkt naar de nacht. Hoewel benuttingsmaatregelen dus niet of nauwelijks leiden tot meer geluidsbelasting, zal handelend conform de letter van de Wet Geluidhinder toch in een groot aantal gevallen naar verwachting aanvullende geluidsmaatregelen geëist worden. De middelen die dit vergt zullen, als geen aanvullende gelden beschikbaar worden gesteld, ten koste gaan van de bestaande budgetten van Verkeer en Waterstaat.

97

Wordt het MIT/Projectenboek elk jaar geactualiseerd?

Zie het antwoord op vraag 7.

98

Waarom worden de waterbeheerprojecten niet afzonderlijk toegelicht in het Projectenboek?

De projectbeschrijvingen in het Projectenboek beperken zich tot de verkeers- en vervoersprojecten uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport.

99

Waarom worden de projecten in categorie 3a niet integraal beschreven?

Voorzover mogelijk is dat ook gebeurd.

100

Wanneer is de verkenning «Verhoging rijsnelheden bestaande net» gereed? Wordt hierbij ook ingegaan op de mogelijkheden voor 25 kV en BB21 en de noodzaak van veiligere overwegen?

101

Wie of wat is Spooransluitingen BV? Kan nader worden toegelicht wanneer deze bijvoorbeeld ontstaan is, en wie de aandeelhouder(s) daarvan zijn? Kan de problematiek van de spooransluitingen uitgebreider worden toegelicht?

Bedoelde spooransluitingen zijn met alle activa en passiva sedert 1 januari 2000 ondergebracht in een nieuw NS bedrijfs onderdeel van NS Groep, de NS Spooransluitingen BV.

Bij het overgangscontract «Over de Wissel» uit 1995, waarbij de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen werd geregeld, is de juridische overdracht van de spoorweginfrastructuur afgesproken. De openbare infrastructuur ging in eigendom over naar Rail Infra Trust/NS Rail Infra-beheer (RIT/RIB), de «commerciële» infra naar NS Vastgoed. Om pragmatische redenen is in 1995 afgezien van een gelijksoortige afspraak met betrekking tot de overdracht van de eigendom van de spooransluitingen van NS Cargo naar particuliere bedrijven, cq bedrijfsterreinen. Het betreft ongeveer 350 aansluitingen.

In de tekst van het contract «Over de Wissel» wordt van deze gang van zaken geen uitdrukkelijke vermelding gemaakt. Alleen in de «objectenlijst bij definitie infrastructuur» wordt melding gemaakt van de «particuliere sporen = spooransluitingen» en in de toelichting is aangegeven dat de hierop betrekking hebbende overeenkomsten met derden naar het vm. NS Cargo gaan. Nadien is regelmatig overleg gevoerd tussen V&W en het vm. NS Cargo om een regeling te vinden die non-discriminatoire toegang van nieuwe spoorbedrijven tot deze spooransluitingen mogelijk maakt. Formeel legde het vm. NS Cargo derden die van spooransluitingen gebruik willen maken geen belemmeringen in de weg. Echter de praktijk wijst uit dat het derden wel moeilijk gemaakt kan worden met hoge rekeningen, moeizame informatieverstrekking etc. Vanuit oogpunt van non-discriminatoire toegang spoorvervoerders wordt thans bezien of, en zo ja onder welke condities, een overdracht van alle spooransluitingen aan de staat wenselijk is.

102

Gaat u, conform de aanbeveling van de Algemene Rekenkamer, een onderzoek uitvoeren naar nut en noodzaak van een eventuele Zuidtak van de Betuweroute? Waarom staat de Zuidtak, zonder dit aanbevolen onderzoek, toch reeds in PKB deel 1 van het NVVP?

Reeds sinds eind 1999 wordt de «Verkenningstudie Goederenroutes Zuid-Nederland» uitgevoerd. Zoals ook al gemeld in eerdere begrotingen wordt in dat kader ook gekeken naar nut en noodzaak van een eventuele Zuidtak Betuweroute. Die Verkenning wordt in de eerste helft van 2001 afgerond. In het NVVP (deel B, blz. 14, kaart Spoorwegnet) staat derhalve expliciet aangegeven dat het bij de Zuidtak Betuweroute om een «verbinding in studie» gaat.

103

Ziet de regering mogelijkheden voor realisatie van het station Reeshof in Tilburg in 2002/2003?

In de onlangs gezonden brief aan de Tweede Kamer blijkt dat de vervoerwaarde van het station Reeshof onder de grens ligt van 1000 nieuwe reizigers die gebruik gaan maken van het station. Het verouderen van de gegevens is relevant voor die stations die bij het onderzoek door Railned ten behoeve van het toetsingskader onder de norm van 1000 nieuwe reizigers vielen en waar sinds het onderzoek is afgerond besluiten zijn

genomen die leiden tot meer woningen en/of meer werkplekken in de directe invloedssfeer van het station. Dit is voor Reeshof relevant. Uit het recent gepresenteerde onderzoek van Railned naar de vervoerwaarde blijkt dat Reeshof nu positief scoort op het criterium meer dan 1000 nieuwe reizigers per dag.

Volgens de begroting van het Infrafonds is er vanaf 2005 f 10 mln per jaar beschikbaar voor aanleg van nieuwe stations. Naar aanleiding van de Notitie Aanleg Nieuwe Stations is recentelijk met de gemeente Tilburg een nadere afspraak gemaakt over herprioritering van beoogde nieuwe stations in die regio. Gezien het positieve beeld van de vervoerwaarde komt Reeshof in aanmerking voor financiering tot maximaal f 10 mln en wordt de financiering geregeld in de realisatietabel voor de jaren 2002 of 2003. Er wordt een beschikking afgegeven voor de aanleg van het station in 2002/2003. Hiermee vervalt het beoogde station Berkel Enschoot in die regio.

De verwachting is dat naast de kosten voor de aanleg van het station zelf, ook aanleg van extra infrastructuur nodig is om de bediening van het station in te passen in de dienstregeling. Ten aanzien van de kosten voor deze infrastructuraanpassingen zal in overleg met de gemeente Tilburg worden bezien hoe dit financieringsvraagstuk op te lossen.

104

Wat is de stand van zaken rond het opnemen in het MIT van projecten van ondergronds transport, en waarom is of wordt daarvoor een apart actie- en werkprogramma ontwikkeld?

In het MIT 2000 wordt op blz. 33 en 36 gewezen op de verkenningen van de toepassingsmogelijkheden van ondergrondse transportsystemen (OLS).

Ten aanzien van de Rijksbetrokkenheid neemt het Kabinet het standpunt in dat een OLS vooralsnog lokale infrastructuur betreft en geen hoofdinfrastructuur. Dit betekent dat aanleg van dergelijke infrastructuur als een verantwoordelijkheid van bedrijfsleven en lagere overheden wordt gezien. Wel wordt de mogelijkheid onderkend dat bij groot maatschappelijk belang het Rijk een financiële bijdrage kan overwegen. Deze bijdrage kan evenwel niet ten laste van het Infrastructuurfonds worden gebracht, daar bijdragen uit het Infrastructuurfonds aan buisleidinginfrastructuur wettelijk zijn uitgesloten.

Een apart actieprogramma is in het eindrapport van IPOT opgenomen om de voortgang van het werkprogramma zeker te stellen. Zoals ik in mijn brief inzake Ondergronds transport en buisleidingen, mede namens mijn collega's van Economische Zaken en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer heb aangekondigd (kamerstuk 26 018 blz. 5) zal evenwel over de voortgang van dit actieprogramma worden gerapporteerd in de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport.

105

Zijn of worden de te realiseren «voorstad-stations» in het volgende MIT opgenomen?

Nee. Dit omdat in de Rijksbegroting Infrafonds 2001 (zie Planstudieprogramma Railwegen Personenvervoer) bij de omschrijving «Kleine stations» staat aangegeven dat vanaf 2005 f 10 miljoen per jaar beschikbaar is voor aanleg van nieuwe stations. Eerdere realisering (vóór 2005) van nieuwe stations zal vooralsnog afhangen van de bereidheid van gemeenten of derden de investering voor te financieren. Indien vooraf aan de opstelling van de begroting voldoende duidelijkheid bestaat over de te

realiseren stations in enig jaar, dan zou de bovengenoemde omschrijving met een voetnoot kunnen worden toegelicht.

106

Wanneer zal de verkenning Zuiderzeelijn gereed zijn?

De verkenning is zo goed als gereed. De kengetallen kosten-batenanalyse is op 17 november 2000 op internet beschikbaar, evenals een aantal andere achterliggende rapporten. Naar verwachting zal het Kabinet begin volgend jaar een besluit nemen. Hierover zal ik u dan informeren.

107

Kan een overzicht worden gegeven van de locaties waar ondergrondse transportvoorzieningen, zoals kabelgoten, moeten worden aangelegd? Kan hetzelfde gedaan worden ten aanzien van de kruisingen van hoofdinfrastructuur (zie 26 018, nr. 3, bladzijde 2)?

Kabelgoten worden aangelegd op plaatsen waar in de tijd gezien na elkaar een groot aanbod van kabels en of leidingen is te verwachten. Op dit moment wordt een studie uitgevoerd naar de behoefte aan dergelijke voorzieningen.

De noodzaak van voorzieningen ten behoeve van het kruisen van hoofdtransportleidingen met andere hoofdinfrastructuur wordt bepaald in het recent gestarte onderzoek naar de actualisering van het netwerk van ruimtelijke reserveringen voor buisleidingen uit het Structuurschema Buisleidingen. Derhalve is thans nog niet aan te geven waar deze voorzieningen maatschappelijk gewenst zijn.

108

Hoe wil de overheid bewerkstelligen dat gemeenschappelijke buisleidingen voor derden toegankelijk worden gemaakt? Is hiervoor overheidsbezit of de betiteling als publieke voorziening een voorwaarde (zie 26 018, nr. 3)?

In de buisleidingconcessies, zoals deze tot op heden door de Kroon worden afgegeven op basis van een verklaring van algemeen belang, is de toegankelijkheid voor derden geregeld. De wettelijke basis en daarmee de afdwingbaarheid is evenwel nog niet voldoende geregeld. Inmiddels zijn de uitgangspunten voor de systematiek van de concessieverlening, met inbegrip van de mededingingsaspecten, onderwerp geworden van een MDW-Project Buisleiding-concessies (Tweede Kamerstukken, 1999–2000, 24 036, nr. 3 165, blz. 8). De Projectgroep is in oktober 2000 van start gegaan en staat onder leiding van prof mr Th. Drupsteen, hoogleraar aan de Universiteit Leiden en Staatsraad in buitengewone dienst.

Ook aan dit onderwerp zal in het kader van bovengenoemd MDW-project terdege aandacht worden besteed.

Daar waar sprake is van een groot maatschappelijk belang van een buisleiding, maar deze buisleiding een onvoldoende bedrijfseconomisch rendement oplevert, kan op incidentele basis een overheidsbijdrage in de investering van deze buisleiding worden overwogen. In de voorwaarden behorende bij zo'n overheidsbijdrage zal altijd de toegankelijkheid voor derden als één van de voorwaarden worden opgenomen. Overheidsbezit is dus niet noodzakelijk.

In praktijk blijkt overigens dat het bedrijfsleven er zelf ook naar streeft om het leidingnetwerk voor gezamenlijke rekening te exploiteren. Hoge investeringskosten, exploitatierisico's, leveringszekerheid en internatio-

nale concurrentiekracht zijn enkele van de factoren die daar debet aan zijn. Een voorbeeld is de ethyleenleiding van Antwerpen, via Zuid Limburg naar het Ruhrgebied. Een recenter voorbeeld is de, door de chemische industrie, voorgestelde ontwikkeling van een gezamenlijk propyleen-netwerk tussen Rotterdam, Antwerpen, Zuid Limburg en het Ruhr- en Rijngebied.

109

Op basis waarvan concludeert de regering dat het draagvlak voor OLS nog onvoldoende is? Hoe kan dit draagvlak worden vergroot? In hoeverre kan en dient de overheid een rol te spelen bij het logistieke veranderingsproces, het ontwikkelen van een geïntegreerd logistiek netwerk, de standaardisering en automatisering van overslagtechnieken (zie 26 018, nr. 3, bladzijde 3)?

Een OLS kan alleen goed functioneren als onderdeel van een logistieke en intermodale keten. Dat betekent dat alle partijen (verladers, vervoerders, investeerders en exploitanten en overheden) de meerwaarde van een dergelijk systeem moeten inzien. De praktijk is dat bij dergelijke systeeminnovaties daar geruime tijd overheen gaat, temeer daar er geen voorbeelden zijn van werkende ondergrondse logistieke systemen. Bovendien hanteert het bedrijfsleven een korte rendementshorizon en bestaat er onzekerheid over de op termijn te behalen voordelen.

Het draagvlak voor dergelijke ontwikkelingen wordt op meerdere manieren vergroot. In de eerste plaats door met partijen in de markt de logistieke concepten van de toekomst op de agenda te zetten. Connekt en Nederland Distributieland organiseren deze gesprekken. In de tweede plaats door het, in samenwerking met het bedrijfsleven en lagere overheden, uitvoeren van planstudies naar de mogelijkheden van OLS op concrete locaties. In de derde plaats door het testen van de techniek, zoals thans op de Test Site in Delft plaats vindt. Dit moet er toe leiden dat betrokken partijen zich een beter beeld kunnen vormen van alle aspecten verbonden aan een mogelijke invoering van OLS. Hierdoor kan het draagvlak toenemen.

Vanwege de mogelijke maatschappelijke voordelen van een OLS, waar overigens wel het accent meer en meer komt te liggen op de mogelijkheden van ongestoorde logistieke systemen – die ook bovengronds kunnen liggen – stimuleert de Rijksoverheid het onderzoek naar deze innovatie. Dit betreft zowel bijdragen aan de technologie ontwikkeling als marktverkenningen en planstudies. Uitgangspunt daarbij is wel een duidelijke, ook financiële betrokkenheid, van het bedrijfsleven. Vraagstukken als de ontwikkeling van logistieke netwerken, standaardisatie en automatisering van overslagtechnieken maar ook het ontwikkelen van fijn distributie staan daarbij uitdrukkelijk op de agenda.

110

Wanneer kan een voorstel voor een bijdrage uit ICES aan OLS worden verwacht?

Momenteel inventariseert de ICES voorstellen voor mogelijke investeringsprojecten die uit een nieuwe ICES-investeringsimpuls zouden kunnen worden gefinancierd. Eén van die voorstellen betreft het Ondergronds Logistiek Systeem Aalsmeer–Schiphol–Hoofddorp. Dit voorstel zal in de komende maanden, samen met andere voorstellen, door de planbureaus worden doorgerekend op maatschappelijke haalbaarheid volgens de OEEI-systematiek. Vervolgens vindt in ICES een afweging plaats en zal ICES in het najaar van 2001 een advies aan het Kabinet opstellen. Vervolgens zal het Kabinet eind 2001/begin 2002 een zogenoemde impulsbrief formuleren welke een rol zal spelen bij de formatie van het nieuwe

Kabinet in 2002. Het Kabinet zal dan besluiten of een bijdrage aan OLS gehonoreerd gaat worden.

111

Wat is de stand van zaken rond de voortgang van de ontwikkeling van het voorstadstation Tilburg Reeshof? Welke argumenten pleiten voor Rijks-financiering en welke tegen?

Zie het antwoord op vraag 103.

112

Waarom is de verhoging van rijksnelheden opgenomen als onderdeel van de verkenningen? Is de procedure niet reeds verder? Waarom is hierbij alleen volstaan met de karakterisering van het probleem en wordt de beschrijving van de oplossing achterwege gelaten?

In het kader van het NVVP is een verhoging van de snelheden op het bestaand spoor door Railned bezien. In het beleidsvoornemen van het NVVP is dit niet opgenomen, behoudens voor een Rondje Randstad, HSL-oost, de Zuiderzeelijn en Hanzelijn.

In reactie op het plan van Van Gijssel c.s. «Steden binnen handbereik» heb ik bij de vorige begrotingsbehandeling aangegeven dat een algemene verhoging van de snelheden op het netwerk kostbaar is. Het leidt tot slechtere benutting van het spoornet door grotere snelheidsverschillen tussen diverse treinen, en vergt zeer forse investeringen ten behoeve van veiligheid (overwegen, op stations). Deze overwegingen en de infrastrategie in het NVVP hebben er toe geleid dat in het NVVP alleen voor de Deltametropool, de HSL-lijnen en de Zuiderzeelijn hogere snelheden aan de orde zijn en op hun merites worden beoordeeld. Zie hiervoor ook antwoord op vraag 3.

Gelet op het NVVP en BOR is het starten van een verkenning verhogen snelheden op het bestaande net dan ook niet meer opportuun.

113

Wat wordt bedoeld met «de netwerkvorming» door de Zuiderzeespoorlijn. Sluit dit aan bij de definitie van netwerksteden, zoals bedoeld wordt in de vijfde Nota? Wordt de Zuiderzeespoorlijn vooral gezien als infrastructuur ter versterking van de betrouwbaarheid en de ruimtelijke economische structuur, of als innovatie?

De aanleg van een Zuiderzeelijn (ongeacht de techniek) zorgt ervoor dat een tot nog toe ontbrekende schakel aan het netwerk wordt toegevoegd: namelijk een OV-verbinding tussen Lelystad, Emmeloord en Groningen.

114

Wordt, voor de Zuiderzeespoorlijn, eerst een nut- en noodzaakanalyse uitgevoerd en een beoordeling gemaakt in het kader van de OEEL-systematiek?

De verkenning betreft een kengetallen-kosten baten analyse conform de OEEL systematiek. De verkenning heeft zich gericht op de onderlinge vergelijking van een viertal alternatieven. Bij alle alternatieven is uitgangspunt dat de Hanzelijn, de spoorverbinding tussen Lelystad en Zwolle, wordt aangelegd. De verbinding die daarmee ontstaat tussen de Randstad en het Noorden is als referentie in de vergelijking van de alternatieven meegenomen. Uitgaande van dit referentie-alternatief zijn vier alternatieven ontworpen.

3 Zuiderzeelijn-alternatieven

De Zuiderzeelijn loopt van Schiphol via Almere en Lelystad over Emmeloord, Heerenveen en Drachten naar Groningen. Voor dit tracé zijn drie alternatieven ontwikkeld: de verbinding is zowel in de vorm van een Intercitytrein, een hogesnelheidstrein en een magneetzwefbaan.

1 Hanzelijn-plus-alternatief

De Hanzelijn-plus betreft een opwaardering van het referentie-alternatief. Het referentie-alternatief is nog eens bekeken op de mogelijkheden tot snelheidsverhoging door het opwaarderen van het bestaande spoor tussen Amsterdam en Lelystad en tussen Zwolle en Groningen, respectievelijk Leeuwarden.

Op basis van de resultaten besluit het Kabinet of er een planstudie wordt gestart. In dat kader wordt de nut- en noodzaakdiscussie gevoerd.

115

Wanneer wordt er voor het grote infraproject Zuiderzeespoorlijn, conform de toezegging van de Algemene Rekenkamer inzake Beleidsinformatie Betuweroute, een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd?

Zie het antwoord op vraag 114.

116

Wanneer zal worden gestart met de aanleg van de snelle verbinding tussen de Randstad en het noorden, en wanneer kan de Kamer de presentatie krijgen van het onderzoek naar de verschillende varianten van de Zuiderzeespoorlijn?

Zie het antwoord op vraag 106.

117

Waarom is het BOR-onderdeel doorstroomroute A4 opgenomen in de categorie 3a? Schept dit niet verwarring met andere projecten uit de categorie 3a waarvoor geen middelen zijn gereserveerd (zie ook bladz. 9)?

De categorie 3a is bestemd voor projecten waarvoor de planstudie wordt afgemaakt om als basis voor pps constructies te dienen. Delen van de doorstroomroute als Coentunnel/Westrandweg en de A4 Dinteloord Bergen op Zoom maakten reeds deel uit van de categorie 3a. De doorstroomroute kan alleen in een samenwerkingsconstructie met behulp van private middelen gerealiseerd worden. De gehele doorstroomroute is daarom in de categorie 3a geplaatst. Voor alle projecten in de categorie 3a geldt, zij het in wisselende mate, dat er onvoldoende overheidsmiddelen beschikbaar zijn om tot daadwerkelijke realisatie over te gaan.

118

Kan een reactie worden gegeven op de recent gepresenteerde plannen van het bedrijfsleven inzake de doorstroomroute?

Op 31 oktober 2000 heeft een commissie onder leiding van mr drs L.C. Brinkman een advies aan de Minister van Verkeer en Waterstaat gepresenteerd inzake het door het bedrijfsleven gepresenteerde plan «Doorstroomroute A4».

De kerngedachte achter dit advies wordt door de Minister onderschreven: Het is voor de bereikbaarheid van de Randstad van groot belang de doorstroming van het verkeer op de A4 te verbeteren. Bestaande knelpunten op deze route kunnen in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief opge-

lost worden door investeringen in PPS-verband. Het rapport van de commissie Brinkman toont hiervoor enkele interessante oplossingsmogelijkheden. Voor het vervolg wordt een speciale werkgroep onder leiding van een onafhankelijke voorzitter ingesteld. Voor dit vervolgtraject wordt een convenant gesloten tussen bedrijfsleven en Rijk.

119

Geldt voor BOR-projecten, zoals de doorstroomroute A4, onverkort een maximale publieke deelname van 40% van de totale kosten?

Bij de doorstroomroute gaat het Rijk ervan uit dat private partijen substantieel bijdragen (in de orde van 40%). Volgens de plannen van het bedrijfsleven lijkt dat ook haalbaar.

120

De mogelijkheid bestaat dat het Rijk ook goederen in natura inbrengt ten behoeve van de doorstroomroute. Kan dit nader toegelicht worden, inclusief de condities waaronder? Wordt daarbij vastgehouden aan de voorwaarde dat bij een tolweg de automobilist altijd een keuze heeft voor een alternatieve (niet-tol)route?

Als voorbeelden van mogelijk in te brengen gekapitaliseerde goederen in natura zijn bij de doorstroomroute genoemd: de Verlengde Westrandweg, de 2e Benelux tunnel, de A15 Benelux-Vaanplein. Projecten dus die met rijks geld worden gebouwd of waarvoor op de begroting voldoende middelen zijn opgenomen. Zo'n inbreng in natura vormt dan een onderdeel in een groter samenwerkingsverband tussen overheden en private partijen. Bijvoorbeeld de realisatie en exploitatie van het deel van de doorstroomroute rond Amsterdam van Coentunnel via Westrand weg en Verlengde Westrandweg naar de A4. In de plannen voor de doorstroomroute heeft de automobilist altijd een keuze voor een alternatieve route.

121

Waarom is het project vaarweg Lemmer-Delfzijl opgenomen bij de indeling «internationaal»?

Het project is opgenomen in het hoofdstuk (inter)nationaal en valt onder de nationale projecten, omdat het project zich uitstrekt over meerdere provincies.

122

Waarom wordt gekozen voor discontinuïteit in de realisering van het vaarwegproject Lemmer-Delfzijl?

Er wordt niet gekozen voor discontinuïteit. Het project «Vaarweg Lemmer-Delfzijl (inclusief spoorbrug Grou)» bevindt zich thans in realisatiefase en wordt naar verwachting in 2002 afgerond. Het project «Vaarweg Lemmer-Delfzijl (verruiming en kunstwerken exclusief Sauwerd)» bevindt zich thans in de planstudiefase. Voor de uitvoering van dit project is het budget, dat in het kader van »Langman« is afgesproken, gereserveerd in het realisatieprogramma Aanleg Vaarwegen en Waterbeheren. Het planstudieproject kan, nadat de planstudie door de provincies Groningen en Friesland is afgerond en vervolgens positief door het Rijk is beoordeeld, in uitvoering worden genomen.

123

Is het taakstellende budget van 240 miljoen gulden inclusief de bijdrage van derden (Friesland en Drenthe), of moet deze daarbij worden opgeteld?

Het taakstellende budget van f 243 mln. voor de realisatie van het zich thans in planstudie bevindende project «Vaarweg Lemmer–Delfzijl (verruimingen en kunstwerken exclusief Sauwerd)» heeft louter betrekking op de rijksbijdrage aan dit project en is dus exclusief de bijdragen van derden.

124

Wat heeft het overleg tussen het Rijk en de provincie Noord-Brabant inzake het derde perron te Breda opgeleverd?

In het bestuurlijk overleg van 25 oktober heeft de Hoofdingenieur-Directeur voor Noord-Brabant namens mij aan het gemeentebestuur van Breda en het provinciaal bestuur van Noord-Brabant gemeld, dat:

het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in Breda zal zorgen voor de aanleg van:

- een sober en doelmatig derde perron conform de oorspronkelijke scope van de HSL
- twee keersporen aan de oostzijde van het station
- compensatie van goederenwachtersporen ter plaatse van het derde perron, voorzover noodzakelijk, waarbij gezocht zal worden naar de meest doelmatige wijze van compensatie

Het derde perron zal worden gerealiseerd binnen de integrale context van het sleutelproject Breda.

125

Kan een reactie worden gegeven op het rapport Berenschot inzake de HSL-Oost?

Gedoeld wordt op het rapport HSL-Oost: «Benut het bestuurlijk momentum» van 8 september 2000. Dit rapport is gemaakt in opdracht van een bestuurlijke begeleidingsgroep (BBG), waarin bestuurders van provincies, regio's en gemeenten zich hebben verenigd voor de begeleiding van de tracéwetstudies voor de spoorlijn Utrecht–Arnhem–Duitse grens en de rijksweg A12. De BBG had behoefte aan deze «kritische analyse van het concept-standpunt [van de Ministerraad] en de studies waarop dit standpunt zijn gebaseerd.»

Het rapport is mijns inziens moeilijk leesbaar en kan daardoor tot misverstanden leiden. Ook bevat het rapport enkele onjuistheden. De opdrachtgever heeft Berenschot niet toegestaan om door de projectorganisatie van mijn ministerie het rapport in concept op de juistheid van de feiten en op een correcte weergave van zogenoemde standpunten te laten controleren.

Op de vier conclusies van Berenschot ga ik hierna achtereenvolgens in.

1. Vervoerraming

Volgens Berenschot is de gehanteerde vervoerraming laag. Deze stelling is gebaseerd op een dubbeltelling door incorrecte lezing van door Railned beschikbaar gestelde cijfers. (Concreet heeft Berenschot een groeiprognose toegepast op een verondersteld basisgetal van 5700 passagiers in 1997. Het werkelijk aantal passagiers was volgens de NS-tellingen 4800 in 1999.)

Verder beziet Berenschot uitsluitend het maximum groeiscenario. Voor een goede afweging van een investering acht ik het nodig, zoals in de Trajectnota is gedaan, de gehele spreiding te bezien tussen een minimum, een waarschijnlijke en een maximum groei. Zeker daar zelfs de maximum-groei pas in de verre toekomst tot capaciteitsknelpunten zou kunnen

leiden, ligt het voor de hand de werkelijke ontwikkeling af te wachten. Dit geldt des te sterker, omdat de cijfers alleen betrekking hebben op treinen die in het drukste spitsuur in de drukste richting rijden.

Overigens is het voor de trajectnota gehanteerde maximum scenario ook echt een maximum, omdat uit geen enkele bron mij hogere cijfers bekend zijn.

2. Vertrouwen op technieken voor Beter Benutten

Berenschot noemt het vertrouwen op technieken voor Beter Benutten risicovol.

In de door Berenschot beoordeelde studie naar benuttingsvarianten is aangenomen dat in ieder geval over tien jaar de nieuwe beheersings- en beveiligingssystemen – met ingebouwde «benuttings-functionaliteit» – bestaande systemen zullen kunnen vervangen. Dit is een realistische stelling, zoals overigens ook blijkt uit bijlage negen van het Berenschot rapport.

Overigens gaat Berenschot daar ook van uit bij de ontwikkeling van de eigen infrastructuurvariant.

De benoemde risico's betreffen in hoofdzaak vertraging (met meer dan vijf jaar) van BB21 door management- en organisatie risico's. Deze risico's acht ik beheersbaar.

Het is niet verantwoord om «voor de zekerheid» viersporigheid tussen Utrecht en Arnhem aan te leggen; dit terwijl een alternatief voorhanden is, welk uiteraard goed projectmanagement en risicobeheersing vereist.

Tenslotte is de stelling van Berenschot nog gebaseerd op een feitelijke onjuistheid, namelijk dat voor de bepaling van capaciteit zou zijn uitgegaan van opvolgtijden van een minuut.

Benutting is ook te realiseren met andere, bestaande technieken en systemen. In overwegende mate gaat het om regelsystemen en logistieke concepten en niet om technologie. Aangezien echter nieuwe computersystemen (in verband met BB21) toch in ontwikkeling zijn is daar logischerwijze op aangesloten in de beschrijving van studieresultaten. Die nieuwe systemen zijn dus niet de kern van de door Berenschot beoordeelde studies.

3. Toekomstvastheid

De benuttingsvariant is volgens Berenschot niet toekomstvast. De in de trajectnota gehanteerde planhorizon van twintig jaar is mijns inziens juist al lang.

Toch valt op dat Berenschot zelf een variant op benutting van het bestaand spoor ontwikkelt, waarin – met twee korte partiële viersporigheden – 18 treinen per uur en snelheden van 200 km/uur mogelijk zouden zijn.

Benutting betekent gebruik van het bestaande spoor. Aanleg van partiële viersporigheid op de door Berenschot beziene zeer lange termijn is daarmee uiteraard niet uitgesloten. Of die ooit wenselijk wordt, is afhankelijk van de werkelijke ontwikkeling van de mobiliteit, van de ruimtelijke ordening, van de te bedienen stations en van de techniek van spoor en alternatieven voor het spoor.

De benuttingsvariant is bij uitstek toekomstvast, omdat nu geen voorschot wordt genomen op de toekomst, en geen onmogelijkheden worden gecreëerd voor afwegingen en opties die zich in de toekomst zouden kunnen voordoen.

4. Afweging tussen snelheid van 140 km/uur versus 200 km/uur.

Berenschot doelt er op dat de keuze voor 140 of 200 km/uur wordt opengehouden. Dit is correct en ook uitdrukkelijk onderwerp van inspraak en advies. In het voorlopig standpunt is opgenomen dat voor een dergelijk besluit tot snelheidsverhoging een aparte kosten/batenafweging nodig is.

Dit wat betreft het Berenschot-rapport. Overigens begrijp ik, dat de BBG aan de vaste commissie voor V&W afschrift heeft gezonden van een brief aan mij van 31 oktober 2000. Die brief gaat in op de aan de vervoercijfers ten grondslag liggende basisgegevens en berekeningen.

Het is wellicht goed te verduidelijken, dat de daarin uiteindelijk door de BBG gehanteerde cijfers afwijken van de foutieve cijfers in het Berenschot-rapport. De feiten die de BBG nu hanteert corresponderen met de gegevens in de Trajectnota. Zoals u bekend wijken de daaraan door de BBG verbonden meningen af van die van het Kabinet.

126

Hoe kijkt de regering tegen het besluit aan van de gemeente Ede om geen medewerking te geven aan de uitvoering van een benuttingvariant, tenzij sprake is van verdiepte aanleg? Is dit alternatief, dat als volwaardig alternatief is meegenomen in de Trajectnota/MER, ook nog realiseerbaar binnen het kabinetsstandpunt over het gebruik van het bestaande spoor?

Het voorlopig standpunt voor «beter benutten» betekent gebruik van de bestaande spoorlijn Utrecht–Arnhem–Duitse grens. Uiteraard is het, technisch gesproken, mogelijk de bestaande spoorlijn verdiept te leggen.

De gemeente heeft mij in kennis gesteld van haar besluit om geen medewerking te verlenen aan de benuttingsvariant, tenzij voor het bestaande spoor een verdiepte ligging wordt gerealiseerd.

Momenteel loopt de spoorlijn op maaiveld door de bebouwde kom van Ede. De spoorzone is tamelijk breed. De gemeente Ede heeft plannen deze spoorzone en de stationsomgeving te ontwikkelen met onder meer kantoren, winkels en woningen. Verdiepte ligging van het spoor is een onderdeel van het plan, in aansluiting op onderzochte varianten in de tracéwetprocedure.

Prioritering van de inzet van rijks gelden voor een dergelijke stedelijke ontwikkeling zou afgewogen moeten worden tegen de belangen van gelijksoortige situaties in de rest van het land en tegen de overige vervoers- en ruimtelijke ordeningsprioriteiten.

Overigens was daarom in de studie naar spooruitbreiding ook een uitbreiding op maaiveld uitgewerkt.

Dit is overigens primair een ruimtelijke-ordeningkwestie.

Momenteel vindt inspraak en advisering plaats over de studie naar spoorlijn en het voornemen van de verbreding af te zien. Ik wacht het concrete advies van de gemeente af.

In de benuttingsvariant is voorzien dat maatregelen worden genomen om de bestaande hinder voor omwonenden terug te brengen. Ik zou het betreuren als hierover met de gemeente Ede geen vruchtbaar overleg mogelijk zou blijken. In mijn reactie aan de gemeente Ede heb ik aangegeven dat ik samen met hen de maatregelen wil bezien ter verbetering van de situatie op het gebied van geluid en lokale overwegingen.

127

Is de regering op de hoogte van de vertragingen in de voortgang van de eerste fase van het project vaarweg Lemmer–Delfzijl? Hoe zal het probleem van de eventuele meerkosten worden opgelost?

Ja, ik ben op de hoogte van mogelijke vertragingen bij de projecten die betrekking hebben op de vaarweg Lemmer–Delfzijl. De provincie Groningen heeft meegedeeld dat het realisatieonderdeel van het project mogelijk wordt vertraagd door de vondst van munitie in het Van Starckenborghkanaal. De door de provincies Friesland en Groningen uitgevoerde planstudie komt waarschijnlijk later gereed dan gepland.

Voor het uitvoeringsonderdeel en het planstudieonderdeel van deze provinciale projecten is een taakstellende rijksbijdrage van respectievelijk f 159 mln en f 243 mln gereserveerd. Een en ander is in het Infracfonds aangegeven. Eventuele meerkosten dienen dan ook door de provincies binnen het project zelf te worden opgevangen.

128

Hoeveel betalen spoorgoederenvervoerondernemingen, die gebruik maken van het Nederlandse spoorweginfrastructuur, aan de staat of aan railinfrastructuurbeheer voor dit gebruik?

De grondslagen voor het systeem van gebruiksvergoeding alsmede het berekenen van de tarieven op basis waarvan de inkomsten zijn gebaseerd, zijn opgenomen in het Besluit gebruiksvergoeding spoorweginfrastructuur van 25 oktober 1999, de Tariefregeling gebruiksvergoeding 2000 van 15 december 1999 en de Regeling gebruiksvergoeding spoorweginfrastructuur van 15 december 1999.

Het definitieve tarief voor een bepaald jaar wordt jaarlijks voorafgaand aan het betreffende kalenderjaar door de Minister van Verkeer en Waterstaat vastgesteld.

Conform de vaststelling in de Tariefsregeling gebruiksvergoeding 2000 betalen de spoorgoederenvervoerders met ingang van 1 januari 2000 HFL 0,0925 per gereden treinkilometer aan de infrastructuurbeheerder.

Volgens de huidige schatting zal de som van door spoorgoederenvervoerders over het gehele jaar 2000 verschuldigde gebruiksvergoeding circa HFL 1,0 mln bedragen.

129

Wat is de inschatting van de regering van de maatschappelijke kosten en baten van het gebruik van het overvolle Nederlandse spoorweginfrastructuur door goederentreinen?

Formele kosten-baten analyses naar personen en goederenvervoer op het spoor zijn niet beschikbaar en worden niet voorzien. Voor specifieke (infrastructuur)projecten, zoals bijvoorbeeld de planstudie Verbinding Roosendaal–Antwerpen (VERA), zijn wel kosten-baten analyses beschikbaar. Het ministerie volgt daarin de richtlijnen zoals vastgelegd in het Onderzoek naar Economische Effecten Infrastructuur (OEI). Ook op onderdelen is informatie beschikbaar. Zo heeft CE onderzoek gedaan naar de maatschappelijke kosten van spoorvervoer. Voorts is informatie beschikbaar over maatschappelijke kosten van bijvoorbeeld geluidshinder. De verhouding tussen reizigers- en goederenvervoer zoals die thans is, acht ik verantwoord. De spelregels hiervoor zijn vastgelegd in het Interimbesluit capaciteitstoewijzing.

130

Wordt, bij het geschikt maken van het spoorweginfrastructuur voor zware goederentreinen, ook gekeken naar de effecten van extra geluidsbelasting?

Nee, want een zwaardere goederentrein maakt niet meer lawaai.

131

Wordt met het PAGE-programma overal voldaan aan de geldende risico-normen, of zijn gemeenten gedwongen aanvullende maatregelen te nemen?

Nee, met het PAGE-programma is de inschatting dat er enkele knelpunten zullen blijven bestaan. Deze situaties (emplacements) worden in de brief aan de Kamer bij het PAGE-rapport van april 1998 genoemd, te weten Venlo, Roosendaal, Maastricht, Deventer en Rotterdam-IJsselmonde, waar het groepsrisico boven de oriënterende waarde zou kunnen blijven liggen. De gemeenten Venlo, Roosendaal en Maastricht hebben daarbij indertijd gesteld dat dit tot problemen leidt ten aanzien van de ruimtelijke ordening. Die gemeenten is gevraagd het initiatief te nemen voor de voorbereiding van een bestuurlijk natraject.

Onderdeel van de afspraken ten aanzien van PAGE is dat alle gemeenten waarin een dergelijk emplacement ligt, zich onder meer akkoord verklaren met de restricties bij nieuwe ruimtelijke plannen. Dit, omdat het PAGE-budget juist een verantwoord en duurzaam evenwicht tracht te vinden tussen (toekomstig) vervoersbelang, de veiligheid en de ruimtelijke ordening.

132

Welke ruimte voor inspraak is er, voordat trajecten onder handen worden genomen?

Voor zover het gaat om het verzwaren van de bovenbouw (zwaardere spoorstaven) is er geen inspraak. Bij het vervangen van kunstwerken (bruggen, viaducten en tunnels) zijn daarvoor bouwvergunningen nodig. In de procedure daarvoor is onder andere ruimte voor inspraak.

133

Is het taakstellende budget voor PAGE-projecten toereikend?

Naar de huidige inzichten is het budget voor PAGE projecten toereikend.

134

De regering verwacht dat het goederenvervoer per spoor in 2020 rond 80 miljoen ton zal bedragen. Kan een overzicht worden gegeven van de omvang van het goederenvervoer per spoor in de laatste vijf jaar?

Totaal jaarlijks per spoor vervoerd bruto tonnage, inclusief vervoer van spoorbouw materiaal (in mln ton volgens opgave van de vervoerders):

1995: 20,9

1996: 20,8

1997: 22,9

1998: 25,2

1999: 25,2.

135

Bij het contracteren van een infraprovider bij de aanleg van de HSL-Zuid zullen naar verwachting middelen vrijvallen in het Infrastructuurfonds en het FES. Zijn deze middelen al ingezet, en zo ja, hoe?

Besloten is deze middelen tot een bedrag van 960 mln in te zetten voor extra investeringen. Bij het samenstellen van het integrale aanleg-programma is hiermee rekening gehouden. Begrotingstechnisch zal deze

vrijval worden verwerkt door een verlaging van het HSL-artikel en ophoging van andere aanlegartikelen. Deze verwerking heeft nog niet plaatsgevonden aangezien er nog geen contractering van een Infraprovider heeft plaatsgevonden. Dit impliceert dat in het voorliggende programma tot en met 2010 een overplanning aanwezig is van 960 mln.

136

Waar is de bijdrage uit de leenfaciliteit van NS Railinfrabeheer aan stationsstallingen zichtbaar op de begroting?

De leenfaciliteit (artikel 04.05.03) wordt toegelicht op blz. 129 (Begroting Infrastructuurfonds). De bijdrage uit de leenfaciliteit van NS Railinfrabeheer aan stationsstallingen is echter niet als zodanig gespecificeerd maar maakt onderdeel uit van het totaal aan toegestane leningen onder staatsgarantie (zie reeks Verlenen/te verlenen in tabel Overzicht risico-ontwikkeling op blz. 129).

137

Kan nadere informatie worden gegeven over de totaalfinanciering van het programma stationsstalling?

Van de f 460 miljoen (zie ook onderstaand overzicht) die wordt uitgegeven aan de verbetering en uitbreiding van bestaande stationsstallingen, is, om te beginnen f 50 miljoen bestemd voor de stallingvoorzieningen bij station Amsterdam CS. Door indexering is dit bedrag inmiddels verhoogd tot f 51 miljoen. Deze uitgave is terug te vinden in het MIT Projectenboek 2001 (blz. 178).

Van de resterende f 410 miljoen wordt f 50 miljoen à fonds perdue gefinancierd. Van die f 50 miljoen is inmiddels f 7 miljoen uitgegeven. De resterende uitgaven, f 43 miljoen, zijn terug te vinden in het MIT Projectenboek (blz. 56).

Van de dan resterende f 360 miljoen wordt f 320 miljoen gefinancierd door NS Railinfrabeheer toe te staan leningen (onder staatsgarantie) voor dit bedrag af te sluiten. De leenfaciliteit (artikel 04.05.03) wordt toegelicht op blz. 129 (Begroting Infrastructuurfonds). De bijdrage uit de leenfaciliteit van NS Railinfrabeheer aan stationsstallingen is echter niet als zodanig gespecificeerd maar maakt onderdeel uit van het totaal aan toegestane leningen onder staatsgarantie (zie reeks Verlenen/te verlenen in tabel Overzicht risico-ontwikkeling op blz. 129).

De tot slot resterende f 40 miljoen vormen een schatting van de uitgaven voor stallingen die deel zullen uitmaken van grootschalige verbouwingen van bestaande stations. Deze geschatte uitgaven zijn niet afzonderlijk opgevoerd maar maken deel uit van de uitgaven van diverse projecten die genoemd worden in het planstudie- en het realisatieprogramma Railwegen Personenvervoer.

Dit is het samenvattende schematische overzicht van de hierboven genoemde uitgaven:

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Lenen	5	45	45	45	45	45	45	45
Overig	5	5	5	5	5	5	5	5
Aanleg A'dam	10	10	10	10	10	-	-	-
CS	-	-	-	-	-	-	20	30
Totaal	20	60	60	60	60	50	70	80

Onder Lenen wordt verstaan: De bedragen die NS Railinfrabeheer (RIB) onder staatsgarantie leent op de kapitaalmarkt. De rentelasten worden door V&W aan RIB vergoed.

Onder Overig wordt verstaan: Geschatte uitgaven voor stallingen die deel zullen uitmaken van grootschalige verbouwingen van bestaande stations en niet afzonderlijk in het MIT zijn opgevoerd.

Onder Aanleg wordt verstaan: Bedragen die in het MIT-projectenboek zijn opgevoerd onder Realisatie Railwegen-p Stationsstallingen (kwaliteit).

138

Hoeveel miljoen wordt er, via de leencapaciteit van NS Railinfrabeheer vrijgemaakt voor fietsenstallingen? Waarom is dit geld via een lening vrijgemaakt, en niet vanuit het infrastructuurfonds?

f 320 miljoen van het in totaal f 460 miljoen kostende stationsstallingen-programma wordt gefinancierd door NS Railinfrabeheer toe te staan leningen (onder staatsgarantie) voor dit bedrag af te sluiten. De rijksoverheid betaalt de rentekosten die met die leningen gemoeid zijn. Voor deze constructie is destijds gekozen omdat binnen het Infrastructuurfonds onvoldoende ruimte voor de à fonds perdue financiering van het hele programma bestond.

139

Op welke wijze wordt de inzet van 43 miljoen plus het leenbedrag van NS Railinfrabeheer voor fietsenstallingen besteedt? Tot hoeveel extra beveiligde en onbeveiligde stallingen leidt dit? In welk jaar?

Over de besteding van het voor stationsstallingen gereserveerde geld werd u geïnformeerd in de brief van 14 februari 2000 (DGP/VI/U.00 00412). Kort samengevat zal het stationsstallingen-programma («Ruimte voor de fiets») de volgende resultaten opleveren:

- * Eind 2006 zullen alle *bestaande* 376 stallingen voldoen aan de eisen die V&W eerder aan nieuwe stallingen heeft gesteld. 370 stallingen worden gefinancierd via het programma en de stallingen bij de 6 Sleutelprojecten via het budget voor Nieuwe Sleutelprojecten (NSP).
- * Van de in totaal f 460 miljoen die voor het programma is gereserveerd, zal maximaal f 50 miljoen worden besteed aan de stallingen bij Amsterdam CS. Gezien de omvang en complexiteit van de problemen en oplossingen op die plek is er voor gekozen om daar een apart (MIT-)project met een afzonderlijke project-organisatie van te maken.
- * Het aantal onbeveiligde stallingplaatsen zal van 143 000 vergroot worden tot 160 000 en het aantal kluizen van 16 000 tot 17 000.
- * Bij de collectief beveiligde stallingen is het beeld wat ingewikkelder. Bij sommige stations zullen die worden uitgebreid (met in totaal 5 500 plaatsen), bij andere stations juist ingekrompen (met in totaal 20 000 plaatsen). In totaal zullen er 97 000 collectief beveiligde plaatsen overblijven. De verwijdering van overtollige plaatsen heeft als belangrijk voordeel dat op die manier veelal de extra ruimte kan worden gevonden die nodig is om de kwaliteit van die stallingen te verbeteren. Zo zullen etagerekken kunnen worden vervangen door gelijkvloerse rekken en zal de afstand tussen de geparkeerde fietsen kunnen worden vergroot.
- * Geen van de bestaande stallingen voldoet aan de kwaliteitseisen die V&W al aan nieuwe stallingen stelde. Alle stallingen zullen dus moeten worden aangepakt. De afstand tussen de fietsen zal bijvoorbeeld worden vergroot, etagerekken zullen zoveel mogelijk worden vervangen door gelijkvloerse rekken of, als de ruimte te beperkt is,

door gebruiksvriendelijke etagerekken en onbeveiligde stallingen zullen worden overkapt.

140

Kan een overzicht worden gegeven van de emplacementen waar thans geluidsbepalende maatregelen worden genomen? Kan de regering in het bijzonder ingaan op de situatie in Nijmegen (emplacement spoorkuil)?

Op vrijwel alle emplacementen waar de geluidsnormen worden overschreden, worden maatregelen genomen om de geluidshinder te beperken. Het gaat daarbij op de eerste plaats om zogenaamde procesmaatregelen. Dergelijke maatregelen behelzen onder meer het op lagere snelheid, op andere tijden of langs andere sporen rangeren, het parkeren van luidruchtige treinen op minder geluidsgevoelige plekken op het emplacement en het opstellen van (dubbeldeks-)treinen op plaatsen waar ze tegelijkertijd als «geluidsscherm» fungeren.

Verder voert NS Reizigers (op eigen kosten) al enige tijd een programma uit waarin reizigerstreinen zo worden aangepast dat het «parkeergeluid» (geluid van generatoren etc.) afneemt.

De effecten van deze proces- en materieelmaatregelen verschillen van emplacement tot emplacement al naar gelang de specifieke lokale omstandigheden.

Verder worden er de komende jaren op een achttal belangrijke emplacementen waar de nood het hoogst is, maatregelen aan de infrastructuur genomen. Dit zijn de emplacementen Amsterdam Watergraafsmeer, Amersfoort Goederen, Den Haag Centraal-Binckhorst, Haarlem, Nijmegen, Roosendaal, Rotterdam IJsselmonde en Venlo.

De maatregelen worden bekostigd uit het Infrastructuurfonds en behelzen onder meer het voegloos maken van spoor en het plaatsen van geluidsschermen. De uitvoering van de maatregelen is onderverdeeld in twee fasen. Amsterdam Watergraafsmeer, Roosendaal en Rotterdam IJsselmonde komen pas in de tweede fase (na 2004) aan bod. Watergraafsmeer niet omdat maatregelen aan materieel en processen voorlopig voldoende lijken. Roosendaal niet omdat er nog te veel onzekerheid is over het toekomstige gebruik van het emplacement in het kader van CRANT (Corridor Rotterdam-Antwerpen) en VERA (Verbinding Roosendaal-Antwerpen). IJsselmonde niet omdat ook daar procesmaatregelen de komende jaren naar verwachting voldoende soelaas bieden.

Het emplacement Nijmegen beschikt over een milieuvergunning. Op dit moment vindt er, in het kader van afspraken in de vergunning, overleg plaats tussen de gemeente en NS Railinfrabeheer over de uitvoering van maatregelen. Deze omvatten onder meer verandering van de lay-out van de sporen, vervanging en verplaatsing van de wasinstallatie (op kosten van Nedtrain), het voegloos maken van spoor en de toepassing van zogenaamde railbevochtigingsinstallaties of frictieverbeteraars.

141

Wanneer moet het niveau van dodelijke slachtoffers bij overwegen structureel op het niveau van 1997 zitten?

In de Kadernota Railveiligheid is als beleidsdoel geformuleerd: in 2010 een halvering van het aantal dodelijke slachtoffers van ongelukken op overwegen ten opzichte van 1985. Omdat het aantal overwegen tussen '85 en '97 al een kwart minder is, waren er in '97 ook al minder dodelijke ongelukken. Met name het vervangen, beter beveiligen en opheffen van overwegen met een Automatische Knipperlicht Installatie geeft veel resultaat. Deze overwegenproblematiek krijgt de komende jaren extra aandacht. Daarnaast wordt ingezet op wegmaatregelen die het gedrag van de weggebruiker beïnvloeden (zie Kadernota Railveiligheid blz. 32). Met het huidige beleid wordt verwacht dat in 2010 het jaarlijks aantal

dodelijke slachtoffers teruggebracht is tot circa 24 per jaar. Daarbij moet opgemerkt worden dat de afgelopen jaren eerst is ingezet op de eenvoudige maatregelen. De komende jaren zullen de moeilijkere overwegen aan bod komen. Ook de verdere toename van het wegverkeer betekent dat er een extra inzet geleverd moet worden.

142

Kan een overzicht worden gegeven van de raming, per jaar tot en met 2010, van de uitgaven voor het AKI-plan en voor veiligheidsknelpunten? In hoeverre wordt rekening gehouden met de invoering van 25 kV, wat ook hogere snelheden op baanvakken mogelijk maakt? Kan in dit verband ook een reactie worden gegeven op de voorstellen uit het Actieplan «Steden onder Handbereik» van de kamerleden Van Heemst en Van Gijzel?

Voor het overwegen plan is in 2001 en 2002 elk jaar 50 miljoen gereserveerd, van 2003 tot en met 2010 is een jaarlijks bedrag van 65 miljoen gereserveerd. Voor de relatie tussen overwegen en het rijden met hoge snelheid zie het antwoord op vraag 100 en 112.

143

Welke mogelijkheden zijn er om het AKI-plan te versnellen? Kan een onderverdeling worden gegeven van het aantal spoorwegen dat van andreaskruis/AKI naar AHOB moet worden gebracht?

Het huidige overwegenplan gaat uit van een inzet van middelen tot 2010. Een deel hiervan is gereserveerd voor het opheffen of beveiligen van onbeveiligde overwegen, ombouw van AKI's naar AHOB's en AKI's met bomen (AKIB's), verbeteren van de veiligheid op AHOB's, ongelijkvloers maken van overwegen die daarvoor in aanmerking komen en verminderen van het aantal particuliere overwegen. Met name de omzetting van AKI's levert veel resultaat op. Het doel is voor 2010 alle AKI-overgangen beter te beveiligen zodanig dat zij vergelijkbaar zijn met AHOB's. Een versnelling van dit programma is praktisch mogelijk en zal dan een snellere vermindering van het aantal slachtoffers opleveren. In het kader van de verdeling van het ICES-budget wordt onderzocht of hiervoor eerder middelen zijn vrij te maken.

144

Wanneer is de planstudie betreffende BB21 naar verwachting afgerond?

Railned heeft onderzoek gedaan naar de invoering van Beter Benutten en 25 kV op het huidige spoorweginet. Het advies van Railned behelst een snelle invoering van de nieuwe systemen op het huidige spoorweginet. Zoals ik in het NVVP heb aangegeven is benutting een speerpunt van beleid. Een snelle invoering heeft echter forse consequenties voor het materieel van vervoerders. Daarom moet zorgvuldig worden bekeken welke invoeringsstrategie (financiering materieel, ombouw baanvakken en termijnen) het meest haalbaar is voor alle betrokken partijen. De komende periode wordt deze invoeringsstrategie in samenwerking met t.o's uitgewerkt, waarbij wordt aangegeven welke systemen, wanneer, waar zullen worden ingezet in combinatie met maatregelen op het gebied van dienstregeling, materieel, infra en prijsbeleid. De uitvoeringsopdracht wordt verwacht in 2005.

145

Kan het invoeringstraject van BB21 wat nauwkeuriger worden aangegeven? Hoe reëel is het taakstellend budget van 560 miljoen?

Over het invoeringstraject van de BB21 systemen (Bev 21, GSM-R, 25 kV en VPT+) kan het volgende worden opgemerkt. De systemen die momen-

teel in ontwikkeling zijn, zijn primair bedoeld voor toepassing op de HSL Zuid en de Betuweroute. Volgens de planning zal de Betuweroute vanaf 2003 de nieuwe systemen gaan toepassen en vanaf 2005 de HSL Zuid. Na 2005 is voorzien, dat de BB21 systemen ook op delen van het huidige spoorweginet zullen worden toegepast, het eerst op capaciteitsknelpunten. Daarvoor dient evenwel de ontwikkeling van een nieuw beheersingssysteem voor het huidige spoorweginet nog te worden gestart. Hiertoe wil ik zo spoedig mogelijk een definitief besluit nemen. De f 560 miljoen is voor de ontwikkeling en het mogelijk maken van de toepassing in Nederland van de systemen BEV21, GSM-R, 25kV en VPT+ plus de implementatie van GSM-R op het bestaande net.

146

Welke procedurele afspraken zijn over het project Delftlanden/Rietlanden in het kader van Langman gemaakt?

Voor het project Delftlanden/Rietlanden zijn in het kader van Langman geen procedurele afspraken gemaakt. Het project is in het kader van de PKB Actualisering Vinex (VinexAct), dat direct is gerelateerd aan de verstedelijkingsopgave infrastructuur, met ingang van het MIT 1999 opgenomen in het verkenningprogramma.

147

Waarom is de verruiming van het kanaal Coevorden–Almelo niet in het MIT/Projectenboek opgenomen? Is hierover overleg gevoerd met de binnenvaartsector, provincie en betreffende gemeentebesturen? Wat heeft de eerder aangekondigde nadere onderbouwing van de economische effecten opgeleverd? Blijft de opwaardering van dit project in het investeringsprogramma van Rijkswaterstaat staan?

Gezien de huidige en de te verwachten goederenstromen op dit kanaal alsmede de te bereiken modal shift, is «nut en noodzaak» van een eventuele rijksbijdrage, door betrokken regionale overheden nog niet aangetoond. Eerst zal de zeer recente verruiming tot 400 ton zich duurzaam moeten bewijzen. Op dit moment is een nieuwe rijksbijdrage voor een opwaardering tot 800/1000 ton derhalve niet aan de orde. Gezien het voorgaande is het niet zinvol dit project in de planstudietabel en MIT-projectenboek te laten staan. Indien in de toekomst wordt aangetoond dat de bestaande opwaardering tot 400 ton zich heeft bewezen en een economische effectrapportage van betrokken regionale overheden inzake een verdere opwaardering naar 800/1000 ton gereed is, kan op basis hiervan de discussie inzake een eventuele rijksbijdrage worden vervolgd. Van «aanwijzen» van Coevorden als locatie voor een inland terminal is bovendien geen sprake. De markt bepaalt waar initiatieven voor terminals levensvatbaar zijn.

148

Waarom is de ombouw van de N34 niet in het Projectenboek opgenomen?

Op dit moment ligt de trajectnota «N34 Omlegging Ommen» ter visie (tot januari 2001). In die trajectnota is een aantal alternatieven opgenomen voor de ombouw van de N34 bij Ommen waaronder een tweetal ombouwalternatieven, te weten het tunnelalternatief en het MMA. Deze alternatieven worden genoemd op blz. 211 van het projectenboek.

149

Op basis van welke argumenten is de regering de mening toegedaan de status van de N37 te wijzigen van autosnelweg naar autoweg?

De rw37 is in de Langmanafspraken opgenomen als een «verdubbeling van 1x2 rijstroken naar 2x2 rijstroken.

Aanvankelijk is een autosnelweg uitgewerkt, waarbij echter forse kostenoverschrijdingen optraden. De hierdoor noodzakelijke versoering van de plannen leidde tot planaanpassing tot een dubbelbaans autoweg. Met deze aanpassing worden de Langmanafspraken nagekomen. Er is geen sprake van een verslechtering uit oogpunt van veiligheid en bereikbaarheid. Overigens is een autosnelweg later altijd nog mogelijk.

Aan Duitse zijde sluit wegnummer 402 aan op rijksweg 37. Deze 402 zal door de Duitse overheid worden verbreed tot autoweg, dus niet als dubbelbaans autoweg of als autosnelweg.

De BAB A31 is de verbinding die in Duitsland Noord-Zuid, evenwijdig aan de Duits-Nederlandse grens loopt. Ook deze verbinding is nog niet tot autosnelweg uitgebouwd. De door Duitsland aan de regio gevraagde middelen hebben op die verbinding betrekking.

150

Waarom wordt het gedeelte Holsloot–Duitse grens van de N37 uitgevoerd als autoweg in plaats van de geplande autosnelweg? Is dit wel correct, gegeven de financiële bijdrage van het Nederlandse regionale bedrijfsleven aan het ontbrekende deel van de A31 aan Duitse zijde, die wel als autosnelweg zal worden uitgevoerd?

Zie het antwoord op vraag 149.

151

Is het voornemen om de N37 (gedeelte Holsloot–Duitse grens) om te bouwen tot autoweg, conform de eerder gemaakte afspraken met de provincie Drenthe? Zo nee, waarom is hiervan afgeweken?

Met de dubbelbaans autoweg wordt niet afgeweken van de afspraken.

152

Wanneer wordt gestart met de bouwlocatie Almere-Poort, wanneer is de voltooiing, en hoe snel verloopt de verkenning?

Over het station Almere-Poort bestaan uitvoeringsafspraken in het kader van de VINEXact. De financiering voor aanleg geschiedt uit de VINEXact-middelen die na 2006 beschikbaar zijn. Voor een eerdere realisering zou de gemeente Almere zich financieel garant kunnen stellen. Vooralsnog is er geen formeel voorstel van de gemeente ontvangen voor aanleg van Almere Poort. Volledige beantwoording van de vraag is dus niet mogelijk.

153

Welke mogelijkheden zijn er om het project Brug Ramspol eerder te realiseren, zodat dit zoveel mogelijk aansluit bij het (eerder) gereed komen van de RW 50 Kampen–Ramspol–Emmeloord? Dreigt hier anders niet een zeer gevaarlijke verkeerssituatie te ontstaan, vergelijkbaar met de Stichtse brug vóór de verbreding?

Voor realisatie op een eerder moment dan thans gepland is in de prioritering van het totale programma geen ruimte gevonden. De verkeersveiligheidssituatie zal uiteraard nauwlettend in de gaten worden gehouden. Afhankelijk daarvan zullen zonodig maatregelen getroffen worden, waarbij gedacht kan worden aan waarschuwborden, intensieve verkeerscontroles, aanpassing van de maximumsnelheid en dergelijke.

154

Kan een verklaring worden gegeven voor de procedurele vertraging van de Hanzelijn (Tracébesluit 2002 in plaats van 2001)? Wordt nog steeds

voldaan aan de afspraken, in het kader van Langman, dat de Hanzelijn in 2010 gereed is?

De publicatie van de trajectnota/MER is als gevolg van het toevoegen van het goederenscenario naar aanleiding van het NOV-besluit, met circa $\frac{3}{4}$ jaar vertraagd. Weliswaar heeft dit gevolgen voor de datum van het tracé-besluit, maar aan de afspraken in het kader van Langman zal onverkort worden voldaan.

155

Wat zijn de vervolgstappen in het onderzoek naar het medegebruik van de Flevolijn ten behoeve van het goederenvervoer? Waarom is dit project niet in het MIT vermeld?

De maatregelen die eventueel nodig zijn in verband met het gebruik van de Flevolijn door goederentreinen worden onderzocht in de «Verkenning Goederenroute Rotterdam–Noord-Nederland»; die staat als eerste vermeld in de Tabel met het Verkenningenprogramma in het MIT. Die Verkenning zal naar verwachting in de eerste helft van 2001 gereed zijn.

156

Is bij de raming van het taakstellend budget voor de Hanzelijn (ijkpunt 1671 miljoen) rekening gehouden met een tunnel onder het Drontermeer? Zo nee, hoe moet dat worden gezien in het licht van de Vogelrichtlijn?

Nee. Naar aanleiding van de aanwijzing van onder andere het Dronter/Vossemeer tot vogelrichtlijngebied, vindt thans aanvullend onderzoek plaats. De resultaten van dit onderzoek worden betrokken bij de standpuntbepaling over de Hanzelijn door de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

157

In hoeverre staat het zogenaamde ijkpunt voor Infrastructuurprojecten, in het bijzonder de Hanzelijn, nog ter discussie? Bepaalt de minister het ijkpunt eenzijdig of kan het ijkpunt ook worden bijgesteld naar aanleiding van de reacties op de Trajectnota/MER Hanzelijn?

Het ijkpunt voor het project Hanzelijn wordt opnieuw vastgesteld bij de standpuntbepaling, dus met medeweging van de reacties op de trajectnota/MER.

158

Kan worden aangegeven of de maatregelen die behoren bij het Meest Milieuvriendelijk Alternatief voor de Hanzelijn, zoals beschreven in de Trajectnota/MER, in financieel opzicht ook geheel of gedeeltelijk onderdeel kunnen uitmaken van een ijkpunt Hanzelijn?

MMA-maatregelen waartoe bij het standpunt wordt besloten, maken deel uit van het dan vast te stellen ijkpunt.

159

Bij de herijking van het MIT in 1998 zijn de gelden uit het zogenaamde Milieu-inpassingsfonds (2 miljard) al volledig ingezet voor een aantal MIT-projecten tot 2010. Op welke wijze wil de regering gewenste milieu-inpassingen voor de Hanzelijn budgettair opvangen nu het Milieu-inpassingsfonds is uitgeput?

Indien bij het standpunt wordt besloten tot inpassingsmaatregelen, bovenop de inpassingsmaatregelen die binnen het huidige ijkpunt zijn

voorzien, zullen deze worden ingepast op de wijze zoals in het projectenboek is aangegeven.

160

Erkent de minister dat in verband met de Europese «vogelrichtlijn», en de gevolgen die deze heeft voor de passage van het randmeer door de Hanzelijn (met tunnel) het ijkpunt Hanzelijn verder moet worden verhoogd?

Ik verwijs u naar het antwoord op vraag 156.

161

Wat betekent de voetnoot (realisatiebesluit nog te nemen) bij het project N31 (zie infrastructuurfonds bijlage 1)?

Deze vermelding betreft een formele interne afhandeling, welke inmiddels is gebeurd. Het projectonderdeel Ureterpvallaat kan in uitvoering worden genomen. Voor het overige deel wordt uitvoering dmv een PPS-constructie voorbereid. Uitvoeringsperiode blijft onveranderd conform het projectenboek.

162

Waarom is de A31 niet in het Projectenboek opgenomen?

Het project Leeuwarden–Drachten betreft het weggedeelte N31 en niet de A31.

De N31 staat wel in het projectenboek opgenomen, op blz. 87.

163

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de afspraken over het verbeteren van het knooppunt Joure en het knooppunt Heerenveen (A7/A32)?

In 2001 zullen verbeterwerken worden uitgevoerd aan het knooppunt Joure ten behoeve van de verkeersveiligheid en de doorstroming. Voor het knooppunt Heerenveen zijn geen maatregelen gepland.

164

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de afspraken over het verbeteren van de N356 (Dokkum-N 31) en de N 381 (Drachten–A 28)?

Beide wegen betreffen provinciale wegen, het initiatief ligt daarom bij de provincie Friesland. Voor beide wegen is de provincie een studie gestart.

165

Wat is de voortgang met betrekking tot de Rijksweg 15/A18, en van de oplossing van de problemen rond het knooppunt Eibergen?

In 1998 is de tracé/m.e.r.-procedure RW 15 Varsseveld–Enschede stopgezet, omdat het gezien de prioritering in het MIT in relatie tot de beschikbare middelen voor infrastructuur niet zinvol leek dit project verder voort te zetten. Op dat moment is met de regio de afspraak gemaakt dat het alsnog voortzetten van de tracé/m.e.r.-procedure aan de orde zou kunnen zijn, als de regio bereid is om de verdere studiekosten alsmede een substantieel deel van de realisatiekosten voor haar rekening te nemen. Recent heeft de regio contact opgenomen met Rijkswaterstaat over plannen van de regio voor een omleiding bij Eibergen. De regio zal het initiatief nemen voor verder overleg over dit onderwerp. Afspraken uit 1998 over de financiering van dit project vormen voor V&W nog altijd het kader voor gesprekken over dit onderwerp.

166

Waarom is de verkenning Nijmegen–Roermond niet in het Projectenboek opgenomen onder de provincie Gelderland (zie infrafonds bijlage 1: daar is dit wel het geval)?

Dat is een fout. De vermelding onder Gelderland zoals in de Infrastructuurfondsbegroting is de juiste.

167

Wat is stand van zaken met betrekking tot de verkenning spoorverbreding te Arnhem. Waarom is dit project niet opgenomen of nader uitgewerkt in het Projectenboek?

Er is geen verkenning spoorverbreding Arnhem, omdat op dit gedeelte van het spoorwegnet (nog) geen sprake is van een capaciteitsknelpunt. Bovendien ligt er een afspraak tussen de toenmalige directie van de NS en de gemeente Arnhem dat voor 2010 geen spoorverbreding plaats zal vinden. Op verzoek van de gemeente Arnhem is vorig jaar wel – op basis van een professionele inschatting – bekeken op welke termijn spoorverbreding aan de orde zou kunnen zijn. Op basis van de huidige inzichten zou wellicht in de periode 2015–2020 de noodzaak tot (partiële) spoorverdubbeling Arnhem–Arnhem Velperbroek asl kunnen ontstaan.

Op dit moment zijn drie projecten ter uitbreiding van de spoorweginfrastructuur in Arnhem in procedure. Deze uitbreidingen zijn gebaseerd op het in 1995 aan het parlement aangeboden «Tweede Tactische Pakket, investeringsprogramma spoorweginfrastructuur». Het betreft een vrije kruising Arnhem West, Arnhem vierde perron en een vrije kruising Arnhem Velperbroek asl. In het kader van het NVVP zal een toekomstverkenning voor het landelijk spoorwegnet plaatsvinden, die het uitgangspunt zal vormen voor een nieuw investeringsprogramma. In deze toekomstverkenning zal Arnhem worden betrokken.

168

Bestaan er bij Rijkswaterstaat ideeën over het herstel van de railverbinding Rhenen–Kesteren als alternatieve route vanuit de Randstad?

Nee. Deze verbinding is niet in enig plan of studie opgenomen.

169

Wat wordt de komende jaren concreet gedaan aan de slechte bevaarbaarheid van de Geldersche IJssel?

Voor de uitvoering van dit project zijn tot 2010 geen gelden gereserveerd. De uitkomsten van de recent gereedgekomen verkenning naar de IJssel maken echter duidelijk dat deze vaarweg enkele belangrijke knelpunten kent. De op de IJssel geconstateerde problemen hebben met name gevolgen voor de bereikbaarheid van de Twentekanalen. Gezien het feit dat de verbetering van de Twentekanalen in de periode 2001–2009 is gepland is besloten een nieuwe studie te starten om te komen tot een optimale besluitvorming over de belangrijkste knelpunten op de gehele corridor IJsselkop–Twentekanalen en derhalve een optimale besteding van de beschikbare middelen. De resultaten van deze prioriteringsstudie zullen bepalend zijn voor de aard en de omvang van de werkzaamheden in de periode tot 2010 op deze corridor. Begin volgend jaar is hierover meer duidelijk.

170

Wanneer is de verkenning, inzake hoogwaardig stadsgewestelijk openbaar vervoer, gestart, en wanneer is ze voltooid?

De verkenning Hoogwaardig Stadsgevestelijk Openbaar Vervoer Knoop-punt Arnhem–Nijmegen (HSOV-KAN) is inmiddels afgerond. Nog dit jaar zal besluitvorming plaatsvinden of de verkenning een vervolg in de vorm van een of meer planstudies zal krijgen.

171

Hoe staat het met het PPS-project MTC Valburg?

Voor de realisatie van het MTC Valburg heeft zich een PPS-consortium aangediend waarin, naast diverse private partijen, regionale publieke partijen participeren. Het Rijk maakt geen deel uit van dit consortium. Het PPS-consortium heeft het Rijk verzocht om een investeringsbijdrage te verstrekken voor de realisatie van het project. Een definitief standpunt hierover kan pas worden ingenomen nadat de betrokken partijen een PPS-overeenkomst hebben vastgesteld en een onderbouwd businessplan hebben opgesteld. Over de overeenkomst zijn de PPS-partijen nog in overleg en vastomlijnde plannen voor de verdere realisatie zijn nog niet beschikbaar.

Op verzoek van de betrokken regionale publieke partijen zal nog dit jaar zal een bestuurlijk overleg met het Rijk plaatsvinden over de verdere realisatie van het MTC Valburg.

172

Waarom is slechts een deel van de planstudie opgenomen in categorie 1?

Categorie 1 betreft projecten die in beginsel worden uitgevoerd in de periode tot en met 2010. Categorie 2 bevat projecten waarvan uitvoering pas na 2010 kan plaatsvinden, tenzij eerder sprake is van beschikbare middelen. Dit laatste is, uitgaande van een bestuurlijke overeenkomst BOR Utrecht, het geval bij het project A2 Oudenrijn–Deil.

173

Wat is het standpunt van de Minister over de aansluiting van het industrieterrein de Harselaar (Barneveld) op de A1, respectievelijk de A30? Hoe staat het in dit verband met de plannen tot doortrekking van de A1 naar de A28?

Met nieuwe aansluitingen op het hoofdwegennet wordt zeer terughoudend omgegaan. Voorkomen moet worden dat de lokale of regionale verkeersproblematiek wordt afgewenteld op dat hoofdwegennet. De gemeente Barneveld beschikt momenteel reeds over een viertal aansluitingen op de A1 en de A30.

De problematiek van het industrieterrein Harselaar is het gevolg van planologische vertragingen bij de ontwikkeling van lokale en regionale weginfrastructuur.

De doortrekking A30 naar de A28 komt niet voor in het SVV-II noch in het Beleidsvoornemen van het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan. Wel heeft de provincie Gelderland plannen voor een regionale verbinding.

174

Waarom is in het planstudieproject Vaarwegen de oplevering van het project de Waal bepaald op na 2010, terwijl het hier toch om een categorie 1 project gaat (zie bladzijde 9, definiëring categorieën)?

Het project «Waal , toekomstvisie planstudiedeel» is inderdaad een «categorie-1-project», omdat het voornemen bestaat om dit project voor 2010 in uitvoering te nemen. Het feit dat het realisatieprogramma voor Waterbeheren en Vaarwegen tot en met 2004 geheel is belegd met projecten betekent dat dit project pas rond 2005 in uitvoering genomen

kan worden. Gelet op de omvang van het project is het vanaf 2005 niet mogelijk het gehele project in vijf jaar af te ronden.

175

De eerste fase van het Maas- en Waalrouteproject loopt in 2002 af. Waarom komen de middelen voor de tweede fase pas na 2005 beschikbaar? Welke gevolgen zal het tijdelijk stilvallen van dit project na 2002 naar verwachting hebben voor de binnenvaart?

Het feit dat het realisatieprogramma voor Waterbeheren en Vaarwegen tot en met 2004 geheel is belegd met projecten in uitvoering betekent dat vrijwel alle huidige planstudieprojecten pas rond 2005 in uitvoering genomen kunnen worden.

Een en ander betekent dat de effecten inzake de schaalvoordelen van grotere en dieper afgeladen schepen alsmede de vermindering van de wachttijden wat langer zullen gaan duren.

176

Wat is de laatste stand van zaken met betrekking tot het oplossen van knelpunten langs de spoorroute Elst-Deventer-Twente ten behoeve van het goederenvervoer.

In mijn brief van 11 april 2000 aan de Tweede Kamer heb ik aangegeven (blz. 7 van die brief) dat het daarin opgenomen maatregelenpakket in en langs de bestaande spoorlijn Betuweroute-Twente *limitatief* is. In het overleg met de Tweede Kamer heb ik kunnen vaststellen dat de Kamer in meerderheid met het voorgenoemd pakket maatregelen instemt. De besluitvorming terzake is derhalve afgesloten, met uitzondering van het onderzoek naar specifieke situaties in Dieren (naar aanleiding van motie nr. 164) en in Almelo (naar aanleiding van motie nr. 170), dat in juni 2000 door de Kamer is gevraagd; dat onderzoek loopt nog. Voor het overige geldt dat de verdere uitwerking en voorbereiding van de uitvoering van de maatregelen inmiddels ter hand is genomen door Rijkswaterstaat en Railinfrabeheer, in overleg met de betrokken besturen.

177

Hoe kunnen op het tracé Elst-Deventer-Twente overwegen worden vervangen door tunnels, met zo'n beperkt taakstellend budget (ijkpunt 272 miljoen)?

Hiervoor moge ik u korthedshalve verwijzen naar mijn brief van 11 april 2000 aan de Tweede Kamer over de gevolgen van het besluit over de NOV (Kamerstuk 22 589, nr. 157); daarin is het maatregelenpakket in detail uitgewerkt.

178

Hoe staat het met de PPS-mogelijkheid van doortrekking van de A15?

Op basis van de «trajectnota A15 gedeelte Ressen-A12» heeft de minister in 1996 het standpunt ingenomen om de procedure niet verder voort te zetten, maar invulling te geven aan verbetering van de A12 en de A50. De provincie Gelderland hecht echter sterk aan doortrekking van RW15; zij is op dit moment dan ook aan het verkennen of een doortrekking met PPS een reële mogelijkheid is. De uitkomsten daarvan zijn nog niet bekend.

179

Komt de oplevering in 2004 van de omlegging bij Ede niet in gevaar door nog lopende beroepszaken bij de Raad van State in verband met het wegvallen van de verbinding tussen de Doesburgerdijk en de Schampsteeg, waardoor de bereikbaarheid voor het fietsverkeer en landbouw-

verkeer problematisch wordt? Zo ja, hoeveel extra geld is nodig om deze verbinding alsnog te realiseren?

Onbekend is op dit moment of beroep is ingesteld. De beroepstermijn is ingegaan op 1 november 2000 en nog niet beëindigd. In het geval van honorering van een eventueel beroep alsmede schorsende werking zal er wel sprake zijn van vertraging.

Om een verbinding te realiseren is naar schatting circa f 3 mln extra nodig, waarbij dient te worden aangetekend, dat voor het realiseren van deze verbinding tijdrovende procedures nodig zijn (planologie, grondverwerving en dergelijke) en daartegen weerstanden te verwachten zijn. Met het alsnog inbrengen van de bedoelde verbinding komt de oplevering in 2004 wel in gevaar.

180

Kan worden aangegeven in welk jaar de (vermoedelijke) oplevering van het vierde perroneiland zal plaatsvinden?

Het streven is het project Arnhem vierde perron in 2006 indienst te stellen.

181

Kan toegelicht worden welk beleid de regering voorstaat ten aanzien van de zogenaamde Pleyroute (N325).

De Pleyroute betreft een provinciale weg, waar sprake is van toenemende doorstromingsproblemen. De provincie Gelderland ontwikkelt op dit moment plannen om de optredende knelpunten het hoofd te bieden.

182

Wanneer is of wordt de verkenning van STOV Groningen gestart, en wanneer is ze (vermoedelijk) voltooid? Hoe verhoudt het tijdschema zich met de realisering van de nieuwe woonwijken?

De verkenning voor het stadsgewestelijk openbaar vervoer (STOV) Groningen is gestart eind 1999 en zal medio 2001 worden voltooid. Voor de openbaar vervoer ontsluiting van de nieuwe woonwijken die in het kader van de VINEXAct worden gerealiseerd zijn in het STOV twee OV-assen opgenomen. Omdat de nieuwe woonwijken naar verwachting tussen 2005 en 2010 worden gebouwd is voldoende tijd aanwezig om de OV-assen tijdig te realiseren.

183

Waarom wordt er bij het STOV geen expliciete relatie gelegd met de planstudie A7 Zuidelijke ringweg Groningen?

Er bestaat wel een expliciete relatie met zuidelijke ringweg Groningen.

In het standpunt A7 Zuidelijke Ringweg Groningen wordt een relatie gelegd met het STOV. Het standpunt geeft aan dat in de eerste fase (2004–2003) de maatregelen aan de bestaande weg worden aangebracht (de Langmanafspraken). Voor de 2e fase (na 2010) wordt de voorkeur voor een Zuidtangent uitgesproken. Het definitief besluit voor de Zuidtangent wordt echter afhankelijk gesteld van het dan vigerend beleid, de dan beschikbare middelen, alsmede de effecten van het zogenaamde E-scenario. Dit is een pakket flankerende maatregelen en openbaar vervoer, waarvan het STOV Groningen deel uitmaakt.

184

Welke kleinere projecten bij de A7 vallen onder de noemer «overige projecten» in de begroting van dit project?

Bij de A7 ZRG is geen sprake van «overige projecten» in de begroting.

185

Wat wordt bedoeld met de opmerking dat «de definitieve keuze afhankelijk is van de resultaten van fase 1»? Wanneer wordt fase 1 uitgevoerd?

Het standpunt over de A7 ZRG luidt dat de voorkeur ten aanzien van de 2e fase uitgaat naar het C3 alternatief onder voorwaarden. Die voorwaarden houden in: het dan vigerend beleid als mede de effecten van flankerende maatregelen en OV, waaronder het STOV Groningen, alsmede de dan beschikbare middelen.

De eerste fase start in 2003 en is in 2007 gereed.

186

Wat is de opstelling van de regering ten opzichte van de N33 (Assen–Eemshaven)? Waarom wordt in het MIT aan deze onveilige weg geen aandacht besteed? Wat is uw standpunt inzake de provinciale studie? Waar wordt de betrokkenheid van de regering verwoord ten aanzien van de N33 Spijk–Eemshaven?

Ten aanzien van de N33 is door de provincie een voorverkenning uitgevoerd. Ik verwacht hierover binnenkort te kunnen besluiten. In de begroting is het project N33 Spijk–Eemshaven in de realisatietabel opgenomen onder het kopje: «Kleine projecten».

187

Hoe staat het met de vorderingen van de werkzaamheden aan Duitse zijde aan de spoorlijn Groningen–Leer?

De werkzaamheden aan Duitse zijde zijn, in weerwil van afspraken tussen NS RIB en DB, dit jaar niet gestart omdat bij de aanbesteding bleek dat geen van de aanbieders in staat was de werkzaamheden binnen het beschikbare budget uit te voeren. Recent heb ik vernomen dat een nieuwe aanbesteding volgend jaar zal plaatsvinden. Aan Nederlandse zijde zijn de werkzaamheden volgens de planning uitgevoerd en voorzover mogelijk in november van dit jaar gereed. Volledige afronding is helaas afhankelijk van de werkzaamheden aan Duitse zijde.

188

Wanneer kunt u een besluit nemen over de A2 bij Maastricht? Is er inmiddels voortgang geboekt?

In juni van dit jaar heb ik u gemeld dat het provinciale draagvlakonderzoek is afgerond en dat ik heb ingestemd met het voorstel van de provincie om een provinciaal vervolgonderzoek te starten naar het probleemoplossend vermogen van het plan en de marktmogelijkheden voor integrale oplossingen.

Inmiddels heeft de provincie dit vervolgonderzoek opgestart. Dit wordt vermoedelijk in 2001 afgerond.

189

Wanneer zijn de verkenning van de railinfrastructuur Westelijke Mijnstreek en de verkenning van baanvak Nijmegen–Roermond aangevangen, en wanneer zijn ze (vermoedelijk) voltooid?

De verkenning van de railinfrastructuur Westelijke Mijnstreek is gestart in augustus 2000 en zal naar verwachting begin 2001 zijn afgerond. De verkenning Nijmegen–Roermond zal vermoedelijk eind 2001 begin 2002 starten. Afronding van de verkenning is dan voorzien in 2002 of 2003. Er is prioriteit gegeven aan de afronding van de verkenning regionale rail

190

Wanneer is de A73 Venlo–Maasbracht vermoedelijk voltooid?

De A73 zal in 2007 worden voltooid.

191

In hoeverre is bij de A73 sprake van wettelijke en bovenwettelijke inpassing? Kan hiervan een kostenoverzicht gegeven worden?

Uiteraard wordt bij de A73 aan alle voorgeschreven inpassingseisen voldaan. Verbijzondering van alle hiervoor geraamde uitgaven is vrijwel onmogelijk. Zo is de tracékeuze als zodanig bijvoorbeeld al verregaand bepaald op grond van inpassingsoverwegingen. Voor de bovenwettelijke maatregelen is verbijzondering van de extra uitgaven wel mogelijk. Het betreft de volgende maatregelen:

- een tunnel onder het Roerdal in plaats van een brug
- een tunnel bij Roermond in plaats van de weg op maaiveld
- een tunnel bij Swalmen in plaats van de weg op maaiveld
- een open tunnelbak bij Tegelen in plaats van de weg op maaiveld
- verdiepte ligging bij Linne in plaats van de weg op maaiveld
- extra voorzieningen ten behoeve van langzaam verkeer
- extra maatregelen op basis van het landschapsplan.

De totale kosten van deze maatregelen bedragen circa f 443 mln.

192

Kan de afspraak over de oplevering van de A73 in 2007 worden nagekomen?

Ja.

193

Waarom is de oplevering van het project Maasroute gepland na 2010? Het betreft hier toch een MIT categorie 1 project?

Het project «Maasroute, modernisering fase 2» is inderdaad een «categorie-1-project», omdat het voornemen bestaat om dit project voor 2010 in uitvoering te nemen. Het feit dat het realisatieprogramma voor Waterbeheren en Vaarwegen tot en met 2004 geheel is belegd met projecten betekent dat dit project pas rond 2005 in uitvoering genomen kan worden. Gelet op de omvang van het project is het vanaf 2005 niet mogelijk het gehele project in vijf jaar af te ronden. Wel maakt het Maasrouteproject deel uit van de V&W ICES-voorstellen met het oogmerk de uitvoering te vervroegen naar 2003.

194

Hoe zit het met de inpassingskosten bij de A74? In hoeverre is hier sprake van (boven)wettelijke inpassing?

De trajectnota/MER voor de A74 is nog niet afgerond. De verschillende alternatieven en varianten zijn nog niet volledig uitgewerkt. Een definitief antwoord op de vraag kan derhalve nog niet worden gegeven.

195

Waarom is de MER voor de IJzeren Rijn gebaseerd op een maximum aantal van 43 treinen, terwijl het aantal treinen dat België hanteert als

onderbouwing van het definitieve tracé, 71 bedraagt? Wordt de A67-variant serieus in het onderzoek meegenomen?

België heeft bij de onderbouwing van de vraag tot reactivering van de IJzeren Rijn verschillende groei-scenario's gehanteerd voor het goederenvervoer tussen de Antwerpse haven en het Ruhrgebied.

Met België en Duitsland is overeengekomen voor de planperiode tot 2020 uit te gaan van 43 treinen per dag in twee richtingen. Hoe het verkeer zich in de toekomst daadwerkelijk zal gaan ontwikkelen is nog onzeker, gezien de lange termijn, waarover we hier spreken, en de dynamiek in de vervoersmarkt.

Ja, ook het A67 alternatief wordt serieus beoordeeld. Zie ook mijn reactie op motie nr. 25 van 24 februari 2000.

(Zie tevens mijn antwoorden op de vragen 21 en 23 van 11 september 2000 van de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat over de «Richtlijnen voor de Trajectnota/MER IJzeren Rijn» en het «Inspraakrapport Startnotitie IJzeren Rijn».)

196

Wordt de A67-variant met betrekking tot de IJzeren Rijn door de regering nog steeds als een volwaardig alternatief beschouwd?

Het A67-alternatief wordt serieus beoordeeld (zie ook mijn reactie op motie nr. 25 van 24 februari 2000), en krijgt – zoals in de «Richtlijnen voor de trajectnota/MER IJzeren Rijn» is aangegeven – «bijzondere» aandacht. Of het alternatief een «volwaardig» alternatief is gezien de vraag- en doelstelling van het project zal in de loop van de Traject/m.e.r.-studie worden besloten. (Zie tevens mijn antwoorden op de vragen 21 en 23 van 11 september 2000 van de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat over de «Richtlijnen voor de Trajectnota/MER IJzeren Rijn» en het «Inspraakrapport Startnotitie IJzeren Rijn».)

197

Bent u bereid tot een trajectstudie voor de verkeersruit bij Eindhoven? Bent u bereid om initiatieven, vanuit de regio voor de ruitstructuur bij Eindhoven en Helmond, te ondersteunen?

Op 22 mei 2000 heb ik, mede namens mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, een standpunt ingenomen inzake de Tangenten Eindhoven. Ten grondslag aan het standpunt lag onder meer de tracé/mer studie Tangenten Eindhoven die een onderzoek naar de problemen en de oplossingsrichtingen behelst. In het standpunt is gekozen voor een verbreding van de bestaande tangenten. De in het standpunt gekozen 4x2 oplossing is voldoende robuust om een eventuele aanzienlijke toename van het verkeer in de toekomst op te kunnen vangen. Mochten zich onverhoopt in de toekomst opnieuw problemen gaan voordoen, dan zullen deze met inachtneming van de dan geldende beleidskaders moeten worden gezien.

Uit de studie Tangenten Eindhoven blijkt dat de problemen aan de oostzijde van de regio, te weten het gebied tussen Eindhoven en Helmond, die primair worden veroorzaakt door regionaal verkeer, door de verbreding van de bestaande Tangenten worden verbeterd maar nog niet volledig opgelost. Bij het verder oplossen van deze problemen heeft de regio een primaire taak. Zoals ik op 8 juni 2000 tijdens het bestuurlijk overleg met de burgemeester van Eindhoven heb afgesproken, zal worden gekeken naar de mogelijkheid om te komen tot een verdere verbetering van de Bereikbaarheid Oostzijde Stadsregio Eindhoven (BOSE) in het kader van het regionaal lokaal planstudieprogramma. Het oplossend vermogen van een ruitstructuur rondom Eindhoven wordt daarbij betrokken waar de PW 210 en PW 205 onderdeel van uitmaken.

198

Waarom is in het Projectenboek niet de invulling van de post «kleine station» opgenomen. Is het in het planstudieprogramma opgenomen bedrag van 10 miljoen gulden per jaar wel toereikend voor alle projecten? Bestaat de bereidheid om ook een bijdrage te leveren aan de aanleg van eventueel extra benodigde railinfrastructuur.

De omschrijving «Kleine stations» in de Rijksbegroting Infrastructuurfonds 2001 (zie Planstudieprogramma Railwegen Personenvervoer) geeft aan dat vanaf 2005 f 10 miljoen per jaar beschikbaar is voor aanleg van nieuwe stations. Eerdere realisering (vóór 2005) van nieuwe stations zal vooralsnog afhangen van de bereidheid van gemeenten of derden de investering om te voorfinancieren. Tot op heden is voor nog niet één nieuw station (in het licht van de beleidsnotitie) een concreet aanlegbesluit genomen. Om die reden is er niets in het MIT-Projectenboek opgenomen.

De vanaf 2005 beschikbare f 10 miljoen per jaar is beschikbaar voor het aanleggen van 1 à 2 stations per jaar. Uitgangspunt hierbij is dat op grond van de normen en eisen voor het Basisstation, de investeringskosten voor de primaire functies van een klein station tussen de f 5,6 en f 11 miljoen liggen. De verwachting is dat deze jaarlijkse bijdrage toereikend is voor het aanleggen van stations aan het hoofdrailnet.

Conform de beoordelingscriteria in de beleidsnotitie mag de aanleg van een nieuw station niet gepaard gaan met extra infrastructuurkosten ten behoeve van de inpassing in de dienstregeling. Derhalve bedraagt de maximale investeringsbijdrage f 10 miljoen.

199

Wat is precies de stand van zaken rond de invulling van de toezeggingen voor het Station Reeshof. Klopt het dat in de onlangs aan de Kamer gezonden brief over het toetsingskader, gebruik gemaakt is van «verouderde» gegevens waardoor onnodig onrust is ontstaan?

Zie het antwoord op vraag 103.

200

Wanneer kan de Kamer een standpunt ontvangen over het IPOT-rapport? Zijn er Rijksmiddelen beschikbaar voor het uitvoeren van concrete projecten zoals in Tilburg?

Het standpunt van het Kabinet inzake ondergronds transport en buisleidingen is opgenomen in de brief waarin ik, mede namens mijn collega's van Economische Zaken en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer het eindrapport van de IPOT: «Transport onder ons: Van visie naar realisatie» aan de Tweede Kamer heb aangeboden.

Op hoofdlijnen komt het Kabinetsstandpunt er op neer dat de buis als volwaardige vervoersmodaliteit wordt beschouwd en als zodanig ook is opgenomen in het NVVP (beleidsvoornemen). Gezien het karakter en de toepassingsmogelijkheden van deze infrastructuur wordt de realisering er van als een taak van het bedrijfsleven en/of lagere overheden gezien. De overheid heeft daarbij vooral een rol op het gebied van het ontwikkelen van de randvoorwaarden, zoals het ruimtelijke kader, de wetten regelgeving en veiligheidsvraagstukken.

Vooralsnog heb ik geen middelen op mijn begroting gereserveerd voor investeringen in deze vorm van transportinfrastructuur. Bij groot maatschappelijk belang is een overheidsbijdrage denkbaar, zij het dat deze niet ten laste kan worden gebracht van het Infrastructuurfonds, omdat deze categorie infrastructuur wettelijk uitgesloten is van financiering uit dit

fonds. Voor (plan)studies en technologisch onderzoek is wel budget beschikbaar. De ICES inventariseert thans een aantal investeringsprojecten die deel uit kunnen maken van een eventueel nieuwe investeringsimpuls. Eén van die projecten betreft OLS ASH. Een bijdrage aan het project in Tilburg is aan de orde als het resultaat van de voorgenomen planstudie daartoe aanleiding geeft. Ik verwacht dat de initiatiefnemers in 2001 meer helderheid over de haalbaarheid kunnen verschaffen.

201

Waarom is in het NVVP de eventuele ontsluiting per spoor tussen Breda en Utrecht (en daarmee van Oosterhout) niet opgenomen?

Eén van de conclusies uit de verkennende studie corridor Breda–Utrecht (juli 1999) is dat nut en noodzaak van een spoorwegverbinding tussen Breda en Utrecht nagenoeg nihil is. In het kader van het NVVP is daarom besloten deze verbinding niet op te nemen in het toekomstige spoornet.

202

Kan een cijfermatige toelichting worden gegeven op de stelling dat een grote ruit rond Eindhoven geen wezenlijke verbetering biedt? Is het daarnaast niet zo dat met de verbreding van de bestaande wegen de problemen niet kunnen worden opgelost? Hoe kijkt de minister tegen de doortrekking van de PW 210 aan, die momenteel in aanleg is?

Zie het antwoord op vraag 197.

203

Kan van elk van de verkenningen worden aangegeven wanneer ze is gestart en wanneer ze (vermoedelijk) zal zijn voltooid? Hoe verhoudt de voortgang van de verkenningen inzake Helmond/West-tangent zich tot de realisering van de geplande Vinex-locatie?

verkenning	gestart	gereed
HOV Oosterhout–Breda	1997	2001
Breda Westtangent	1997	2000
Bereikbaarheid NSP	1997	2000
Tilburg NW Tangent	1996	2000
Burg. Deelenkanaal	1995/96	2000
N 266 Den Bosch–Veghel	2000	2001
Helmond Westtangent	1996/97	2000
Bereikbaarheid Eindhoven O.	1997	2000
Goederenroutes Z. NI.	2000	2000/01

De verkenning Helmond Westtangent is gereed. De gemeente is vooruitlopend op de besluitvorming gestart met de eerste werkzaamheden, de aanleg van een tunnelbak onder de spoorlijn door. Het verkeer, veroorzaakt door de prille bebouwing in de VINEX-wijk Brandevoort, kan zich via een relatief goede bouwweg afwikkelen. Over deze verkenning, evenals de overige verkenningen gereed in 2000, dient nu besluitvorming plaats te vinden over opname in het planstudieprogramma regionale en lokale infrastructuur.

204

Bestaat er voor de Noord-West-tangent Tilburg al enig zicht op het vermoedelijke tijdstip van realisering, en op de kosten? Wanneer zal de nut- en noodzaakanalyse zijn afgerond?

Volgens de planning van de gemeente Tilburg zal/kan, uitgaande van een gefaseerde aanleg, gestart worden in 2002 en is het de bedoeling dat de

tangent in 2007 volledig gereed is met de ingebruikstelling van de brug over het Wilhelminakanaal, het duurste onderdeel van de Tangent. Volgens het MIT-spelregelkader is in dit stadium nog niet aan te geven of er sprake zal zijn van een rijksbijdrage aan dit project c.q. de grootte daarvan. Volgens wet en besluit infrafonds bedraagt dat maximaal 50%. Dit project maakt overigens onderdeel uit van de zogenoemde OWN-impuls; met het regeerakkoord 1998 is voor een 30-tal Onderliggend Wegennetprojecten in zowel verkenning- als in planstudiefase voor de periode 2003–2010 een extra bedrag gereserveerd van f 360 mln. De nut-noodzaakanalyse (=MITverkenning) wordt volgens de gemeente eind dit jaar afgerond en zal in 2001 tot besluitvorming leiden (MIT beslismoment 2).

205

Kan de informatie over de A59, nu dit project in Provinciale Staten van Noord-Brabant is besproken en geaccordeerd, worden geactualiseerd?

Zie het antwoord op vraag 50.

206

Hoe wordt omgegaan met de aanzienlijk forsere toename van het autoverkeer op de wegen rondom Eindhoven dan waar de trajectnota MER nog vanuit gaat? Kan het standpunt, verwoord in de brief aan de Kamer van 22 mei 2000, mede daardoor nog wel onverkort worden gehandhaafd?

Zie het antwoord op vraag 197.

207

Welke oplossingen op korte termijn stelt de regering voor om de verkeersdruk op de A2 rondom Eindhoven te verlichten? Hoe zal worden omgegaan met de extra verkeersproblemen tijdens de uitvoering van de werkzaamheden? Wat is de besparing in guldens ten opzichte van de eerdere in het MIT genoemde bedragen?

Tijdens bestuurlijk overleg dat ik in juni 2000 met de regio Noord-Brabant heb gevoerd is afgesproken dat een besluit over tijdelijke maatregelen, voorafgaand aan de realisatie van het project A2 Tangenten Eindhoven, pas kan worden genomen zodra bekend is om welke maatregelen het gaat en wat de kosteneffectiviteit ervan is. Ik wacht deze informatie en de eventuele beschikbaarheid van middelen af. Ten tijde van de uitvoering blijft de huidige capaciteit van de weg beschikbaar.

Voor wat betreft het project A2 Tangenten Eindhoven is, als gevolg van versoeringen, in de ontwerpbegroting 2001 ten opzichte van de begroting 2000 een bedrag van 132 miljoen bespaard.

208

Welke mogelijkheden zijn er om dubbel grondgebruik toe te passen bij de inpassing van de A2 in den Bosch?

Het ontwerp voor de A2 Den Bosch is afgestemd op de gemeentelijke structuurvisie A2/kanaalzone. In die structuurvisie is aangegeven dat ten zuiden van de spoorlijn Den Bosch–Nijmegen een overkapping van de weg wenselijk is. De mogelijkheden hiertoe zijn fysiek beperkt en in relatie tot het wegenproject financieel niet gedekt.

209

Heeft de Raad van State inmiddels uitspraak gedaan in de bodemprocedure over de A4 tussen Dinteloord en Bergen op Zoom?

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft nog geen uitspraak gedaan in de bodemprocedure over de A4 tussen Dinteloord-Bergen op Zoom. De hoorzitting in deze zaak heeft plaatsgevonden op 26 en 29 september 2000. Aan het einde van beide zittingsdagen heeft de Voorzitter van de Afdeling het onderzoek gesloten en medegedeeld dat de Afdeling uitspraak zal doen.

Bij brief van 5 oktober 2000 heeft de voorzitter meegedeeld over te gaan tot heropening van het onderzoek. Reden daarvoor is dat een aantal nader binnengekomen stukken door de Raad van State eerst op 25 september 2000 zijn verstuurd, zodat diegenen van wie de beroepen op 26 september 2000 zijn behandeld hiervan voor de zitting geen kennis hebben kunnen nemen. Bij brief van 26 oktober 2000 heeft de Voorzitter de minister van Verkeer en Waterstaat in de gelegenheid gesteld om voor 9 november 2000 te reageren op de reacties van appellanten op de stukken, die op 25 september 2000 door de Raad van State zijn verstuurd. Naar verwachting zal de Voorzitter vervolgens het heropende onderzoek sluiten en over circa zes weken uitspraak doen.

210

Kan nadere informatie worden gegeven over de lopende bodemprocedure bij de Raad van State inzake de A4?

Zie het antwoord op vraag 209.

211

Hoe kijkt de regering tegen de vraag aan of een Tracébesluit kan worden genomen, zonder dat er reeds zicht is op de benodigde middelen? Indien de commissie van de Raad van State tot de conclusie komt dat dit kan, wat zijn dan de gevolgen voor de A4 en overige, vergelijkbare projecten? Is dit dan niet een doodsteek voor alle PPS-projecten?

Zie het antwoord op vraag 32.

212

Wat is de laatste stand van zaken rond de N69? Welke oplossing heeft de minister voor ogen voor de overlast in Valkenswaard en Waalre?

Tijdens de MIT-behandeling in 1999 heb ik 12 miljoen toegezegd voor verbeterwerken op de RW69, mits de regio zelf 3 miljoen bijdraagt. Inmiddels is een start gemaakt met de aanleg van een busbaan tussen Valkenswaard en Aalst. Aangezien de verkeersproblematiek op de RW69 vooral een regionaal probleem is dient een verdere verbetering van de leefbaarheid op regionaal niveau vorm te worden gegeven.

213

Is de in het Projectenboek opgenomen tijdsplanning en financiering van de omlegging Zuid-Willemsvaart bij Den Bosch nog steeds actueel?

De tijdsplanning van het uit te brengen tracébesluit van de omlegging Zuid-Willemsvaart in het MIT-Projectenboek betreft een drukfout. De planning is om het Tracébesluit eind 2001/begin 2002 gereed te hebben. De onzekerheid zit hem erin dat het tracébesluit inhoudelijk nauw samenhangt met de plannen van de gemeente 's-Hertogenbosch voor een stedelijk knooppunt in de A2/Kanaalzone. De besluitvorming over deze plannen is nog niet rond. Voor de uitvoeringstermijn van de omlegging heeft dit vooralsnog geen gevolgen omdat deze overeenkomstig de financiële planning van het MIT pas na 2005 van start gaat. De in het MIT voor de omlegging gereserveerde gelden zijn derhalve nog steeds actueel. De bijdrage van derden heeft betrekking op de invulling door de regio van voorwaarden die ik aan de omlegging heb verbonden. Aangezien over de

invulling nog overleg gaande is, moet de bijdrage van derden als indicatief worden beschouwd.

214

Kan de laatste stand van zaken worden gegeven van het Wilhelmina-kanaal Tilburg (eventueel over het doorlekken naar grondwater)?

De projectnota/MER is ter visie gelegd en de fase van inspraak en advies is inmiddels afgesloten. Op advies van de commissie m.e.r. is aanvullend onderzoek verricht naar de geohydrologische effecten van de verdieping van het kanaal ter hoogte van de woonwijk Reeshof. In dit onderzoek zijn de risico's voor het optreden van effecten nader in beeld gebracht. Voorzover de effecten groter zijn dan in eerste instantie werd verwacht, kunnen deze met technische maatregelen worden bestreden. De kosten hiervan bedragen enkele tientallen miljoenen guldens. Of dergelijke maatregelen daadwerkelijk nodig zijn kan pas worden vastgesteld na uitgebreid veldonderzoek. Dit zal pas plaatsvinden in een vervolgfase zodra gekozen wordt voor alternatief A of B of het MMA. Voor de Nul- en Nulplus-alternatieven is het onderzoek niet nodig omdat daar geen sprake is van verdieping van het kanaal en uit dien hoofde ook geen ongewenste effecten kunnen optreden.

215

Waarom wordt pas na 2005 begonnen met het project Zuid-Willemsvaart, gedeelte Maas-Berlicum/Den Dungen? Welke gevolgen heeft dit voor de bereikbaarheid over water tussen Den Bosch en Veghel?

Het feit dat het realisatieprogramma voor Waterbeheren en Vaarwegen tot en met 2004 geheel is belegd met projecten in uitvoering betekent dat vrijwel alle huidige planstudieprojecten, w.o. de omlegging Zuid-Willemsvaart, pas vanaf 2005 in uitvoering genomen kunnen worden. Aangezien het voor de scheepvaart niet zinvol is het aansluitende traject Den Dungen-Veghel eerder te voltooien dan de omlegging, zijn de werkzaamheden aan dit traject stilgelegd tot 2005 en zijn de vrijvallende gelden ingezet voor de dringend nodige afbouw van voor- en wachthavens in de Maas. De Kamer is hierover en over de gevolgen voor de scheepvaart, op 10 maart 2000 per brief ingelicht (nr. DGG/SB/00/001854).

216

Kan de Kamer nader worden geïnformeerd over de voortgang van het project VERA (uitvoering motie Verbugt, 26 800, nr. 17)? Kan eenduidig worden aangegeven hoeveel extra treinen in de toekomst door de bebouwde kom van onder andere Zevenbergen en Oudenbosch zullen gaan rijden? Van welk bedrag gaat de regering uit voor de realisering van dit project? Behoort gefaseerde aanleg tot de mogelijkheden? Hoe zal dit dan eventueel worden uitgevoerd?

Op 3 oktober 2000 is de ter visie legging van de Trajectnota/MER VERA van start gegaan. Inmiddels hebben een aantal informatie-avonden plaatsgevonden en is ook de hoorzitting geweest. Betrokkenen, niet zijnde bestuursorganen, hebben tot 27 november de tijd om in te spreken op de Trajectnota/MER. Inmiddels is ook de maatschappelijke kosten-batenanalyse op basis van de OEEI-leidraad in volle gang.

Over de uitvoering van de motie Verbugt heb ik de Kamer in februari van dit jaar een brief gestuurd waarin ik melding maak van de afspraken die ik met de betrokken bestuursorganen heb gemaakt over het vervolg van het VERA-proces.

De aantallen te verwachten treinen in het studie- en aandachtsgebied staan vermeld in de Trajectnota/MER die ik de Kamer bij brief van 3 oktober 2000 heb aangeboden. In Oudenbosch en Zevenbergen betreft de vraagprognose in 2015 85 goederen- en 144 persontreinen in beide richtingen samen.

Een bedrag voor de realisatie van het project kan pas genoemd worden in de standpuntbepaling, als helder is welke keuze mijn ambtgenoot van VROM en ik hebben gemaakt.

Gefaseerde aanleg behoort tot de mogelijkheden. Nieuwe stukken spoorlijn kunnen in een eerste fase enkelsporig aangelegd worden, met gelijkvloerse aansluitingen. Het plaatsen van geluidsschermen laat zich niet faseren. Het vervangen van gelijkvloerse overwegen door ongelijkvloerse kan weer wel goed over twee of meer fasen worden uitgesmeerd.

217

Wat is het standpunt van de regering ten opzichte van de kostenontwikkeling en het uitvoeringsschema van de A50 Eindhoven–Oss?

Zal de regering zich houden aan de met de Commissaris der Koningin van Noord-Brabant op 1 december gemaakte afspraak, dat de A50 versneld wordt aangelegd en in 2003 klaar zal zijn? Is er al zicht op de kostenoverschrijding? Kan een reactie worden gegeven op de brief van de kamer van Koophandel van Oost-Brabant? Kan de Kamer een afschrift krijgen van de overeenkomst van 19 oktober 1995 en 18 december 1995 tussen Rijk en Provincie? Wat is de inhoud van de toezegging die de regering inzake de A50 heeft gedaan op 30 oktober 2000 bij tekening van het contract van de A59?

Wat is de reden van het niet overhevelen naar de A50 van de besparing van 132 miljoen gulden op de verbreding van de rondweg Eindhoven?

In de begroting van het Infrastructuurfonds (blz. 38) is gemeld dat er nader onderzoek loopt naar de afstemming tussen de projectscope en de projectkosten van de A50 Eindhoven–Oss. De besparing van 132 miljoen bij de A2 Tangent echter is inmiddels verdeeld over de A2 Den Bosch en de A50 Eindhoven–Oss. Voor de A50 resteert nog steeds een tekort waarvoor versoeringsvoorstellen in de maak zijn.

Als gevolg van de afspraken in 1998 met de regio's zijn de overeenkomsten uit 1995 komen te vervallen. Een afschrift van de overeenkomst uit 1998 is u bij brief van 4 december 1998 (26 263 – nr. 3) toegezonden.

218

Zal de regering zich houden aan de met de Commissaris der Koningin van Noord-Brabant op 1 december 1998 gemaakte afspraak, dat de A50 versneld wordt aangelegd en in 2003 klaar zal zijn? Is er al zicht op de omvang van de kostenoverschrijding? Kan een reactie worden gegeven op de brief van de Kamer van Koophandel van Oost-Brabant? Kan de Kamer een afschrift krijgen van de overeenkomst van 19 oktober 1995 en 18 december 1995 tussen Rijk en Provincie? Wat is de inhoud van de toezegging die de regering inzake de A50 heeft gedaan op 30 oktober 2000 bij tekening van het contract van de A59?

Zie het antwoord op vraag 217.

219

Wat is de reden van het niet overhevelen naar de A50 van de besparing van 132 miljoen gulden op de verbreding van de rondweg Eindhoven?

Zie het antwoord op vraag 217.

220

Wat is de oorzaak van de vertraging ten opzichte van het vorige MIT van de aanleg tweede sluis bij Lith?

De vertraging is opgetreden in de afbouwfase van de sluis door het faillissement van een onderaannemer.

221

Waarom is geen rekening gehouden met de door het ROA kenbaar gemaakte beleidsmatige prioriteitstelling van projecten in de verkenningen en planstudiefase?

Bij de totstandkoming van het MIT/Projectenboek 2001 is ook rekening gehouden met de prioriteitstelling van het ROA. In mijn brief van 14 augustus jongstleden heb ik het ROA duidelijk aangegeven hoe ik met de ideeën en wensen van het ROA ben omgegaan in mijn infrastructuur-programmering.

222

Is het mogelijk Railned bij de «nationale» studie naar de corridor Zaanlijn, en naar het Regionet, te betrekken?

Deze verkenningen worden door Railned, als taakorganisatie in opdracht van het ministerie, uitgevoerd.

223

Kan de uitbreiding van A9 (Uitgeest/Alkmaar) tot 2x3 rijstroken als project voor een verkenning worden opgenomen?

De uitbreiding van de A9 (Uitgeest/Alkmaar) tot 2x3 rijstroken is thans niet als project opgenomen in het MIT. Indien zou blijken dat de verkeersintensiteiten daartoe aanleiding geven zou overwogen kunnen worden een verkenning te starten. Echter in de ochtendspits is er geen sprake van een probleem. In de avondspits loopt het verkeer enigszins vast voor het Kooimeerplein, echter de verwachting is dat dit voor een groot deel is opgelost na opening van de bypass naar de N242.

Er is geen aanleiding dit project thans in de verkenningentabel van het MIT op te nemen.

224

Kan van elk van de verkenningen worden aangegeven wanneer ze is gestart, en wanneer ze vermoedelijk zal zijn voltooid?

Op dit moment is er sprake van een veelheid aan studies en verkenningen met betrekking tot de spoorweginfrastructuur rond Amsterdam. In dat verband is besloten prioriteit te geven aan de verkenningen, die behoren tot de eerste fase van Regionet, en de verkenning voor de corridor Haarlemmermeer–Schiphol–Zuidas–Almere. Deze laatste studie zal overigens een breder kader krijgen dan Regionet, wat uitsluitend op verbetering van het stadsgewestelijk vervoer is gericht. Beide verkenningen zijn in uitvoering. De verkenning Regionet eerste fase heeft inmiddels al geleid tot een planstudie voor het station Purmerend Weidevenne en een project in de realisatiefase (Uitgeest de Kleis). De verkenning voor de corridor Haarlemmermeer–Almere zal vanwege de complexiteit niet eerder dan 2002 afgerond worden. Dit betekent dat de verkenning corridor Zaanlijn–Schiphol later in uitvoering genomen zal worden. Omdat de Hemboog in uitvoering is, zal binnen enkele jaren al een duidelijke verbetering van deze verbinding gerealiseerd kunnen worden.

225

Waarom is ten aanzien van het project Schiphol Beech Avenue nog geen beslissing genomen dit project door te schuiven naar de volgende fase van het MIT?

Het Regionaal Orgaan Amsterdam heeft in haar brief van 16 augustus 2000 verzocht het project Beech Avenue te promoveren van de verkenningen- naar de planstudiefase. De insteek voor dit project is altijd geweest om financiering plaats te laten vinden uit de zogenoemde «OWN-impuls». Onder deze impuls voor het onderliggend wegennet wordt verstaan het verzamelbudget voor een 30-tal projecten die zowel in de verkenning- als in de planstudie zijn opgenomen van het programma regionale en lokale infrastructuur en waarvoor in het regeerakkoord 1998 maximaal f 360 mln is gereserveerd.

In de afgelopen maanden speelden ook de onderhandelingen rond het Bereikbaarheidsbaarheidsoffensief voor de Noordelijke Randstad. Tijdens dit onderhandelingsproces is er sprake van geweest dat het project Beech Avenue bekostigd zou worden uit het op te richten regionale mobiliteitsfonds. Bij financiering uit het regionale mobiliteitsfonds kan geen aanspraak meer gemaakt worden op middelen uit de OWN-impuls. Deze onzekerheid over de financieringsgrond leidt er toe dat het promotieverzoek van het ROA enige tijd is aangehouden.

226

Behoort de zuidelijke doortrekking van de Noord-Zuidlijn ook tot het project CASH?

Ja.

227

Kunnen de diverse (deel)projecten rond de A1/A6/A9, inclusief het BOR-PPS project voor de onder-tunneling, in hun samenhang zowel visueel als procedureel beter inzichtelijk worden gemaakt?

Mijn ambtgenoot van VROM en ik verwachten in 2001 een standpunt in te nemen over de Trajectnota A1/A6/A9 en de te volgen procedure. Een mogelijke procedure is om op korte termijn te kiezen voor het Benuttingsalternatief, waarvan in het kader van het BOR de realisatie in 2003 kan starten, en op langere termijn de studie voort te zetten en daarin de A6/A9 (toeltunnel) te betrekken.

De projecten A1/A6/A9 CRAAG en A1/A6/A9 CRAAG Benutting betreffen hetzelfde gebied en zijn visueel niet als deelproject te scheiden. Het project «brug bij Muiden» betreft een tweede brug over de Vecht. Een kaart zal worden bijgevoegd.¹

228

Hoe bekijkt u de problematische situatie betreffende de Oostelijke ringweg bij Alkmaar, mede in verband met de regionale Vinex-opgave en de doorgaande verbinding met de N9?

Op een aantal gelijkvloerse met verkeerslichten geregelde kruispunten, zowel op de oostelijke ringweg (N242), als op de westelijke ringweg (N9) van Alkmaar, komen dagelijks capaciteitsproblemen voor, waardoor ook een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer wordt belemmerd. Voor de verbetering van openbaar vervoer in de regio Alkmaar/Heerhugowaard en voor verbetering van de doorstroming op de oostelijke ringweg, heb ik voor de jaren 2001–2007 in totaal 203 miljoen gulden gereserveerd (zie MIT blz. 180 en 189). Dit bedrag biedt voldoende ruimte voor een capaciteitsuitbreiding van gelijkvloerse aansluitingen op de oostelijke ringweg, waardoor rekening houdend met het effect van regionale ontwik-

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

kelingen zoals VINEX-bouwlocaties, vooralsnog voldoende capaciteit wordt geboden. Een veel duurdere oplossing, met ongelijkvloerse aansluitingen op de oostelijke ring, kan daar daarom achterwege blijven. Verbetering van de doorstroming op de oostelijke ringweg (N242) levert een beperking op van het verkeersaanbod op de westelijke ringweg (N9).

229

Wanneer wordt op z'n vroegst begonnen met de verruiming van de Zaan? Welk budget is hiervoor naar verwachting nodig? In welke mate wordt intussen een adequate bereikbaarheid via binnenwater van de Zaanstreek en overig Noord-Holland gegarandeerd?

De vaarweg de Zaan is niet in eigendom en beheer van het Rijk. Bekostiging van een eventuele verruiming van de Zaan is dan ook in eerste instantie een verantwoordelijkheid van de betrokken regionale overheden. Dit jaar is de MIT-verkenning naar de Zaan, die door de betrokken overheden is uitgevoerd, aan mij aangeboden. De verkenning constateert dat de toenemende schaalvergroting in de binnenvaart bevaarbaarheidsproblemen oplevert voor de Zaan. Dit betreft onder andere de vaargeul (ondieptes) en de dimensies van met name de Wilhelminasluis. Hierdoor bestaat volgens het rapport de verwachting dat de groei van het vervoer over water zal stagneren en is er zelfs de kans dat het vervoer over de Zaan afneemt. Geschetste ontwikkeling is beleidsmatig zeer ongewenst; het in de verkenning omschreven vervoersprobleem wordt door mij onderschreven. Thans wordt in overleg met de regio een kosten/baten analyse verricht die in 2001 gereed is. Vervolgens wordt bezien of een rijksbijdrage aan de orde is. Dit zal mede afhangen van de omvang van de inspanningen van de betreffende regionale overheden en aan de aan vaarweg gelegen verladers.

230

Waarom verloopt meer er dan 6 jaar vanaf het rondkrijgen van de procedures, voordat met de realisering wordt gestart?

De procedures voor het project A1/A6/A9 CRAAG zijn in 2004 afgerond. De feitelijke realisatie van het project (een categorie 2-project) is, op grond van prioriteitstelling, na 2010 voorzien.

231

Is de A6/A9 in het SVVII opgenomen? Zo nee, hoe kan deze dan toch in het MIT opgenomen worden?

De A6/A9 (toltunnel) is een initiatief van Provincies, gemeenten en werkgeversverenigingen en is opgenomen als studieproject in het BOR-pakket.

232

Wat is de actuele situatie van de planstudie N9, inclusief de financiële uitwerking?

In het 4e kwartaal van 1998 heeft de Trajectnota/MER ter inzage gelegen en is er gelegenheid geweest voor officiële inspraak en advies. Ik heb nog niet mijn standpunt bepaald. In mijn brieven aan de voorzitter van de Tweede Kamer van 8 maart 1999 en 2 juni 1999 heb ik bericht dat nog extra tijd nodig was voor nader overleg met de regio over medebetaling. In mijn brief van 8 juni 2000 heb ik u bericht dat ik bereid ben om de rijksbijdrage te verhogen van NLG 54 mln naar NLG 70 mln als de provincie Noord-Holland besloten heeft om NLG 50 mln (investeringsbijdragen prijspeil 1998) bij te dragen. Het overleg met de provincie over de voorwaarden die de provincie aan de bijdrage verbonden heeft en de door

mij gevraagde indexering van de provinciale bijdrage, is echter op dit moment nog niet afgerond.

Als de provincie NLG 50 mln (prijspeil 1998) bijdraagt en ik de rijksbijdrage verhoog, komt een budget beschikbaar van NLG 120 mln. Hiervan kunnen worden aangelegd: het nog ontbrekende deel van de parallelweg ter hoogte van Bergen en twee omleidingen (om Schoorlham en De Stolpen) voor 80 km/uur waarin de rotondes zijn vervangen door ongelijkvloerse kruisingen met aansluitingen op het onderliggende wegennet. Deze wijziging van de kruispuntvorm is een van de voorwaarden van de provincie voor de medebetaling.

233

Waarom duurt het nog tot 2002 om een Tracébesluit te nemen (terwijl een motie uit 1998/1999 tot spoed aandringt)? Kan dit alsnog worden versneld?

Op dit moment wacht ik provinciale besluitvorming over de bijdrage af. Pas daarna kan het standpunt over de N9 overeenkomstig de Tracéwet worden ingenomen waarna de verdere procedurele stappen volgen. Op dit moment is een versnelling van de besluitvorming niet aan de orde.

234

Wordt de noodzaak van aanpassing van de huidige situatie bij IJmuiden nu erkend? Betekent dit ook een hogere prioriteit in de toekenning van middelen?

Het project Zeepoort IJmond heeft de status van een planstudie. Dit impliceert dat onderkend wordt dat de maritieme toegankelijkheid van het Amsterdam Noordzeekanaalgebied in de toekomst een knelpunt kan vormen voor de ontwikkeling van de daaraan gelegen havens.

De eerste voorlopige uitkomsten van doorgerkende scenario's van de maatschappelijke kosten baten analyse bevestigen nogmaals dit beeld. De prioritering in het MIT blijft vooralsnog gehandhaafd. Wel zijn de voorlopige uitkomsten voor mij voldoende aanleiding om het project deel uit te laten maken van de inventarisatie van projecten die mogelijk met een nieuwe investeringsimpuls (waarover de ICES adviseert), gefinancierd kunnen worden.

235

Zijn de uitgetrokken middelen in het kader van het BOR wel voldoende voor het project N201?

In het kader van het BOR is een rijksbijdrage in de realisatie van de N201 beschikbaar gesteld. Het bijbehorende Masterplan omvat een groot aantal korte en middellange termijnmaatregelen ter bevordering van de bereikbaarheid in de corridor langs de N201 tussen de A4 en A2 in relatie met de mainport Schiphol. Het deelproject omlegging Aalsmeer/Uithoorn vormt het belangrijkste onderdeel. Door middel van deze omlegging kan een aanzienlijke verbetering worden bereikt op de aspecten leefbaarheid en bereikbaarheid.

De kosten voor realisatie van het totale Masterplan worden door de regio geraamd op f 700–900 mln. Gelet op het stadium van planvorming (eerste helft planstudie) zijn er echter nog grote onzekerheden. Niet alle onderdelen van het Masterplan zullen naar verwachting even urgent blijven. De regionale overheden mogen prioriteiten binnen de onderdelen van het Masterplan aangeven met in acht neming van het spelregelkader van het MIT. Dit houdt in dat deze onderdelen nog moeten worden getoetst op noodzaak en doelmatigheid. De N201 biedt daarnaast grote kansen voor Publiek Private Samenwerking (PPS) en (gedeeltelijk) private financiering. Verkennende studies hebben dit reeds uitgewezen en op korte termijn(6

december) worden nieuwe studieresultaten naar PPS-mogelijkheden door de regionale overheden gepresenteerd.

Geconcludeerd mag worden dat de rijksbijdrage van f 200 mln ten behoeve van de N201 een reële afspiegeling vormt van het belang van het Rijk en daarmee een voldoende bijdrage in de realisatie van de belangrijkste doelstelling van het Masterplan.

236

Klopt het dat de OEEI-studie naar de sluis bij IJmuiden uitgevoerd is door het CPB en een Belgisch bureau, beiden met significant andere uitkomsten? Waarom is voor deze opzet gekozen?

In de verkenningsfase van het project Zeepoort IJmond is door PRC uit Antwerpen een economische waardering opgesteld. Het CPB heeft destijds vraagtekens gezet bij de door PRC gehanteerde onderzoeksaanpak. In de planstudiefase is derhalve besloten om een nieuw onderzoek uit te voeren volgens de recent ontwikkelde OEEI-systematiek. Dit onderzoek wordt uitgevoerd door een consortium onder leiding van RAND Europe. Partners in het consortium zijn onder meer het NEI, INRO-TNO en PRC uit Antwerpen. Het CPB wordt tijdens de uitvoering van de OEEI studie regelmatig geconsulteerd.

237

Klopt het dat de directe baten van dit miljardenproject op enkele miljoenen geschat wordt?

Nee. Er zijn aanzienlijke directe maatschappelijke en economische baten. De exacte omvang hiervan zal begin december 2000 worden gepresenteerd in de desbetreffende OEEI-studie.

238

Kunt u de OEEI-studie over de Noordzeesluis, nog voor de MIT-behandeling aan de Kamer zenden?

Nee. De OEEI-studie is nog gaande. Grote onderdelen van deze analyse komen in de komende weken beschikbaar voor de direct betrokkenen binnen de projectorganisaties.

239

Waarom wijkt de opleverdatum van de Utrechtboog af van eerdere afspraken in het MIT?

De indienststelling van de Utrechtboog is nog immer voorzien in het najaar van 2005. De financiële afronding (opleverdatum) heeft nog een doorloop naar een later jaar.

240

Waarom wijkt de opleverdatum van het Amsterdam CS spoor 10/15 af van eerdere afspraken in het MIT?

De oplevering van Amsterdam CS spoor 10/15 is voorzien in december 2004. De afwijking is ontstaan door nadere uitwerking van de gewenste functionaliteit van de infrastructuur, het genereren van het benodigde budget en de doorloop van de planvorming.

241

Waarom wijkt de opleverdatum van de Hemboog af van eerdere afspraken in het MIT?

In het MIT 2000 staat in de tabel Realisatieprogramma Railwegen Personenvervoer voor de Hemboog als «planning opleverdatum» 2004 aangegeven. Deze verschilt niet met de in het MIT-projectenboek 2001 genoemde jaar van oplevering (blz. 194).

242

Waarom wijkt de opleverdatum van de tram IJburg 1e fase af van eerdere afspraken in het MIT?

Het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) dat verantwoordelijk is voor de aanleg van de tram naar IJburg heeft bij haar subsidieaanvraag in 1998 gepleit voor een tijdige ingebruikname (gepland november 2002).

In het MIT 2000–2004 was echter onvoldoende ruimte om aan deze wens te voldoen (opleverdatum na 2003). Wel is de inspanningsverplichting aangegaan om de kasreeks beter aan te laten sluiten. In de nu voorliggende begroting 2001–2005 is de kasreeks zoveel als mogelijk aangepast en wordt uitgegaan van oplevering in 2003, hetgeen overeenkomt met de actuele wens van het ROA.

243

Hoe verhoudt het ontbreken van het kanaal Coevorden–Almelo in het MIT zich tot de uitnodiging van de minister aan de regio om nut en noodzaak van het opwaarderen van het kanaal aan te tonen én tot het aanwijzen van Coevorden als locatie voor een inlandterminal?

Zie het antwoord op vraag 147.

244

Waarom is bij het recent opgeleverde onderhoud van het wegvak Zwolle–Meppel niet gelijktijdig een derde rijstrook aangelegd?

U doelt op reguliere onderhoudswerkzaamheden die de afgelopen maanden op de A28 ten noorden van Zwolle zijn verricht.

Het verbreden van een wegvak is tracéwettelijk en kan niet «zomaar» bij regulier onderhoud worden gerealiseerd.

245

Kan worden aangegeven op welke wijze op korte termijn invulling wordt gegeven aan het beleid om te komen tot een betere benutting van bestaande infrastructuur rond de knelpunten op de A28 bij Zwolle en de A1 bij Deventer–Apeldoorn?

De bedoeling is bij Zwolle binnen het bestaande wegprofiel van 2 brede rijstroken ruimte vrij te maken voor 3 smalle rijstroken. Tevens zal een experiment worden gestart met afsluiting van de toerit Zwolle Centrum richting Meppel in de drukste avondspitsuur en komt er toeritdosering ten noorden van Zwolle; de gemeente Zwolle neemt tegelijkertijd maatregelen op de toeleidende wegen.

Doel van genoemde maatregelen is het verkeer op de A28 bij Zwolle veiliger en sneller te laten doorstromen.

Alvorens tot uitvoering te kunnen komen moeten nog wel eerst de benodigde ruimtelijke-ordenings en akoestische procedures worden doorlopen. Ik ga ervan uit dat in 2002 met de uitvoering kan worden gestart. Met betrekking tot de A1 wordt verwezen naar het antwoord op vraag 66.

246

Is de minister bereid de benodigde extra middelen van 115 miljoen gulden uit te trekken voor het treffen van effectieve benuttingsmaatregelen op de knelpunten bij Zwolle en Deventer–Apeldoorn?

Voor het eerste fase benuttingenpakket A28 Zwolle zijn de benodigde V&W-middelen gereserveerd.

Verder wordt verwezen naar de antwoorden op de vragen 66 en 245. Voor wat betreft de A1 Deventer–Apeldoorn wordt verwezen naar het antwoord op vraag 66.

247

Welke mogelijkheden zijn er om, tegelijkertijd met de aanleg van een tunnel onder het centrum van Nijverdal in het kader van de N35, ook het spoor Zwolle–Enschede ondergronds te brengen?

Het gelijktijdig onder de grond brengen van het spoor Zwolle–Enschede is mogelijk. Momenteel loopt een onderzoek in het kader van de PPS-contractie voor de N35 Zwolle–Almelo. Indien ook het spoor ondergronds wordt gebracht, moet rekening worden gehouden met een substantiële verhoging van de kosten. Daarvoor is echter momenteel in het MIT geen geld gereserveerd. Het spoorproject maakt geen onderdeel uit van de afspraak over het taakstellende budget (package-deal).

248

Kan een reactie worden gegeven op de Arcadis Heidemij-studie inzake de bereikbaarheidsmaatregelen A1?

Arcadis Heidemij Advies heeft de studie opgesteld in opdracht van de Kamer van Koophandel Veluwe en Twente met als doel te onderzoeken hoe de bereikbaarheid van de regio op korte termijn verbeterd kan worden. Daarvoor heeft het bureau een quick scan uitgevoerd. Het wegvak is onderwerp van de tracé/mer-studie.

249

In welke mate worden de zijkanalen van het Twentekanaal verruimd?

De aanpak van oeverdelen langs het kanaal, inclusief de zijtak naar Almelo, maakt deel uit van het realisatieproject Twentekanal dat staat gepland voor 2001–2005. Het baggeren maakt deel uit van het planstudieproject dat staat gepland voor de periode na 2005. Gezien echter de recent in de MIT-verkenning IJssel geconstateerde problemen op de IJssel (zie vraag 169) is besloten een prioriteringsstudie te starten om te komen tot een optimale besluitvorming over de belangrijkste knelpunten op de gehele corridor IJsselkop–Twentekanal en derhalve een optimale besteding van de beschikbare middelen. De resultaten van deze studie zullen bepalend zijn voor de aard en de omvang van de werkzaamheden in de periode tot 2010 op deze corridor. Begin volgend jaar is hierover meer duidelijk.

250

Bestaat er tussen de uitvoering van de projecten in het kader van het BOR en de instemming van de provincie Utrecht en gemeente Utrecht een harde koppeling?

Ja, want het gaat over een samenhangend pakket van maatregelen, waarover bestuurlijke overeenstemming noodzakelijk is. Het gaat juist om de combinatie van beprijzen en investeringen. Als het beprijzen (spitstarief) in Utrecht niet doorgaat, zal er sprake zijn van andere effecten in de zin van bereikbaarheidskwaliteit. Dat kan consequenties hebben voor de projecten. De regering zal zich over die consequenties buigen als de onverhoopte situatie zich voordoet.

251

Kan de uitvoering van dubbel grondgebruik nader toegelicht worden met betrekking tot de A2 (CAU). Hoe staan de opbrengsten uit dit dubbel-grondgebruik ten opzichte van het financiële ijkpunt?

Het project omvat de verbreding van de A2, met integratie van de A2 ter hoogte van de VINEX-lokatie Leidsche Rijn. De inpassingsmaatregelen bestaan naast geluidsschermen uit het gedeeltelijk overkappen van de A2 (aantal overkappingen met daartussen open delen). Het dak van de overkapte delen kan worden ingericht als openbare ruimte (zoals pleinen en parkachtige voorzieningen). Bouwwerken op of over de overkappingen zijn niet voorzien. De eventuele opbrengsten van de in te richten openbare ruimte zijn niet verwerkt in het taakstellend budget.

252

Kan de samenhang worden toegelicht tussen het categorie 1 project en het categorie 2 project van de A2 CAU. Waarom kan bij de uitvoering van het MIT het categorie 1 project niet geanticipeerd worden op het vervolgproject?

Realisatie van het categorie 1 project A2 Holendrecht–Oudenrijn (CAU) is ontoereikend om ook in de periode na 2010 een goede doorstroming op dit deel van de A2 te garanderen. Om die reden wordt in het kader van het categorie 2 project gestudeerd op verdergaande maatregelen. Hoewel realisatie van deze verdergaande maatregelen pas na 2010 aan de orde is, geldt als uitgangspunt dat ze in beginsel gerealiseerd worden binnen het *ruimtebeslag* dat behoort bij de CAU-verbreding. In die zin wordt bij realisatie CAU rekening gehouden met het categorie 2 project A2 Holendrecht–Oudenrijn.

253

Wat is de actuele stand van zaken rond de bijdrage van derden in het kader van het Utrecht CS + UCP OV terminal project?

Het UCP bestaat uit het Investeringsprogramma (IP) en de OV terminal. Het IP gaat uit van de stedenbouwkundige en infrastructurele ontwikkelingen in het gebied rond de OVT. Gemeente Utrecht en NS Vastgoed hebben samen een onderneming i.o. opgericht die het programma zal moeten ontwikkelen en uitvoeren.

Voor de OV terminal is een ontwerp op hoofdlijnen ontwikkeld dat past bij het stedenbouwkundig investeringsprogramma. Het is een functioneel en stedenbouwkundig ontwerp van hogere kwaliteit dan het referentie ontwerp van Verkeer en Waterstaat. Nagegaan wordt of gemeente en private partijen de meerkosten en risico's van dit ontwerp voor hun rekening kunnen en willen nemen.

254

Wat is de actuele stand van zaken rond Vathorst nu de Raad van State een bouwstop heeft afgekondigd vanwege het ontbreken van duidelijkheid over de auto-ontsluiting. Wat is tot nu toe de opstelling van de regering geweest? Welke verantwoordelijkheden heeft de regering in deze? Wat heeft het gesprek met de gemeente Amersfoort opgeleverd? Zijn er van de zijde van de regering toezeggingen gedaan? Zo nee, op welke termijn zal er een besluit worden genomen, en welke afstemming vindt daarbij plaats met Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu?

Op 26 juli heeft de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State een tweetal provinciale besluiten inzake Vathorst geschorst. Het gaat daarbij om een gedeelte van het op Vathorst betrekking hebbende streekplan en het besluit ter goedkeuring van het bestemmings-

plan Vathorst. In eerste instantie gaat het om een voorlopig oordeel; het definitieve oordeel volgt bij behandeling van de zogenaamde bodem-procedure. Op dit moment is nog niet bekend wanneer deze behandeling zal plaatsvinden.

Hoewel het Rijk geen partij is in de procedures bij de Raad van State heb ik wel twee keer overleg gevoerd met burgemeester en wethouder van de gemeente Amersfoort. Bij het tweede overleg waren ook de staatssecretaris van volkshuisvesting en de gedeputeerde van de provincie Utrecht aanwezig. De reden hiervoor is gelegen in het feit dat een deel van de oplossing gezocht dient te worden in een nieuwe aansluiting op het hoofdwegennet (A28). Daarbij hebben de staatssecretaris van volkshuisvesting en ik aangegeven mee te willen werken aan een bestuurs-overeenkomst tussen de betreffende regionale overheden en het Rijk inzake het tot stand brengen van een tijdige en adequate ontsluiting van de wijk Vathorst. Het uitgangspunt hierbij is dat de kosten voor deze ontsluiting worden gedragen door de regionale overheden.

Inmiddels is er door de regionale overheden en Rijkswaterstaat een plan ontwikkeld voor een tijdige en adequate ontsluiting van de wijk Vathorst dat thans nader wordt uitgewerkt ten behoeve van een tussen de gemeente, de provincie en het rijk te sluiten bestuursovereenkomst. Het streven is erop gericht op korte termijn de bestuursovereenkomst te hebben afgerond en te ondertekenen.

255

Welke gevolgen kan de uitspraak van de Raad van State inzake Vathorst hebben voor de ontsluiting van andere Vinex-locaties?

De uitspraak van de Raad van State grijpt aan op de constatering dat ten aanzien van Vathorst niet is voorzien in een tijdige en adequate ontsluiting voor het autoverkeer. Een dergelijke overweging zal verder bij geen enkele VINEX-locatie meer een rol spelen. Deze locaties zijn al te ver in de procedure of er zijn in de bezwaarfase geen argumenten van verkeerskundige aard ingebracht.

256

Wanneer, en op grond van welke criteria, wordt besloten over een hogere frequentie op de as Vleuten–Geldermalsen, en over Randstadspoor op andere assen?

Het belangrijkste criterium is beschikbaarheid van capaciteit op het railnet. Naar de huidige inzichten is extra capaciteit in 2008/9 beschikbaar. Mogelijk is op delen van het net (beperkt aantal halten) al eerder een hogere frequentie mogelijk.

Overigens zijn ook de exploitant en de aanbestedende partij betrokken bij de vraag wanneer een hogere frequentie zal worden geboden. De verwachte vervoeromvang is daarbij dan ook een criterium.

Met Randstadspoor is een aanzienlijke doorlooptijd gemoeid. Om een zo snel mogelijke start mogelijk te maken wordt de infrastructuur stap voor stap gerealiseerd. Onderzocht is welke stations al in een vroeg stadium voldoende nieuwe reizigers trekken en of er voldoende capaciteit is om deze halten te bedienen.

De eerste fase met vier stoptreinen per uur zou in eerste instantie gericht zijn op bediening van halten op nagenoeg bestaande infrastructuur (met name de vinexlocaties Leidsche Rijn West en Amersfoort Vathorst). Voor de vervroegde bediening van Houten Castellum wordt wel nieuwe infrastructuur gerealiseerd.

In een volgende fase, waarin bepaalde infrastructuuruitbreidingen uit het TTP gerealiseerd zijn, zullen meer stations bediend worden. Daarbij ontstaat een rechtstreekse verbinding tussen Woerden en Geldermalsen/Tiel.

Een hogere frequentie met kwalitatief hoogwaardig, snel en licht materieel is dan mogelijk.

Door de extra middelen die in het kader van het BOR beschikbaar worden gesteld kan die tweede fase eerder, mogelijk binnen de periode die gedacht was voor de eerste fase, bereikt worden. Wanneer een en ander ook daadwerkelijk kan worden ingevoerd is momenteel onderwerp van planstudie.

257

Aan welke factoren is de vertraging in het project Vleuten–Geldermalsen toe te schrijven?

Er zijn mij geen nieuwe vertragingen bekend sinds de beantwoording van de desbetreffende vragen met betrekking tot het overzicht planning woningbouw en OV-infrastructuur op Vinexlocaties van 6 juli 2000 (DGP/VI/U.00.01991).

In mijn antwoord gaf ik toen onder andere aan dat een vertraging was ontstaan omdat een heroriëntatie-studie nodig was. De toevoeging van de BOR middelen betekenen echter op zich wel een uitbreiding van de planstudie.

258

Wat is de stand van zaken rond een eventuele aanleg van een tunnel bij Sluiskil?

De provincie Zeeland is bezig met een verkennende studie waarbij ook aandacht wordt besteed aan mogelijke financieringsconstructies voor de bouw en de exploitatie van de tunnel. Ik wacht de resultaten daarvan af op basis waarvan eventuele vervolgstappen kunnen worden bepaald.

259

Wat is de actuele stand van zaken rond de procedures voor de aanleg van de N57?

Het tracebesluit is in 1994 genomen. De uitvoering van de weg start in 2006.

260

Deelt de regering de opvatting van de Zeeuwse Provinciale Staten dat de aanleg van de N61 in 2x2-rijbanen de meest veilige manier is om het oost-west verkeer in Zeeuws Vlaanderen te bedienen?

De trajectnota/MER voor de N61 Hoek–Schoondijke is op 23 oktober 2000 ter inzage gelegd. Tevens is bestuurlijk advies gevraagd aan de provincie, de gemeenten en de wettelijke adviseurs. Na afloop van de inspraak- en adviestermijn kan ik samen met mijn ambtgenoot van VROM een standpunt innemen. Dat standpunt verwacht ik begin volgend jaar de Kamer te kunnen aanbieden.

261

Kan een becijfering worden gegeven van de omvang van het autoverkeer over de brug bij Sluiskil. Bestaat de zekerheid dat, ook bij het openstaan van de brug, het autoverkeer ongehinderd door de WOV kan gaan?

De provincie Zeeland heeft berekend dat in 2010 circa 15 000 à 20 000 motorvoertuigen per etmaal op een werkdag over de brug zullen gaan. Het verkeer door de Westerscheldetunnel wordt niet gehinderd bij het eventuele openstaan van de brug bij Sluiskil.

262

Gesteld wordt dat de haven van Antwerpen onvoldoende bereikbaar is. Wanneer is die haven wél voldoende bereikbaar naar het oordeel van de regering? Verschilt de opvatting van de regering met die van de Belgische, dan wel Vlaamse autoriteiten?

Eind dit jaar wordt door een ambtelijke Nederlands–Vlaamse projectorganisatie de langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium afgerond. Deze visie bevat drie hoofdelementen: veiligheid, toegankelijkheid en natuurlijkheid. Aan de hand van deze visie en de onderzoeksresultaten die hieraan ten grondslag liggen zullen de Nederlandse en Vlaamse regeringen hun standpunt formuleren ten aanzien van het beleid met betrekking tot deze hoofdelementen. Het bereikbaarheidsniveau van de Antwerpse haven zal vanzelfsprekend betrokken worden in deze standpunt bepaling. Naar verwachting kan het standpunt van de Nederlandse regering in de tweede helft van 2001 aan de Kamer worden aangeboden. Ik zou hier niet op vooruit willen lopen.

263

Wat zijn de gevolgen van de vertraging in de aanleg van de WOV voor het provinciale veerbedrijf PSD?

Binnenkort start ik een overleg met de provincie Zeeland over de eventuele gevolgen.

264

Wat is de actuele stand van zaken rond de spoortunnel Delft?

De spoortunnel Delft bevindt zich in de verkenningfase van het MIT. Ten einde een besluit tot opname in een volgende fase van het MIT te nemen, vindt momenteel nadere studie plaats naar de functionele eisen en de kosten van de tunnel. Conform de afspraak in de Bestuursovereenkomst Bereikbaarheidsoffensief Haaglanden van 12 oktober 2000 wordt tevens gewerkt aan het opstellen van een procesovereenkomst spoortunnel Delft.

265

Hoe staat het met de planontwikkeling van de A16-A13 koppeling via de N209?

De Provincie Zuid-Holland voert de verkenning N209 (A13–Bleiswijk) uit. In dit project wordt rekening gehouden met mogelijke (PPS-)ontwikkelingen inzake A13/16 (zie ook de beantwoording van vraag 74). Bij het laatstgenoemde project is de provincie nauw betrokken.

266

Hoe zal in de ontsluiting van de tweede Maasvlakte worden voorzien? Is voor ontsluiting op het hoofd-wegennet de aanleg van de Oranjetunnel niet onontbeerlijk?

Over de uitbreiding van de A15 vindt besluitvorming plaats in het kader van de tracé-mer-procedure RW15 Maasvlakte–Vaanplein welke voorziet in de ontsluiting van de Tweede Maasvlakte. De prognose die daarbij wordt gehanteerd gaat uit van een met 600 ha gevulde Tweede Maasvlakte in het referentiejaar 2010.

Hiervan uitgaande is de Oranjetunnel niet nodig.

267

Wanneer kan naar verwachting de planstudie A15 Benelux–Vaanplein zijn afgerond?

Momenteel ligt de trajectnota A15 Maasvlakte–Vaanplein ter inzage. Volgens het overzicht Planstudie-programma Rijkswegen wordt het Tracébesluit verwacht in 2001. Volgens de nieuwste inzichten kan in de eerste helft van 2002 het Ontwerp Tracébesluit gereed zijn. Het Tracébesluit kan dan eind 2002 worden genomen.

268

Welke mogelijkheden zijn er om de bouw van de A4 Burgerveen–Leiden parallel te laten lopen met de aanleg van de HSL-Zuid, zodat de bouw-overlast in de regio enigszins wordt beperkt?

De verbreding van het project A4 Burgerveen–Leiden is voor het gedeelte vanaf het Ringvaart-aquaduct tot en met de aansluiting Hoogmade fysiek min of meer gebundeld met de aanleg van de HSL-zuid. Voor dit gedeelte zal de verbreding van de A4 en de aanleg van de HSL-zuid parallel verlopen, met dien verstande dat de verbreding van de A4 een langere bouwtijd vergt dan de aanleg van de HSL-zuid.

269

Waarom kan bij het MIT categorie 1 project A4 Burgerveen–Leiden niet meteen het MIT categorie 2 project worden betrokken? Overigens dient de politiek bestuurlijke toelichting bij dit project te worden geactualiseerd.

Voor het MIT-categorie 2 project A4 De Hoek–Pr. Clausplein is voor 2010 géén budget gereserveerd voor de realisatie ervan. Voor het MIT categorie 1 project A4 Burgerveen–Leiden is het budget wel vóór 2010 beschikbaar! Op het moment dat in het kader van de planstudie A4 De Hoek–Pr. Clausplein gekozen wordt voor een bepaald alternatief wordt onderzocht in hoeverre het technisch en financieel mogelijk is of dit project bij het in uitvoering zijnde project kan worden meegenomen om onder andere bouwoverlast te beperken.

Met betrekking tot het project A4 Burgerveen–Leiden is onlangs besloten de kruising van de HSL-zuid met de A4 niet meer middels een hoge kruising van de HSL-zuid over de A4 op maaiveld te realiseren (de zgn. Pergola-constructie). Besloten is tot een verdiepte ligging van de kruising, waarbij de A4 verdiept wordt aangelegd.

270

Wordt met de hoogwaardige openbaar vervoerlijn Randstad bedoeld dat deze dan ook via Leidschenveen en Ypenburg loopt?

Leidschenveen zal middels het nog te realiseren station Leidschenveen aan de bestaande Hofpleinlijn direct worden ontsloten door RandstadRail; beide lijnen van dit hoogwaardige light-rail systeem, zowel naar Zoetermeer als naar Rotterdam, zullen dit station bedienen. De VINEX-locatie Ypenburg wordt ontsloten door de agglonnetramlijnen 15 en 19. Lijn 15 verbindt Nootdorp en Ypenburg met Den Haag centrum en het Congresgebouwgebied, terwijl lijn 19 de verbinding tussen Leidschendam, Leidschenveen, Ypenburg en Delft verzorgt. Bij het station Leidschenveen wordt een directe overstapelatie met RandstadRail gerealiseerd.

271

Op welke wijze wordt de bereikbaarheid van de oude kernen Berkel en Roderijs, Pijnacker en Delfgauw verbeterd door de aanleg van een nieuwe weg buiten de oude kernen en langs de Vinex-locaties?

Door de aanleg van de N 470 tussen Zoetermeer en Delft, met een zuidelijke tak naar Rotterdam, wordt het doorgaande autoverkeer afgeleid van

de huidige wegen in dit gebied die dwars door de oude kernen van deze dorpen lopen. Met name door de Vinex-locaties wordt extra autoverkeer veroorzaakt dat niet op het bestaande wegennet kan worden afgewikkeld. Door de verminderde verkeersdruk in de oude kernen van Berkel en Rodenrijs, Pijnacker en Delfgauw zal vooral de leefbaarheid verbeteren, maar zal ook de bereikbaarheid worden verbeterd.

272

Kan een reactie worden gegeven op de brandbrief van Gedeputeerde Staten van Zuid Holland over de lightrail? Kunnen de gevraagde garanties worden gegeven?

De brief van Gedeputeerde Staten van Zuid Holland van 30 oktober 2000 aan de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat is recentelijk ontvangen. Derhalve verkeert de brief nog volop in behandeling. De brief zal zo spoedig mogelijk beantwoord worden. U zal een afschrift van de brief aan GS ontvangen.

273

In welke mate wordt in het Memorandum of Understanding rekening gehouden met de ruimtebehoefte op de Rijn-Gouwelijn?

In het MOU worden geen nadere regelingen voor de contractsectordiensten getroffen. De Rijn-Gouwelijn bestaat voor een gedeelte uit de contractsectortreindienst Gouda-Alphen aan den Rijn. Voor het traject-gedeelte Alphen-Leiden is er sprake van samenloop met de treindienst Utrecht-Leiden uit het HRN. Over die samenloop dienen nog nadere afspraken met NSR gemaakt te worden.

Voor het trajectgedeelte Leiden/Lammenschans – via de binnenstad naar het Transferium aan de A44 zal nog een nut en noodzaakstudie worden uitgevoerd.

274

Wat was het taakstellend budget bij aanvang van het project van de Beneluxtunnel? Wat zijn de verwachtingen ten aanzien van de totale kosten bij oplevering?

Het project betreft de bouw van de 2e Beneluxtunnel en de aansluitende wegen.

In het MIT 1997 is het project voor het eerst in het realisatieprogramma van het hoofdwegennet opgenomen. Het budget werd toen geraamd op f 640 mln (prijsspeil 1996).

De verwachting ten aanzien van de totale kosten bij oplevering is een bedrag van f 778 mln (prijsspeil 2000) conform het bedrag dat voor dit project is gereserveerd in het voorliggende MIT 2001.

275

Wat is de stand van zaken rondom de tramtunnel? Is het taakstellend budget in de loop van de tijd bijgesteld?

De gemeente heeft met de betrokken ingenieursbureaus en de aannemerscombinatie een contract afgesloten voor afbouw van de tram-tunnel Grote Marktstraat. Het maximale subsidiebudget voor het project wordt elk jaar aangepast in verband met prijsspeilaanpassingen. Dit jaar is een aanvullende subsidie toegezegd voor de afbouw. De gemeente moet echter nog een subsidie-aanvraag indienen, zodat de subsidie nog niet is verleend. De toezegging is wel reeds verwerkt in het realisatieprogramma van de begroting van het Infrastructuurfonds.

Waarom worden onder de kop «Bijna gerealiseerde projecten» geen vaarwegen genoemd?

Het Mit-Projectenboek eindigt met een overzicht van infrastructuurprojecten uit de realisatieprogramma's die zo goed als afgerond zijn. Voor het realisatieprogramma Vaarwegen geldt dat er in 2000 geen projecten gerealiseerd worden.