

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
9 december 2004	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/WV/U04.03630	-
Onderwerp	
Antwoorden op schriftelijke vragen betreffende het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2005 en het MIT/SNIP projectenboek 2005	

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u mede namens de Staatssecretaris de antwoorden toekomen op de (schriftelijke) kamervragen naar aanleiding van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2005 en het MIT/SNIP-projectenboek 2005.

Over de toezeggingen gedaan tijdens de begrotingsbehandeling Verkeer en Waterstaat en de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen MIT wordt u apart geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95

001

Uit het verlengde MIT blijkt dat de jaarlijkse bijdrage uit het Fonds Economische Structuurversterking (FES) in de periode 2015 - 2020 sterk afneemt in vergelijking met de periode 2011-2014 (van 950 naar bijna 700 miljoen euro per jaar). Hoe is deze teruggang te verklaren en hoe zeker zijn deze cijfers?

001

Deze teruggang vindt zijn oorsprong aan de ontvangstenkant van het FES. Op basis van een behoedzame lange termijn raming van de aardgasbaten wordt er in de periode tot 2015 een min of meer stabiel niveau verwacht, maar daarna wordt rekening gehouden met een geleidelijke daling van de aardgasbaten. Deze daling wordt mede verwacht door onzekerheden in de productie en onzekerheden over de olieprijs en dollarkoers. Voorts wordt - uit behoedzaamheidoverwegingen - rekening gehouden met een daling van opbrengsten uit veilingen van etherfrequenties. Al deze factoren leiden ertoe dat de op dit moment geraamde jaarlijkse Fes-bijdrage aan het infrastructuurfonds, voor wat betreft de periode 2015-2020, lager is dan de periode 2011-2015.

002

Kan de regering aangeven welke nieuwe infrastructurele projecten voortvloeien uit de keuzes die in de Nota Ruimte zijn gemaakt en op welke wijze de financiering is geregeld?

002

De Nota Mobiliteit betreft de uitwerking van de in de Nota Ruimte genoemde samenhang tussen ruimte, verkeer en vervoer en economie. Zodoende vloeien in feite alle (nieuwe) infrastructurele projecten voort uit de keuzes die in de Nota Ruimte zijn gemaakt. Er zijn echter twee projecten die expliciet uit de Nota Ruimte naar voren zijn gekomen en zijn opgenomen in de doorkijk van het MIT voor de periode 2015-2020. Dit is de verkenning door de regio naar het nut en noodzaak van een verbinding tussen de A12 en de A15. Op basis van de uitkomsten van deze verkenning zal Verkeer en Waterstaat een besluit nemen over wel of geen opname in de planstudie van het MIT. Daarnaast is tevens een verkenning naar de mogelijkheden van een PPS voor de financiering van de A4-Zuid (Hoogvliet-

Klaaswaal) in de doorkijk van het MIT opgenomen. Deze verkenning is onderdeel van de gehele corridor A15-A4.

003

Aangegeven wordt dat de besluitvorming over de invulling van het infrastructuurprogramma uit de doorkijk van het MIT 2015 - 2020 aan een volgend kabinet wordt overgelaten. Hoe moet in dit licht de tabel Financiële doorkijk MIT/SNIP worden geïnterpreteerd?

003

De tabel Financiële doorkijk MIT/SNIP geeft een indicatieve raming van de kosten en beschikbare middelen in de periode 2015 – 2020 voor het realiseren van de ambities uit de Nota Mobiliteit en van het waterbeleid. De vertaling van de meeste posten (zoals aanleg van nieuwe wegen) naar concrete infrastructuurprojecten kan op dit moment nog niet plaatsvinden. Eerst zullen problemen conform de MIT-systematiek verkend moeten worden, waarna mogelijk planstudies gestart zullen worden. Afhankelijk van de resultaten van de planstudies zal vervolgens worden bekeken of financiering door het rijk aan de orde is of kan zijn.

004

Is de reële groei van jaarlijks 2,1% van het BDU-budget na 2010 gecorrigeerd voor inflatie? Waar is dit cijfer en de 2,8 % groei van het Infrastructuurfonds op gebaseerd? Vanwaar het onderscheid?

004

De bijdrage vanuit hoofdstuk XII aan het infrastructuurfonds kent een jaarlijkse reële groei van 2,8%. Bij de vaststelling van dit groeipercentage is destijds ondermeer gekeken naar de verwachte stijging van de opbrengsten uit autobelastingen als gevolg van het toenemende autobezit. Naast deze reële groei wordt het Infrastructuurfonds ook verhoogd als gevolg van de opgetreden inflatie (loon- en prijscompensatie).

Voor wat betreft de BDU wordt met ingang van deze begroting een reële groei van 2,1% gehanteerd. Dit percentage is een gewogen gemiddelde op basis van de verschillende componenten in de BDU, zoals opgenomen in het overzicht op pagina 287 van de begroting HXII. De middelen, afkomstig uit het Infrastructuurfonds kennen een groeipercentage van 2,8%. De exploitatiesubsidie OV uit HXII kent een groeipercentage van 2,0%. De overige posten kennen geen vast groeipercentage.

Vanaf 1 januari 2005 worden al deze middelen gebundeld op hoofdstuk XII, artikel 19 en is er sprake van een reële groei van 2,1%. Deze groei is niet gecorrigeerd voor inflatie, daarom zal er (in beginsel jaarlijks) een verhoging van de BDU plaatsvinden ter compensatie van de opgetreden inflatie.

005

Hoe moet de besteding van € 2,45 miljard in de periode 2011-2014 uit het FES aan uitvoering van de Nota Mobiliteit worden gezien in het licht van de doelstellingen van het FES?

005

Uitkeringen uit het FES worden gedaan voor projecten van nationaal belang, die de economische structuur versterken. Op dit moment is in het FES een voorlopige reservering van € 2,45 miljard gemaakt voor uitvoering van de Nota Mobiliteit. De reservering is bedoeld voor investeringen in de capaciteit van rijkswegen op de economisch belangrijke assen en past dus bij de criteria van het FES. Definitieve toewijzing van deze gelden en gelden die voorlopig zijn gereserveerd voor uitvoering van de Nota Ruimte zal in 2006 integraal door het kabinet plaatsvinden.

006

Waar is de aanname ``door prijsbeleid in te voeren hoeven minder knelpunten via bouwmaatregelen worden opgelost`` op gebaseerd? Is hierbij het uitgangspunt dat de doorstromingen op hetzelfde niveau moet blijven?

006

Met de Nota Mobiliteit en het Verlengde MIT heeft het Kabinet aangegeven dat een andere manier van betalen voor het gebruik van de weg noodzakelijk is om de betrouwbaarheid te kunnen verbeteren, de reistijd te beperken en daarmee de economie te versterken. De aanname is gedaan na verkeerskundige doorrekeningen van verschillende scenario's met en zonder vormen van prijsbeleid. Het CPB stelt in haar toets op de Nota Mobiliteit dat een combinatie van bouwen en beprijzen een zeer rendabele strategie is voor de toekomst.

Uitgangspunt hierbij is dat de in de Nota Mobiliteit gestelde ambities voor betrouwbare en acceptabele reistijd gehanteerd worden. Voor snelwegen is dat een gemiddelde reistijd in de spits van maximaal anderhalf keer zo lang als buiten de spits, en op snelwegen rond de steden is dat maximaal twee keer zo lang.

007

Kan een toelichting worden gegeven op de twee A1-projecten waarvan gesteld wordt dat ze op basis van huidige kennis tot en met 2020 niet nodig zijn om een verkeer- en vervoersknelpunt op basis van de ambities van de Nota Mobiliteit op te lossen?

007

Het betreft twee lopende Tracé/MER-studies waarin de effecten van verschillende alternatieven voor de aanpak van de bereikbaarheidsknelpunten tussen Barneveld en Deventer respectievelijk tussen Deventer en Hengelo worden onderzocht. De

planstudies zijn oorspronkelijk gestart als onderdeel van het project SWAB (Samenwerken Aan Bereikbaarheid). Via het ZSM-programma worden nu

spitsstroken (plusstroken) aangelegd tussen Beekbergen en Deventer-Oost in het kader van ZSM-I en weefvakken tussen de knooppunten Azelo en Buren in Twente in het kader van ZSM-II. Na realisatie van deze ZSM-projecten worden tot 2020 geen knelpunten meer verwacht op basis van de beleidsdoelstelling voor betrouwbare reistijd uit de Nota Mobiliteit.

008

Kan een toelichting worden gegeven waarom het project Spoortunnel Delft op basis van de Nota Mobiliteit geen verkeer- en vervoersknelpunt vormt?

008

Zoals eerder aangegeven in de begroting 2004 en 2005 en in de Nota Mobiliteit is de prioriteitvolgorde voor de inzet van middelen Veiligheid, Betrouwbaarheid, Benutten en Nieuwbouw. Uit analyses van de spoorsector is gebleken dat de verhoging van de betrouwbaarheid van het spoorstelsel de sleutel is om voldoende capaciteit op het bestaande net te creëren. Met een hogere betrouwbaarheid en een betere benutting kan de vervoervraag die in de Nota Mobiliteit tot 2020 wordt verwacht, worden verwerkt op het bestaande net. Het project spoortunnel Delft vormt op basis van deze inzichten -alsmede op basis van een eerder uitgevoerde Benuttingstudie- geen capacitair knelpunt.

009

Het kabinet treft alle voorbereidingen om de invoering van beprijzing mogelijk te maken. Welke voorbereidingen zijn dit, hoeveel geld is hiermee gemoeid en waar staat dit in het MIT?

009

Momenteel is alleen sprake van voorbereidingen in de vorm van het Nationaal Platform onder leiding van de heer Nouwen. Verplichtingen voor het platform zijn bij Najaarsnota in de begroting opgenomen. De verplichtingen zullen grotendeels in 2005 tot betaling komen. Vooruitlopend hierop zijn voor de Nota Mobiliteit

onderzoeksuitgaven gedaan die op Hoofdstuk XII verantwoord worden. In het MIT 2005 vindt u hiervan geen weerslag.

010

Wat is de MIT-status van het OV-netwerk Brabantstad?

010

Verkenningen voor regionale projecten worden niet meer in het MIT opgenomen; alleen concrete projecten waarvan de kosten van de meest kosteneffectieve variant boven de GDU-grens uitkomen worden in de planstudie tabel van het MIT opgenomen.

Met de regionale partners is afgesproken dat ze de wensen ten aanzien van het spoor met de spoorsector (ProRail en NS Reizigers) gaan bespreken. De kosten van projecten ten behoeve van de knooppunten en het regionale openbaar vervoer zullen naar verwachting onder de GDU-grens blijven en zullen daarom niet als afzonderlijke projecten in het MIT worden opgenomen.

011

Wat is de status van de noodoverloopgebieden (MIT 2011-2014) nu blijkt dat nooit meer dan 16500m² via de Rijn het land binnen zal komen?

011

De bedoelde onderzoeksresultaten hebben geen aanleiding gegeven de status van financiële reservering voor noodoverloopgebieden te wijzigen. De PKB Ruimte voor de Rivier heeft voor de Rijn tot doel de wettelijk vastgelegde veiligheidsnorm te realiseren. De afvoernorm die hier bij hoort is 16.000m³/s. In het Kabinetsstandpunt Rampenbeheersingsstrategie overstromingen Rijn en Maas heeft het kabinet vastgelegd het noodzakelijk te vinden het restryco te beperken. Momenteel vindt in dit kader onderzoek plaats naar 5 mogelijke opties voor maatregelen, de inzet van noodoverloopgebieden is een van de opties. De overige alternatieve opties zijn: compartimenteren, veiligheidsnormen verhogen, internationale afstemming en organisatorische maatregelen. De definitieve besluitvorming hierover zal uiterlijk in 2006 plaatsvinden.

012

Waar is de noord-west tangent Tilburg terug te vinden?

012

Door de gemeente Tilburg is het eerste deel van de planstudie voor de noord-west tangent ingediend bij V&W voor beslismoment 3 (projectbesluit). Er moet nog worden beoordeeld of de kosten van de meest kosteneffectieve variant al dan niet boven de GDU-grens uitkomen. Om die reden is de noord-west tangent (nog) niet opgenomen in het MIT. Indien de kosten boven die grens liggen zal het project worden opgenomen in de planstudiefase van het MIT.

013

Kan per provincie een overzicht worden gegeven van de kasritmes van de budgetten voor de realisatie van afzonderlijke spoor-, weg-, en vaarwegprojecten voor de periode 2005 t/m 2010? Kan in hetzelfde overzicht ook weergegeven worden welke projecten vertraagd / versneld zijn?

013

In het bijgaande overzicht zijn de projecten per provincie gerangschikt naar spoorweg-, rijksweg- en vaarweg-/waterbeheerprojecten. Hierbij dient te worden bedacht dat de rangschikking naar provincie hier en daar arbitrair is. Dit vloeit voort uit het gegeven dat een aantal projecten provinciegrens overschrijdend zijn en/of meer een (inter)nationaal karakter hebben dan een regionaal. Per project is aangegeven de kasreeks die wordt voorzien, de planning jaar gereed in het huidige MIT en het vorige MIT.

014

In het verlengde MIT wordt gesteld dat een aantal projecten (A1 Barneveld - Deventer, A1 Deventer - Hengelo, A2 Leenderheide - Budel etc., zie pagina 13 Verlengde MIT) geen verkeer- en vervoersknelpunten meer zullen zijn op basis van

de Nota Mobiliteit. Kan duidelijk onderbouwd worden waarom dit zo is? Welke harde criteria worden gehanteerd voor het definiëren van een probleem?

014

Voor de definiëring van een probleem is aangesloten bij de beleidsdoelstelling uit de Nota Mobiliteit voor betrouwbare bereikbaarheid. De gemiddelde reistijd in de spits kan maximaal 1,5 maal langer duren dan in de normale situatie (zonder file's). De genoemde trajecten zijn op grond van deze doelstelling geen knelpunt.

015

Kan aangegeven worden waarom de doorkijk maar loopt tot 2020? Kan een doorkijk gegeven worden tot 2030/2040?

015

De verlenging en doorkijk van het MIT (exclusief de waterbeheren- en waterkerenprojecten) vormen het uitvoeringsprogramma van de Nota Mobiliteit. Deze nota heeft 2020 als tijdshorizon en daar is het uitvoeringsprogramma op aangepast. Een doorkijk voor de periode na 2020 heeft daarvoor volgens mij op dit moment geen toegevoegde waarde.

016

Kan een overzicht in tabelvorm worden gemaakt met hierin alle projecten die veranderingen hebben ondergaan, uitgesplits naar tijdplanning, budgetmutatie en reden van verandering?

016

Bijgevoegd treft u een overzicht aan van projecten waarbij zich ten opzichte van het vorige begrotingsjaar wijzigingen met betrekking tot planning en/of budget hebben voorgedaan. Conform het MIT/SNIP projectenboek worden wijzigingen ten gevolge van de jaarlijkse indexatie, wijzigingen in de financiën die 10% of minder bedragen en wijzigingen in de planning van een project korter of gelijk aan één jaar niet nader toegelicht.

017

Waarom is het doortrekken van de A6 naar de A9 niet in het MIT opgenomen?

017

Het eventueel doortrekken van de A6 naar de A9 is wel in het MIT opgenomen (planstudie Schiphol – Almere , pagina 76).

In deze planstudie worden twee tracé – alternatieven bestudeerd: het doortrekken van de A6 naar de A9 en het zgn. stroomlijntracé (uitbreiding langs het bestaande A6-A1-A9 tracé).

018

Waarom is het doortrekken van de A9 en de A8 bij Zaanstad niet in het MIT opgenomen?

018

Een eventuele doortrekking van de A9 en de A8 is zeker voor de MIT periode niet in beeld.

Voor de periode tot 2020 wordt de doortrekking niet gezien als oplossing voor de problemen die op termijn op de A8/A9 en de A7 ontstaan.

019

Kan de mogelijkheid geboden worden vastgestelde projectbudgetten door middel van een PPS constructie over een langere periode te spreiden waardoor projecten eerder gerealiseerd kunnen worden? Zo nee, waarom niet?

019

Het spreiden van budgetten over de tijd is een belangrijk kenmerk van de zogenaamde DBFM- contracten (Design, Build, Finance, Maintain). Bij deze contracten wordt een deel van de investering gefinancierd door private partijen. In plaats van een bedrag ineens betaalt V&W dan gedurende een aantal jaren (bijvoorbeeld 15 of 20 jaar) een beschikbaarheidvergoeding. Over de begrotingseffecten voor V&W zijn afspraken gemaakt met het ministerie van Financiën. Deze afspraken komen er op neer dat het door V&W gereserveerde bedrag wordt afgeboekt. V&W ontvangt in plaats daarvan een meerjarige reeks die dient ter dekking van de betalingen aan de private partijen. Efficiencywinst als gevolg van het toepassen van deze contracten kan worden bestemd voor nieuwe uitgaven. Er is dus geen sprake van het direct kunnen uitvoeren van meer projecten omdat het totale MIT budget niet stijgt.

020

Kan een overzicht worden gegeven van de (studie)kosten voor de categorie 2 en 3 projecten die de afgelopen jaren zijn gemaakt en die in de begroting van het Infrastructuurfonds 2005 zijn verantwoord op de betreffende Verkenningen en Planstudie-begrotingsartikelen van het Infrastructuurfonds, uitgesplitst per project?

020

Studiekosten cat. 2 en 3 in periode 2000 t/m cat. 2003		in MEuro afgerond
RW2/76 Urmond-Kerensheide-Hoensbroek	2	2,4
RW2 Grathem - Urmond	2	1,3
RW2 Den Bosch-Eindhoven	2	2,3

RW2 Leenderheide - Budel	2	0,2
RW31 Leeuwarden	2	0,5
RW28 Zwolle-Meppel, Verkenning	2	0,5
RW1 Barneveld-Deventer	2	2,0
RW1 Deventer-Hengelo	2	1,7
RW12, Veenendaal-Duitse grens	2	5,0
RW1 Eemnes-Barneveld	2	3,8
RW2 Holendrecht-Oudenrijn	2	1,7
RW4 De Hoek - Prins Clausplein	2	7,8
RW2, passage Maastricht	3	0,9
Rw4 Dinteloord-BOZ	3	0,7
RW10 Coentunnel, Westrandweg c.a.	3	4,7
Planstudie Schiphol-Almere	3	0,1
RW6/RW9 Muiderberg-Holendrecht	3	0,9
RW16/13 Overschie-Terbregseplein	3	0,5
RW4 Delft - Schiedam	3	0,9
Totaal		37,9

021

Kan een overzicht worden gegeven van de categorie 2 en 3 projecten waarvoor in het verlengde MIT geen financiering is gevonden? Welke van deze projecten zullen desondanks gehandhaafd worden in het MIT en waarom?

021

Tot 1 december voer ik bestuurlijk overleggen met de bestuurders van provincies en kaderwetgebieden over de Nota Mobiliteit, het MIT tot en met 2010 en de verlenging/doorkijk van het MIT. In deze overleggen komen ondermeer categorie 2 en 3 projecten aan de orde, die niet in het MIT tot en met 2010 dan wel in de verlenging 2011-2014 zijn opgenomen. Voorafgaand aan de MIT-behandeling op 13 december 2004 wil ik u informeren over de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen. Ik zal dan ook ingaan op de vraag hoe ik denk om te gaan met de verschillende categorie 2 en 3 projecten.

022

Op welke termijn is de capaciteit op het baanvak Delft-Rijswijk te beperkt en zou een uitbreiding nodig zijn, uitgaande van een 3-treinsysteem (stoptrein-sneltrain-intercity of stoptrein-intercity-HSL)? Is een 3-treinsysteem uitgesloten op dit baanvak of wel degelijk een reële mogelijkheid?

022

De analyses van ProRail in de uitgevoerde Benuttingstudie Den Haag - Rotterdam laten zien dat met 12 personenvervoertreinen (is huidige maximale intensiteit) voldoende vervoercapaciteit kan worden geboden op dit traject. Deze resultaten worden onderschreven door het plan van de sector 'Benutten en Bouwen'. Beide studies gingen uit van hoge, inmiddels achterhaalde, landelijke groeiambities van 40 tot 70%, zoals werden gehanteerd in het NVVP. Inmiddels is in de Nota Mobiliteit het inzicht opgenomen dat een realistische groei landelijk circa 15 tot 20% bedraagt. Of en wanneer deze groei zich voordoet de komende jaren is nog niet exact te zeggen.

Het is aan de spoorsector om bij de markt een passend aanbod te realiseren. Welke infrastructuur nodig is bij een drietreinensysteem is afhankelijk van onder andere het in te zetten materieel en de gekozen verdeling over het uur van de diverse soorten treinen. De Benuttingstudie laat - op basis van de oude, hoge groeiverwachtingen - zien dat varianten met drie treinen bestaan waarin tot 2015/2025 geen viersporigheid Rijswijk-Delft-Zuid nodig is.

De diagnose van de spoorsector leidt echter tot het inzicht dat meer van hetzelfde niet meer helpt (het systeem is te complex en de beschikbare capaciteit wordt inefficiënt gebruikt) en dat een nieuwe weg moet worden ingeslagen. Groei en betrouwbaarheid tegen een maatschappelijk aanvaardbare prijs zijn alleen realiseerbaar door een betere benutting en een verhoging van de betrouwbaarheid. In dit licht is dan ook de weg van benutting ingeslagen. Zoals ik u ook vorig jaar heb laten weten (schrijven van 5 december 2003 met kenmerk DGP/SPO/U.03.04295) zijn bij een betere benutting tot 2025/2030 geen grootschalige infrastructurele uitbreidingen te Delft nodig.

023

Welke maatregelen zijn nodig om de geluidshinder - geluidsproductie van treinen die ligt tussen de 85 dB(A) en 95 dB(A), met uitschieters naar 115 dB(A) - , op te lossen of te beperken, in geval bouw van de spoortunnel bij Delft wordt uitgesteld? Welke kosten zijn met deze maatregelen gemoeid? En hoe worden deze gedekt?

023

Zoals ik u op 24 november 2004 heb aangegeven in de algemene beraadslagingen over de vaststelling van de begrotingsstaat van Verkeer en Waterstaat zal ik de motie Mastwijk c.s. (29 200 XII, nr 88) uitvoeren, waardoor realisatie van de spoortunnel Delft mogelijk wordt. Ik beoog voor uitvoering van de motie dekking te vinden in eventueel vrijvallende middelen bij aanbesteding en een bijdrage van het ministerie van VROM ten laste van het voorlopig voor de Nota Ruimte gereserveerde deel van de FES-middelen. In dit kader zal de geluidssituatie in het projectgebied worden aangepakt. Daarmee is niet langer de vraag opportuun welke maatregelen nodig zijn om bij uitstel van de bouw van de tunnel uitschieters in geluidsproductie op te lossen of te beperken.

024

Wat is de inzet van het kabinet ten aanzien van de verdeling van de reservering voor grotere regionale/lokale infrastructuur over de categorieën weg, waterweg, spoor/OV (doorkijk MIT 2105-2020)?

024

De reservering voor grote regionale/lokale infrastructuur is bedoeld voor weg en OV-projecten; waterwegen vallen hier niet onder. Net als in de BDU wordt er vooraf geen verdeling over de verschillende categorieën gemaakt.

Met de regionale overheden worden afspraken gemaakt over het realiseren van de beleidsdoelen zoals die zijn verwoord in o.a. de Nota Mobiliteit. De Nota Mobiliteit gaat uit van gebiedsgerichte aanpak, zoals die wordt vastgelegd in RVVP of PVVP. Afhankelijk van de invulling daarvan kunnen verschillende grote projecten voor een aparte projectsubsidie in aanmerking komen, voor zover passend binnen het afwegingskader en de beschikbare middelen voor grote regionale/lokale infrastructuur. De verdeling over de verschillende categorieën kan dus per regio verschillen, waardoor ook geen landelijk beeld kan worden gegeven.

025

Is de aanleg van nieuwe weginfrastructuur, zoals opgenomen in het verlengde MIT en de doorkijk 2015-2020, mogelijk binnen de Europese normen voor luchtkwaliteit? Zo ja, waaruit blijkt dat? Hoe zullen de normen worden gerealiseerd? Op welke plaatsen ontstaan er nieuwe knelpunten?

025

Voor de beantwoording van deze vraag verwijs ik u naar mijn brief, kamerstuk 28679, nr. 48 over de consequenties van de uitspraak van de Raad van State inzake de A2/A58 en naar de brief van de staatssecretaris van VROM over luchtkwaliteit, kamerstuk 28663, nr. 27.

026

Op welke wijze wordt gegarandeerd dat thans voor woningbouw en bedrijvigheid vrijkomende defensie terreinen tijdig een adequate infrastructurele ontsluiting krijgen?

026

Het project FENIKS van het Ministerie van Defensie begeleidt de afstoting van defensie terreinen. Mijn ministerie participeert samen met andere ministeries in dit project. Het project FENIKS onderzoekt de ontwikkelingsmogelijkheden van vrijkomende defensie terreinen in overleg met betrokken provincies en gemeenten. Bij de beoordeling van mogelijk toekomstige functies en de planontwikkeling voor deze terreinen wordt ook aandacht besteed aan de infrastructurele consequenties en aan eventueel noodzakelijke maatregelen voor een goede ontsluiting. Bij de beoordeling daarvan zal ook de verantwoordelijkheidsverdeling en de beschikbaarheid van financiële middelen een rol spelen.

027

PMR legt in de planning een beslag van 1,3 miljard op de 4,3 miljard die in de periode 2010-2014 uit FES beschikbaar komt. Waarom is ervoor gekozen ook het onderdeel staatsdeelneming in het Havenbedrijf Rotterdam in het MIT mee te nemen en niet in de begroting van het Ministerie van Financiën? Betekent dit dat de staatsdeelneming pas in 2010 geëffectueerd wordt?

027

Het onderdeel staatsdeelneming in het Havenbedrijf is niet in het MIT meegenomen. Dit wordt door het ministerie van Financiën gefinancierd. Afhankelijk van het go/no-go besluit dat het Rijk eind 2005 neemt, participeert het Rijk per 1 januari 2006 in het Havenbedrijf.

De uitgaven voor PMR zijn, conform de afspraken met betrekking tot grote projecten op een afzonderlijk artikel in het Infracfonds opgenomen. Voor een volledig overzicht: zie artikel 03.07.

028

Kan de 3 á 7 miljard aan besparingen op de aanleg van autowegen die het gevolg zijn van de invoering van prijsbeleid bij eerdere invoering van beprijzing eerder gerealiseerd worden?

028

Het effect van beprijzen is afhankelijk van o.a. de te kiezen heffingsvorm en hoogte van het tarief, plaats en invoeringstraject. Dit bepaalt of en op welke termijn een potentiële besparing kan worden gerealiseerd. Op deze vragen is in het kader van deel 1 van de Nota Mobiliteit nog geen antwoord te geven. Niet voor niets hecht ik belang aan draagvlak voor beprijzen. Juist daarom heeft het kabinet het Nationaal Platform gevraagd met adviezen te komen. Het platform komt in het voorjaar van 2005 met haar rapportage. Daarna wordt dat verder uitgewerkt in een plan van aanpak dat medio 2006 gereed is om de invoering door een volgend Kabinet mogelijk te maken.

029

Wordt in de planstudie Schiphol-Almere ook de mogelijkheid van een tunnel meegenomen? Zo ja, welke kosten worden hiervoor geraamd?

029

Voor de planstudie Schiphol-Almere wordt inderdaad de mogelijkheid van een tunnel onderzocht.

In de startnotitie Hoofdwegverbinding Schiphol-Almere, welke begin 2005 zal verschijnen, zal worden beschreven welke oplossingsrichtingen en welke aspecten zullen worden onderzocht. Zowel voor het stroomlijnalternatief als voor het A6/A9 alternatief zullen verschillende inpassingalternatieven in de planstudie worden onderzocht, waaronder ook de aanleg van een tunnel.

De kosten van een tunnel zijn sterk afhankelijk van de lengte, breedte en aanlegtechniek (geboord of met tunnelbakken). De eerste inschattingen variëren tussen de 1,5 en 3,5 miljard Euro. In de planstudie Schiphol-Almere wordt dit nader onderzocht.

030

Hoe staat het met de uitvoering van de motie Mastwijk (29200XII, nr. 88)? Zijn de middelen die in de periode tot 2010 hiermee bestemd worden voor de spoortunnel Delft voldoende voor aanleg van de tunnel? Zo niet, betekent de zin ``Het kabinet heeft voor de periode 2011-2014 geen reservering opgenomen voor het project spoortunnel Delft`` dat er de komende 10 jaar geen begin wordt gemaakt met de aanleg van de spoortunnel?

030

Zoals ik u op 24 november 2004 heb aangegeven in de algemene beraadslagingen over de vaststelling van de begrotingsstaat van Verkeer en Waterstaat zal ik de motie Mastwijk c.s. (29 200 XII, nr. 88) uitvoeren, waardoor realisatie van de spoortunnel Delft mogelijk wordt. Ik beoog voor uitvoering van de motie dekking te vinden in eventueel vrijvallende middelen bij aanbesteding en een bijdrage van het ministerie van VROM ten laste van het voorlopig voor de Nota Ruimte gereserveerde deel van de FES-middelen. Over het precieze hoe en wat vindt nog overleg plaats. Ik informeer u nader hierover bij de MIT-behandeling van 13 december 2004.

031

Rekent u de geluidsproblematiek rond het spoor in Delft tot de geluidsknelpunten die in de periode 2011-2020 zullen worden aangepakt? Zo ja hoeveel van de reservering komt hiervan ten goede voor Delft? Zal dit genoeg zijn samen met de middelen in deze periode om een tunnel aan te leggen?

031

Zoals ik u op 24 november 2004 heb aangegeven in de algemene beraadslagingen over de vaststelling van de begrotingsstaat van Verkeer en Waterstaat zal ik de motie Mastwijk c.s. (29 200 XII, nr. 88) uitvoeren, waardoor realisatie van de spoortunnel Delft mogelijk wordt. Ik beoog voor uitvoering van de motie dekking te vinden in eventueel vrijvallende middelen bij aanbesteding en een bijdrage van het ministerie van VROM ten laste van het voorlopig voor de Nota Ruimte gereserveerde deel van de FES-middelen. In dit kader zal de geluidssituatie in het projectgebied worden aangepakt.

Het trajectdeel van de spoortunnel zal dan ook geen onderdeel meer hoeven te vormen van de geluidsknelpunten die worden betrokken in de in de Nota Mobiliteit

aangeduide ambitie van VROM en Verkeer en Waterstaat om alle knelpunten boven de 70 dB(A) aan te pakken.

032

Welke projecten worden gefinancierd uit andere Europese fondsen dan uit TEN-subsidies?

032

Er worden op dit moment geen projecten uit het MIT mede-gefinancierd door andere EU fondsen dan het TEN-programma.

033

Uit de tekst blijkt dat over een aantal projecten nog besluiten zullen worden genomen (PMR, Noodoverloopgebieden), van andere projecten is dit niet zo duidelijk (Rijn-Gouwelijn Oost etc). Klopt het dat daarmee de tabel op pagina 15 indicatief is? Kunt u per categorie/project van de tabel op pagina 15 aangeven wanneer, op basis waarvan, besluiten zullen worden genomen (eventuele go/no go momenten) of zijn genomen? Hoe is de betrokkenheid van de Tweede Kamer hierbij voorzien?

033

De tabel op pagina 15 geeft een overzicht van de voorgenomen uitgaven en inkomsten op het gebied van infrastructuur. Het betreft hier (voorlopige) reserveringen, waarover – na vaststelling van deel III van de Nota Mobiliteit – reguliere besluitvorming zal plaatsvinden in het kader van de begroting. De Tweede Kamer zal hierover worden geïnformeerd via het reguliere begrotingsproces dan wel separaat (afhankelijk van het project en de timing), bijvoorbeeld via voortgangsrapportages in het kader van de Tracéwet. In onderstaand schema worden de verschillende posten uit de tabel op pagina 15 langsgelopen en worden enkele bijzondere besluitvormingsmomenten aangegeven.

034

Voor het oplossen van welke buitenlandse knelpunten zal Nederland zich de komende jaren inzetten? Welke middelen worden hiervoor ingezet?

034

Zoals aangegeven in de brief aan de Tweede Kamer van 24 juni 2004 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2003-2004, 29 200 XII, nr. 140) zal Nederland zich inspannen om bij de Europese Commissie prioriteit te krijgen voor opheffing van knelpunten in de hoofdinfrastructuur elders in Europa, wanneer dit de bereikbaarheid van Nederland kan verbeteren. Een goed voorbeeld hiervan is de rivierverbinding Seine-Schelde, die mede door actieve steun van Nederland is toegevoegd aan Annex III. De inzet van middelen vanuit Nederland beperkt zich tot het geven van actieve steun richting de Europese Commissie om voor deze knelpunten financiële steun uit het TEN-budget te krijgen. Nederland zal tevens op de daarvoor geschikte momenten in bilateraal en multilateraal overleg aandacht vragen voor knelpunten op voor Nederland belangrijke verbindingen.

035

Op dit moment wordt door verschillende ministeries samengewerkt in een 'Taskforce' PPS/Infrastructuur. Hoe verhoudt deze taskforce zich met het Kenniscentrum PPS? Hoeveel middelen worden besteed aan deze taskforce?

035

Het ministerie van Financiën neemt ook deel aan deze Taskforce, in de persoon van de directeur van het Kenniscentrum PPS. Er zijn voor de taskforce geen aparte middelen beschikbaar. De (zeer beperkte) middelen, die voor de uitvoering van enkele acties nodig zijn, komen uit de reguliere budgetten van V&W en Financiën.

036

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de inventarisatie van de belemmeringen die de beoogde integrale toepassing van PPS en Innovatief Aanbesteden momenteel nog in de weg staan?

036

De belemmeringen hebben met name betrekking op het ontbreken van standaardisatie en, daarmee samenhangend, hoge transactiekosten. In het kader van de Taskforce is daarom een aantal acties gestart om deze belemmeringen weg te nemen. Er wordt een handboek DBFM (Design Build Finance Maintain) opgesteld en een standaard DBFM-contract. Daarnaast wordt een werkwijzer opgesteld voor de vervlechting van de Tracéwet- en aanbestedingsprocedure, waardoor de markt in een vroeg stadium ingeschakeld kan worden bij projecten. Tenslotte is door bouwers en banken een aantal belastingtechnische probleempunten geïventariseerd. De Belastingdienst heeft een kennisgroep PPS in het leven geroepen om voor deze punten een oplossing te zoeken. De Taskforce streeft ernaar om de acties begin 2005 af te ronden.

037

In de tabel op pagina 39 van het MIT/SNIP-projectenboek is 2.840 miljoen opgenomen als maximale kosten voor de Zuiderzeelijn. Elders wordt steeds 2.730 miljoen genoemd als maximale rijksbijdrage. Hoe kan dit?

037

De maximale rijksbijdrage van € 2,73 miljard is Netto Contante Waarde (NCW) 2010 en prijspeil 2002. Het bedrag dat in het huidige MIT is opgenomen (€ 2,84 miljard) is NCW 2010, prijspeil 2004. Het verschil hiertussen is twee jaar indexering met het percentage dat volgt uit het indexcijfer bruto overheidsinvesteringen (IBO). (Voor 2003 was dit 2,75% en voor 2004 1,25%)

038

Op pagina.45 staat PMR met uitvoeringsopdracht in 2006. De middelen, soms geraamd op 1,2 miljard, soms op 1,3 miljard, staan in het verlengde MIT voor de periode 2011-2014. In de media wordt gesuggereerd dat in 2010 de eerste schepen zouden moeten aanmeren; op pagina 73 wordt 2012 genoemd als datum waarop de eerste fase landaanwinning gereed is; is dat het moment dat de Tweede Maasvlakte in gebruik kan worden genomen? Hoe zit de planning in elkaar? Is er vóór 2010 wel geld om te starten met de aanleg? Wanneer zal de natuurcompensatie (zeereservaat) gereed zijn? Is rekening gehouden met een mogelijk noodzakelijke compensatie voor vissers? Zo ja, op basis van welke begroting zal dit geschieden?

038

In het verlengde MIT wordt op pagina 15 €1,2 miljard genoemd zijnde de uitgaven voor PMR. In het verlengde MIT op pagina 14 staat €1,3 miljard genoemd. Dit verschil wordt veroorzaakt door het verschil in tijdvak dat wordt gehanteerd. Het verlengde MIT betreft de periode 2011-2014. In de periode daarvoor is reeds een aantal uitgaven voor PMR gedaan (€114 miljoen) die op pagina 45 van het MIT artikel realisatie PMR 03.07 IF is opgenomen. Deze uitgaven maken mede onderdeel uit van de op pagina 14 van verlengde MIT reeds genoemde €1,3 miljard. In totaal is voor PMR ruim € 1,3 miljard in het FES gereserveerd. Deze middelen komen in 2011 en 2012 beschikbaar. Uitgangspunt is dat het Havenbedrijf verantwoordelijk is voor de aanleg van de Tweede Maasvlakte. In de periode tot 2011 zal het Havenbedrijf zelf de financiering regelen via het aantrekken van vreemd vermogen. De voorgenomen deelname van het Rijk in het Havenbedrijf maakt tevens onderdeel uit van het totale financieringsarrangement. Op dit moment is het nog niet precies duidelijk wanneer de eerste fase van de landaanwinning (Tweede Maasvlakte) gereed zal zijn. Dit is onder andere afhankelijk van het definitieve go/no-go moment dat eind 2005 wordt genomen en de instelling van het zeereservaat. Daarom wordt de marge 2010 – 2012 gehanteerd. Het streven is het zeereservaat juridisch in te stellen per september 2006. De vigerende regeling met betrekking tot nadeelcompensatie kan hiervoor worden gebruikt. Uitgezocht is of de schaderegeling of de wijze van toepassing daarvan toch zou moeten worden aangepast voor specifieke schadeproblemen van vissers. Noodzaak daartoe is vooralsnog niet gebleken. Op dit moment is ook nog niet duidelijk om welk bedrag het gaat omdat op

dit moment nog niet vaststaat welke menselijke activiteiten wel en welke niet meer worden toegestaan in het in te stellen reservaat. Daarover vindt op dit moment onder andere overleg plaats met het Productschap Vis. In overleg met LNV zal worden gezien of en zo ja op welke wijze compensatie zal plaatsvinden, indien deze schade door vissers is aangetoond. De financiering/bekostiging vormt nog onderwerp van overleg tussen meest betrokken partijen en zal onderdeel uitmaken van de nog te sluiten uitwerkingsovereenkomsten.

Kunnen er harde prestatie-eisen met duidelijke taakstellingen benoemd worden voor Rijkswaterstaat en ProRail met betrekking tot de uitvoering van onderhoud? Zo ja, welke eisen zullen dat zijn? Zo nee, waarom niet?

039

Voor het onderhouden van de Rijkswegen en de Rijkswaterwegen worden technische normen gehanteerd die aangeven wanneer het onderhoud moeten worden gepleegd. Dit betreffen zaken als vlakheid, stroefheid, spoorvorming, mate van roestvorming, belastbaarheid van kunstwerken etc. Deze eisen komen voor een belangrijk deel voort uit de eisen die gesteld worden ten behoeve van de gebruiker, zoals veiligheid en betrouwbaarheid. Daarnaast zijn de technische normen gebaseerd op het streven om de totale kosten van het onderhoud te optimaliseren over de levensduur.

De prestatie-eisen ten met betrekking tot het onderhoud van het spoor omvatten onder andere de zorg voor kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur. In de beheerconcessie waarover ik onlangs een Algemeen Overleg heb gevoerd staan deze prestatie-eisen opgenomen in de vorm van prestatie-indicatoren. Over de exacte invulling van de indicatoren en de hoogte van de prestaties, vindt momenteel nog overleg plaats met ProRail in het kader van het beheerplan.

Er loopt een IBO onderzoek naar economische afwegingen bij onderhoudsinspanningen. Dat gaat over spoor en vaarwegen. Het CPB maakt deel uit van de werkgroep. Voorgesteld wordt dat rapport af te wachten.

040

Kan een nadere onderbouwing worden gegeven van de verwachte beheer- en onderhoudskosten per project, genoemd op pagina 53? Waarom kan van de genoemde projecten wel een inschatting worden gegeven en van de niet-genoemde projecten niet?

040

Van de in dit overzicht genoemde projecten is bekeken uit welke componenten de projecten bestaan. Voor elke component is vervolgens een zo goed mogelijke

inschatting gemaakt van de Beheer en Onderhoud frequentie en bijbehorende kosten.

Voor het onderhoud van beton staan andere termijnen

dan voor het maaien van de berm of voor het schilderen van een brugleuning. Deze verschillende kosten zijn daarna teruggerekend naar een gemiddeld te verwachten jaarlijks bedrag, uitgaande van de huidige kennis ten aanzien van bijvoorbeeld verkeersintensiteiten.

De methodiek is in ontwikkeling. Bij een aantal aanlegprojecten is er dit jaar ervaring opgedaan met het uitrekenen van de te verwachten onderhoudskosten. Dit waren op zich projecten waarvan we verwachten dat die het meest maatgevend zouden zijn.

De ervaring bij deze projecten wordt nu verder verbreed naar het hele aanlegprogramma.

041

Klopt het dat de functionaliteit ``kwitering`` (signaal in cabine bij naderen stoptonend sein) sinds enige tijd niet meer standaard aanwezig is in treinen? Waarom is deze functionaliteit verdwenen? Wie heeft daartoe besloten? Zou het verdwijnen van deze functionaliteit een oorzaak kunnen zijn van de toename van het aantal STS-passages? Is deze mogelijke oorzaak onderwerp van onderzoek in het project ``vermindering passages STS``?

041

Het klopt dat de functionaliteit ``kwitering`` sinds enige tijd niet meer standaard aanwezig is in treinen. Voor de verdere beantwoording van deze vraag verwijs ik u naar het antwoord op vraag 7 van de kamervragen van de leden Gerkens (SP) en Van Hijum (CDA) van 29 oktober 2004 nr. 2040502500, waarbij dezelfde vraag is gesteld aangaande de kwiteerfunctie ATB-EG.

042

Waarom is de motie-Hofstra (27482, nr. 55) over de overgang van de spooransluitingen van de NS naar de Staat nog steeds niet uitgevoerd? Waarom staat in het MIT (net als vorig jaar) dat bekeken wordt of de aansluitingen over kunnen gaan naar Railinfrabeheer in plaats van naar de Staat?

042

Met mijn brief van 1 juli jl. (Kamerstuk 2003-2004, nr. 92, Tweede Kamer) heb ik u geïnformeerd over de uitkomst van het onderzoek naar de mogelijkheden en de consequenties hiervan en heb ik besloten ten principale te streven naar uitplaatsing van NS Spooransluitingen uit de NS Groep naar een derde partij. Hiermee meen ik aan het verzoek, zoals aangegeven in de motie van de Tweede Kamer, te hebben voldaan. De beschrijving in het MIT bedoelt aan te geven dat Railinfrabeheer/ProRail, als huidige beheerder van de spoorinfrastructuur, gevraagd is de in mijn brief beschreven activiteiten, in overleg met de NS, uit te voeren. Pas na terugmelding hierover door ProRail zal ik, mede op basis van een due diligence onderzoek, een definitief standpunt bepalen ten aanzien van de positionering en exploitatie van de spooransluitingen.

043

Is de recente serie uitspraken van de Raad van State ten aanzien van de luchtkwaliteitsaspecten van nieuwe infrastructuurprojecten ook van toepassing op de aanleg van de Tweede Maasvlakte? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe gaat u hiermee om?

043

De uitspraken van de Raad van State zijn inderdaad relevant voor de Tweede Maasvlakte, het betreft immers een infrastructuurproject, waarop bovendien industrie zal worden gevestigd. In de MER Landaanwinning heeft een beoordeling plaatsgevonden van de effecten van de referentieontwerpen voor de Landaanwinning op het aspect luchtkwaliteit. Luchtkwaliteit wordt daar bepaald door de regionale achtergrondkwaliteit, door de uitstoot (emissies) door bedrijven en door de uitstoot van het verkeer. Uit de MER blijkt dat ten opzichte van de huidige situatie er in de situatie met landaanwinning sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit. Als gevolg van het toenemende transport zal er in de situatie met landaanwinning sprake zijn van een verslechtering van de luchtkwaliteit langs de wegen naar het achterland. Deze verslechtering leidt echter vooralsnog niet tot blootstelling hoger dan de wettelijke grenswaarden. De Raad van State doet in 2005 uitspraak in het kader van

de PKB-plus PMR over de in de MER gehanteerde procedure ten aanzien van dit onderwerp.

044

In welke mate wordt bij ontsnipperingsprojecten rekening gehouden met plannen met betrekking tot ontsnippering op decentraal niveau?

044

Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur worden de ontsnipperingsmaatregelen mee genomen in de totale planning van het aanlegproject. Uiteraard wordt hier zoveel mogelijk rekening gehouden en afgestemd met decentrale (ontsnipperings) plannen. Dit geldt ook voor de aanleg van ontsnipperende maatregelen aan bestaande infrastructuur. In het Meerjarenprogramma Ontsnippering is de afstemming tussen centraal en decentraal niveau van ontsnipperingsmaatregelen en andere natuurontwikkelingen zelfs een essentieel onderdeel waar met name voor de provincies als "natuurregisseur" in de regio een grote rol is weggelegd.

045

Kan worden aangegeven welke knelpunten van de kaart op pagina 75 met de beschikbare 410 miljoen tot 2018 zullen worden opgelost?

045

De rode en de gele knelpunten zullen worden opgelost in de periode 2004-2018. Van de blauwe knelpunten is het ecologische rendement nog niet (voldoende) aangetoond. Deze knelpunten zullen de komende tijd nog onderzocht worden op ecologisch rendement. Indien blijkt dat het oplossen van deze blauwe knelpunten ecologisch rendement oplevert, zal, binnen het beschikbare budget, worden gezien wanneer deze knelpunten aangepakt gaan worden. Voor een gedetailleerde omschrijving van deze knelpunten verwijs ik naar het Meerjarenprogramma Ontsnippering.

046

Bevat het MJPO ook ontsnipperingsmaatregelen die nodig zijn als gevolg van het plaatsen van hekken langs bestaande spoorinfra, bedoeld om de toegang tot het spoor te bemoeilijken? Zo ja, waar blijkt dat uit? Zo nee, wordt deze vorm van versnippering erkend? Langs hoeveel trajecten vindt plaatsing van hekken plaats, en om hoeveel kilometer gaat het? Welke ontsnipperende maatregelen zijn mogelijk en nodig om dit probleem aan te pakken?

046

Nee, het MJPO bevat geen ontsnipperingsmaatregelen die nodig zijn als gevolg van het plaatsen van hekken langs bestaande spoorinfra. Momenteel wordt onderzocht of er inderdaad sprake is van versnippering door het plaatsen van hekken langs het spoor.

047

De IJmeerverbinding wordt meegenomen in de planstudie Zuiderzeelijn. Betekent dit dat als er op enig moment een "no go"-besluit komt voor de Zuiderzeelijn ook de IJmeerverbinding buiten beeld is?

047

In beginsel is dit het geval. Een IJmeerverbinding wordt in de vervolprocedure van de Zuiderzeelijn betrokken indien een toegevoegde waarde van de verbinding uit de prijsvraag is gebleken en de meerkosten van deze variant kunnen worden gedekt door private en/of publieke baathebbers. Als er een `no go` komt voor de Zuiderzeelijn, dan is een eventuele IJmeerverbinding een primair regionale aangelegenheid.

048

In de begroting van 2004 staat € 1.133 mln. gereserveerd voor spoedwetprojecten. In 2005 is dit budget verlaagd naar € 1.033 terwijl er 15 projecten zijn bijgekomen in het kader van ZSM 2. Waardoor wordt dit verschil verklaard?

048

In het MIT-projectenboek 2003 is een ZSM-programma met 34 deelprojecten ad. € 460mln.. In de ontwerpbegroting 2004 zijn hier middelen aan toegevoegd naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord, waardoor per saldo een budget van € 1133 mln. werd opgenomen voor een uitgebreid ZSM-programma. Deze uitbreiding van het ZSM-programma met 15 projecten was nog niet in het MIT-2004 opgenomen, maar in een separate brief d.d. 3/12/2003 aan de Tweede Kamer voorgelegd. In de begroting en MIT/SNIP-projectenboek 2005 is het integrale programma 1 én 2 gepresenteerd (15 + 34 projecten) met een budget van € 1030 mln.. De verlaging van het integrale budget wordt met name veroorzaakt door de onttrekking van € 140 mln. correctie van de bouwbudgetten als gevolg van doelmatig aanbesteden.

049

Kan concreet aangegeven worden hoe de recente uitspraak van de Raad van State ten aanzien van luchtkwaliteit gevolgen gaat hebben voor de projecten vallend onder ZSM 1&2?

049

Voor de beantwoording van deze vraag verwijs ik u naar mijn brief aan de Tweede Kamer, kenmerk DGPWVu.04.03373, over de consequenties van de uitspraak van de Raad van State inzake de A2/A58

050

Kan aangegeven worden wat de lange termijn visie is op de wegaanpassingen van semi-permanente en tijdelijke aard? Wanneer en op welke wijze wordt hierbij gekeken naar een permanente oplossing?

050

De lange termijn visie is neergelegd in de nota Mobiliteit. De semi-permanente en tijdelijke oplossingen richten zich op het op korte termijn aanpakken van fileknelpunten. De verwachte effecten van deze tijdelijke aanpassingen zijn reeds meegenomen in de berekeningen van de te verwachten reistijden op het hoofdwegennet in de Nota Mobiliteit. Naar aanleiding hiervan is aangegeven waar

zich de grootste knelpunten bevinden en op welke op het hoofdwegennet gekeken gaat worden naar een permanente oplossing.

051

Bij beantwoording van vragen in het kader van het MIT 2003 is gesteld dat de spuicapaciteit van de Afsluitdijk vanaf 2010 problemen kan gaan leveren. Klopt dit nog steeds en hoe verhoudt zich dit met de oplevering in 2013?

051

Ja, het klopt dat bij geen extra spuicapaciteit, er vanaf 2010 dijkvakken langs het IJsselmeergebied zouden kunnen zijn, die niet voldoen aan de toetsingsnorm. Dat houdt in dat die dijken in de periode na 2010 versterkt zouden moeten worden. Het beleid is er echter op gericht dat vanaf 2013 de extra spuicapaciteit beschikbaar is, met als effect dat de veiligheidssituatie van de dijken langs het IJsselmeer gunstig wordt beïnvloed. Hoewel de situatie dus kan ontstaan dat enkele dijkvakken een paar jaar niet aan de dan vigerende toetsnormen voldoen, is er geen sprake van acute onveiligheid. Realisatie van de extra spuicapaciteit kort na 2010 acht ik daarom aanvaardbaar.

052

Hoe kan het dat het aantal locaties waar planonderzoek wordt gedaan naar waterbodemonverontreiniging meer dan verdrievoudigd is terwijl het budget slechts verdubbeld is?

052

Het aantal planonderzoeken dat in relatie tot het beschikbare budget kan worden uitgevoerd varieert omdat dit afhangt van onder meer de omvang en complexiteit die per saneringslocatie sterk kunnen verschillen.

053

Naast de veiligheidsdoelstelling bij het project Ruimte de Rivier is het ook van belang dat de ruimtelijke kwaliteit in het rivierengebied verbeterd. Is er een specifiek deel van

de gereserveerde middelen voor Ruimte voor de Rivier geormerkt voor de ruimtelijke inpassingsmaatregelen? Zo ja, kan daarvan een overzicht worden gegeven?

053

Het project Ruimte voor de Rivier is een gezamenlijk initiatief van V&W, VROM en LNV. Het project kent naast de hoofddoelstelling veiligheid, een tweede doelstelling ruimtelijke kwaliteit. Het budget dat in de Rijksbegroting bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is gereserveerd, is bedoeld voor het behalen van de veiligheidsdoelstelling. Er is geen specifiek deel van de gereserveerde middelen geormerkt voor ruimtelijke inpassingmaatregelen. De kwantitatieve veiligheidsdoelstelling is resultaatverplichtend. Dit betekent niet dat de veiligheidsdoelstelling als enige bepalend is voor de keuze van gebieden waar ruimte voor de rivier wordt geschapen. In de integrale beoordeling van maatregelen wordt ruimtelijke kwaliteit wel meegenomen, opdat het pakket aan veiligheidsmaatregelen daadwerkelijk bijdraagt aan een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. De mate waarin de ruimtelijke kwaliteit kan worden verbeterd, is afhankelijk van beschikbare financiën. Hierbij wordt ook nadrukkelijk de mogelijkheid van (regionale) medefinanciering onderzocht.

054

Kunt u een overzicht geven van het aantal overwegen dat sinds het Programma Verbetering Veiligheid overwegen is gesloten, waarvan ProRail voornemens is deze te sluiten en waarover nog onduidelijkheid bestaat? Kan per locatie aangegeven worden of en op welke manier gekeken is naar alternatieven voor sluiting, zoals afsluiting voor alleen het gemotoriseerd verkeer? Kan per locatie worden aangegeven over welke veiligheidsmaatregel (AKI, AHOB etc) de overgang beschikte op het moment van sluiten (voor de gesloten overgangen) of nu beschikt (voor de overgangen die nog gesloten gaan worden of dit overwogen wordt)? Kan per locatie worden aangegeven hoeveel ongelukken hier zijn gebeurd, uitgesplitst naar gemotoriseerd en ongemotoriseerd verkeer?

054

Bijgevoegd treft u een lijst aan van overwegen die tot op heden zijn gesloten. Daarin is ook aangegeven over welke veiligheidsmaatregel de overweg beschikte op het moment van sluiten. Naast de daar genoemde overwegen zijn ook overwegen gesloten in het kader van spooruitbreidings-projecten zoals bijvoorbeeld Boxtel - Eindhoven. Een overzicht daarvan is niet paraat en zou separaat dossieronderzoek vergen. Hierbij moet gedacht worden aan tussen de 10 en 20 overwegen vanaf 1995. ProRail heeft geen voornemens specifieke overwegen te sluiten. Specifieke locaties zijn dus niet te geven. Wel is ProRail op vele locaties in het land in overleg met wegbeheerders inzake alternatieven voor gelijkvloerse kruisingen. Dit betreft op jaarbasis zo'n 5 tot 10 overwegen. De afweging of een gelijkvloerse overweg (gedeeltelijk) opgeheven of wel ongelijkvloers moet worden, wordt gemaakt met de wegbeheerder. ProRail en de wegbeheerder maken daarbij een integrale afweging waarbij met name de wegbeheerder let op het belang van de overweg voor de bereikbaarheid. Daarnaast worden ook de particuliere overpaden op hun gebruik geanalyseerd. Ook hier wordt in overleg de veiligheid en het gebruik integraal beoordeeld hetgeen in veel situaties leidt tot een aanpassing van de beveiliging en in zo'n 5 tot 10 keer per jaar tot opheffen van een overpad. Op dit moment zijn er een 2900 gelijkvloerse overwegen in Nederland waarvan 2120 beveiligd. Sinds '92 zijn op overwegen in Nederland 398 personen door een ongeluk om het leven gekomen, 399 mensen raakten gewond (bron: Trendanalyse Spoorwegveiligheid 2003, IVW, DR). Ten aanzien van de verhouding gemotoriseerd/ongemotoriseerd kan opgemerkt worden dat in onderzoek van de IVW (Overwegen in Nederland, Railed Spoorwegveiligheid 2001) over de periode '85 – 2000 een verdubbeling van het

aantal ongelukken met fietsers werd geconstateerd. Dit terwijl de algehele tendens een geleidelijke afname van het aantal botsingen en slachtoffers is.

055

Hoe staat het met het derde perron van Breda voor de HSL?

055

Breda heeft de status gekregen van Nieuw Sleutelproject, waarbij het Rijk, NS en de gemeente de investeringen in de Hogesnelheidslijn als katalysator voor stedelijke vernieuwing gebruiken. In dat kader is door de gemeente Breda een Masterplan Centraal Breda opgesteld, waarin de ontwikkeling van een OV-terminal is opgenomen, inclusief een nieuw treinstation met een derde perron in Breda. Dat plan is in december 2003 door het Rijk getoetst. In het toetsresultaat is opgenomen dat over het derde perron pas na 2010 een besluit wordt genomen. In oktober van dit jaar is met de gemeente vervolgens de afspraak gemaakt dat het derde perron wel onderdeel is van het voorlopig ontwerp van de architect. De opdracht aan de architect voor het opstellen van het voorlopig ontwerp wordt eind dit jaar door de gemeente verstrekt. De spoorsector (zijnde NS, ProRail en Railion) heeft mij laten weten dat, bij het opheffen van de functie van het bestaande postperron in Breda als het derde perron nog niet is gerealiseerd, capaciteitsknelpunten op het spoor te verwachten zijn. Ik ben nog in overleg met de spoorsector over een oplossing. In de oplossing wordt ook de haalbaarheid van een versnelde aanleg van een derde perron met sobere sporenlay-out betrokken.

Overigens heb ik in mijn brief over de aanwending van de meevaller Betuweroute (kenmerk FEZ/2004/1530) aan de Tweede Kamer voorgesteld € 19 mln. extra te besteden aan station Breda. Ik verwacht hiermee voldoende geld te hebben gereserveerd voor alle noodzakelijke maatregelen in Breda.

056

Kan aangegeven worden waarom € 196 mln meer wordt gefinancierd uit SVV/FES ten behoeve van de HSL-Zuid? Waaruit bestaat de stijging van € 29 mln. door derden?

056

De toevoeging van € 196 mln kan als volgt worden verklaard:- bij najaarsnota 2003 circa € 170 mln toegevoegd in verband met BTW-compensatie. - bij miljoenennota 2005 een toevoeging van circa € 19 mln aan loon- en prijscompensatie en - circa € 7 mln betreft een correctie op vorige jaren van ontvangsten uit het Fes.Voor de uitsplitsing van het bedrag ad. € 29 mln ontvangsten door derden verwijs ik u kortheidshalve naar de lijst van vragen en antwoorden over de 14e voortgangsrapportage van de HSL-zuid (kamerstuk 22026, nr.205, zie pagina 9). De belangrijkste ontvangsten die daar genoemd worden betreffen onder meer bijdragen van Binnenlandse zaken ten behoeve van ruiming explosieven, de bijdrage van de gemeente Breda Westtangent, afrekening grondaankopen etc.

057

Kan het project Goederenroute Rotterdam - Noord-Nederland niet bij de Hanzelijn betrokken worden? Zo nee, hoe verhouden deze twee projecten zich tot elkaar?

057

Beide projecten worden in onderlinge afstemming uitgevoerd. Het project ``Goederenroute Rotterdam - Noord-Nederland`` gaat over de infracapaciteit op

langere termijn van de gehele spoorroute Rotterdam - Gouda - Weesp - Zwolle en verder noordwaarts. Tussen Weesp en Zwolle rijden die goederentreinen nu nog over de Gooi- en Veluweroute (via Amersfoort), na gereedkoming van de Hanzelijn zullen de goederentreinen vanuit Weesp via de Flevolijn en de Hanzelijn naar Zwolle rijden. In het project Hanzelijn (zie pagina 165 MIT-projectenboek) wordt rekening gehouden met die goederentreinen. In het project ``Goederenroute Rotterdam - Noord-Nederland`` (dat nog in de planstudiefase is) worden eventueel nodige infra-aanpassingen op langere termijn bezien in het overige gedeelte van de spoorroute tussen Rotterdam en Noord-Nederland.

058

Waaraan wordt de meevaller Betuweroute besteed?

058

Op 19 november is er een brief met kenmerk FEZ/2004/1530 aan de Tweede Kamer verzonden, waarin de inzet voor de meevaller bij de Betuweroute is opgenomen. Deze inzet betreft € 38 mln. voor hotspots / overwegen / emplacements, € 30 mln. voor ziekteverzuim OV, € 19 mln. voor Station Breda en € 30 mln. voor de sluisen Zuid-Willemsvaart.

059

In het MIT staat het project `A7 Zuidelijk Ringweg Groningen, fase 2` gepland voor na 2010. In het verlengde MIT is dit project echter niet terug te vinden. Hoe valt dit te duiden?

059

Dat heeft te maken met de volgtijdelijkheid van de presentaties van het MIT en het verlengde MIT. Het MIT tot en met 2010 is gepresenteerd op Prinsjesdag. Daarna is samen met de Nota Mobiliteit het verlengde MIT verschenen. Volgens de knelpuntenanalyse uit de Nota Mobiliteit is de A7 Zuidelijke Ringweg bij Groningen - na uitvoering van het project "A7 Zuidelijke Ringweg fase 1"- geen knelpunt. Om deze reden is het project "A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2" niet opgenomen in het verlengde MIT. Ik kom hier naar aanleiding van het bestuurlijke overleg nog op terug.

060

Is de minister bereid de opwaardering van de `centrale as` Dokkum-Drachten op te nemen in de planfase van het MIT?

060

Aangezien het een provinciale verbinding betreft, is de opwaardering van deze as een zaak voor de provincie Friesland. In de planstudietabel van het MIT worden alleen nog projecten opgenomen waarvan de subsidiabele kosten meer zijn dan €112,5 mln.. Als uit studies blijkt dat de meest kosteneffectieve variant duurder is dan €112,5 mln., de oplossing in verhouding staat tot het probleem, er voldoende financiële middelen zijn en het project onderdeel uitmaakt van het PVVP, kan het project opgenomen worden in de planfase van het MIT.

061

Hoe wordt omgegaan met de meerkosten voor de tunnelveiligheid bij de combitunnel Nijverdalen? Waarom is niet eerder rekening gehouden met de eisen voor tunnelveiligheid?

061

Op dit moment wordt door Rijkswaterstaat en Prorail in samenwerking met de Openbare Hulpdiensten gewerkt aan een integraal veiligheidsconcept. Hierover heeft nog geen finale besluitvorming plaatsgevonden. Op bestuurlijk niveau is al wel de afspraak gemaakt dat in het geval er sprake zal zijn van meerkosten het uitgangspunt is dat die meerkosten binnen het taakstellend budget opgevangen zullen worden.

Gedurende het hele ontwerpproces is wel degelijk rekening gehouden met tunnelveiligheid. Alle basisvoorzieningen zijn in het project verwerkt en vallen binnen het taakstellend budget. Echter, voor elke nieuwe tunnel in Nederland dient, in samenwerking met de openbare hulpdiensten, een integraal veiligheidsconcept te

worden ontwikkeld, als gevolg waarvan gekozen ontwerp-uitgangspunten ter discussie kunnen worden gesteld. In bepaalde gevallen leidt het doorvoeren van wijzigingen tot meerkosten, als uitvloeisel van het overeengekomen integrale veiligheidsconcept.

062

Leent het project Rijksweg 15 (N18) Varsseveld - Enschede zich voor een PPS-constructie? Zo ja, welke stappen zijn reeds in die richting gezet?

062

Voor het project N18 Varsseveld – Enschede is recent gestart met het opstellen van de startnotitie als start van de tracéwetprocedure. In het voortraject hebben reeds gesprekken plaatsgevonden met geïnteresseerde private partijen. Conform het MIT-spelregelkader zal in de tracewet-procedure een marktscan worden uitgevoerd om vast te stellen of een PPS-constructie haalbaar is.

063

Op welke wijze wordt bij de vormgeving van het toekomstvaste benuttingsalternatief, dat deel uitmaakt van het project A12 Utrecht - Duitse grens, rekening gehouden met het Masterplan Ede-Oost? Is naar verwachting op middellange termijn sprake van voldoende ontsluitingsmogelijkheden voor Ede-Oost?

063

De ontsluiting van Ede-oost wordt momenteel in samenwerking tussen de gemeente en Rijkswaterstaat onderzocht, waarbij ook de eventuele gevolgen van de ontsluiting via de A12 duidelijk dienen te worden. Ik wacht de uitkomsten van de samenwerking af.

064

In hoeverre is doortrekking van de A73 over de Waal nog een serieuze optie na de recente besluitvorming hierover in Nijmegen en Gelderland?

064

In het convenant over de Waal-overschrijdende capaciteit is afgesproken dat de informatie uit de procedures voor de verbreding van de A50 en de doortrekking van de A73 gelijktijdig zullen worden afgewogen. De regionale partijen hebben op basis van de beschikbare informatie het standpunt ingenomen dat zij de verbreding van de A50 in combinatie met een nieuwe stadsbrug in Nijmegen de beste oplossing vinden voor het vergroten van de Waaloverschrijdende capaciteit. Dit onderwerp is geagendeerd voor het bestuurlijk overleg over de verlenging van het MIT. De uitkomsten hiervan zal ik u voor de MIT-behandeling bij brief melden.

065

Waarom is het project `A6 Hollandse Brug` uit het MIT verdwenen? Is de toegezegde planstudie voor dit project al uitgevoerd? Zo ja, wat zijn de uitkomsten van dit onderzoek?

065

De Hollandse Brug maakt onderdeel uit van de planstudie Schiphol - Almere (pagina 76 in het MIT). De Hollandse Brug zal als herkenbaar onderdeel in de planstudie worden uitgewerkt. In 2003/2004 is een verkenning uitgevoerd waarin de problematiek op de corridor Almere - Haarlemmermeer integraal is geanalyseerd. Op basis hiervan is besloten een planstudie naar de weg te starten op deze corridor.

066

Kan aangegeven welk wegprofiel zal worden aangelegd bij de brug in de N50 bij Ramspol?

066

De Trajectnota/MER voor Ens – Ramspol is op 1 september 2004 de inspraak ingegaan. De Commissie m.e.r. heeft voor haar toetsingsadvies om nadere informatie gevraagd. Hierdoor verschuift het moment van advisering naar 1 maart 2005. Ik verwacht tezamen met mijn collega van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in mei 2005 een standpunt voor een van de onderzochte alternatieven in te kunnen nemen. Voor het wegprofiel zijn in de Trajectnota/MER alternatieven voor de bestaande brug en voor een nieuwe brug beschreven. Voor de bestaande brug is het huidige profiel en een verbreed profiel onderzocht. Bij een nieuwe brug zijn op de plaats van de bestaande brug varianten onderzocht met een wegprofiel van 1x2 en van 2x2. Ook zijn alternatieven met een wegprofiel van 2x1 en van 2x2 onderzocht waarbij de weg naar het westen toe is verlegd.

067

Welke waren de scopewijzingen waardoor het project Dijkversterkingen Flevoland beduidend goedkoper is geworden?

067

Onderdeel van dit project is het toetsen van de dijken aan de huidige veiligheidsnormen. Uit deze toetsing is gebleken dat bij een substantieel deel van de waterkering gelegen in met name de Noordoostpolder, geen verhoging hoeft te worden doorgevoerd c.q. de steenbekleding niet vervangen hoeft te worden. Dit resulteert in minder kilometers waterkering waar wel verhoging plaatsvindt c.q. de steenbekleding wordt vervangen. Dit betekent een aanpassing van de scope van het project en een bijstelling van het taakstellend projectbudget.

068

Kan aangegeven worden waarom de oplevering van de Hanzelijn met minimaal 4 jaar vertraagd wordt ondanks verschillende moties (o.a. Verbugt/Hindriks) waarin wordt aangedrongen op spoedige realisatie?

068

De aanduiding in het MIT 2005 ('na' 2012/2013) is een abusievelijke combinatie van de vermelding voor de ingebruikname van de Hanzelijn in het vorige MIT (na 2008) en het antwoord dat naar aanleiding van een schriftelijke vraag bij de behandeling van de begroting Infrastructuurfonds 2004 is gegeven. Conform dit antwoord dient de aanduiding te zijn '2012/2013'. Ten opzichte van de vorige begroting is er dus geen sprake van een vertraging van 4 jaar. De motie Verbugt/Hindriks heeft betrekking op het MIT 2000-2004 waarin 2010 als jaar van oplevering van de Hanzelijn is aangegeven. Nadien is in het MIT 2003-2007 de oplevering van de Hanzelijn uitgesteld naar 2014, vanwege de daarin aangegeven prioriteit voor in aanleg zijnde projecten en kleine infrastructuur. Met het Regeerakkoord is deze vertraging vervolgens zo veel als mogelijk ongedaan gemaakt. In het schriftelijke antwoord op de vraag bij de begroting Infrastructuurfonds 2004, of de eerste treinen conform eerdere toezeggingen in 2010 op de Hanzelijn kunnen rijden, is uiteengezet dat ingebruikname in 2012/2013 mogelijk is. Deze toezegging is onverkort van kracht.

069

Hoe groot zal de bijdrage uit TEN voor de aanleg van de Hanzelijn maximaal zijn? Om welk bedrag heeft de regering in Brussel gevraagd? Wanneer zal de besluitvorming hierover in Brussel uiterlijk rond zijn?

069

Zoals ik heb aangegeven bij de debatten over de IJsselkruising bij Hattem is over de toekenning van een TEN-bijdrage uit Brussel voor de Hanzelijn, laat staan over de hoogte daarvan, op dit moment geen uitsluitsel te geven. De Hanzelijn zal echter voor TEN-subsidie worden aangemeld zodra de uitgaven over de beoogde subsidieperiode een zodanige omvang hebben dat er een reële verwachting bestaat dat de subsidiedrempel (minimale uitgaven voor de beoogde subsidieperiode > € 10 mln.) wordt gehaald. Naar verwachting zal dat het komende jaar het geval zijn. Besluitvorming hierover zal naar verwachting in de tweede helft van 2005 in Brussel plaatsvinden

070

Kan aangegeven worden waarom de gerealiseerde vierde rijstrook op de A12 Utrecht-West al enkele maanden ongebruikt is gebleven?

070

Deze vierde rijstrook is tijdens de periode van grootschalig onderhoud (in 2003) aangelegd om de verkeersoorstroming op dat moment zo optimaal mogelijk te laten zijn. Voordat nu tot openstelling van de vierde rijstrook A12 Utrecht-West kan worden overgegaan, dient eerst nog de tracé-MER procedure doorlopen te worden. De verwachting is dat deze procedure ongeveer 2 jaar in beslag zal nemen. Daarna kan de rijstrook worden opengesteld.

071

Kan worden aangegeven waarom het project `Zuidtangent, fase 2` opgedeeld is in twee projecten en hiermee uit het MIT is verdwenen?

071

In het bestuurlijke overleg over het MIT in de Noordvleugel van de Randstad van december 2003 is door de regionale overheden voorgesteld de in de planstudiefase van het MIT gereserveerde middelen voor de Zuid Tangent Oost en West (€ 30 mln.) te gebruiken voor de aanleg van de N201 (tussen A4 en A2; omleiding Aalsmeer). Hiermee heb ik ingestemd. Door deze herprioritering zal er naar verwachting tot 2010 voor de Zuid Tangent Oost en West geen rijksbudget meer beschikbaar zijn. Om die reden heb ik de Zuidtangent fase 2 (Oost-West) uit het MIT gehaald en op dat moment geen besluit genomen over het vervolg van het project. Tegen dit besluit is door ROA en de provincie beroep ingediend, omdat ze het als één project erkend willen zien. Dit beroep is nog onder de rechter.

Alle projecten doorlopen een aantal fasen vanaf het eerste idee tot en met de realisatie. Daarbij neemt het inzicht in iedere fase toe. Om de Zuidtangent Oost en West als één project te kunnen erkennen conform het Besluit Infrastructuurfonds moet het gelijktijdig realiseren van de 2 delen leiden tot een aanzienlijke meerwaarde in de exploitatie van de gehele Zuidtangent ten opzichte van het apart realiseren van Oost en West. Een eerste bestudering van de door het ROA en de provincie ingediende rapporten van de planstudies heeft die aanzienlijke meerwaarde niet aangetoond. De tekst in het MIT geeft derhalve mijn voorlopige oordeel weer. De verantwoordelijkheid voor de voorbereiding en realisatie van deze projecten ligt bij

het ROA resp. de provincie NH, die daarvoor mede een deel van de BDU zouden kunnen aanwenden. Indien het ROA of de provincie t.z.t. een of beide projecten alsnog als groot project bij V&W indienen zal aan de hand van de dan voorliggende projectdossiers en de te verwachten beschikbare middelen worden bezien of V&W hierover een besluit moet nemen.

072

Aangegeven wordt dat de start van het project Walradar Noordzeekanaal in 2004 wegens urgentie naar voren is geschoven. De opleverdatum is echter weer met een jaar vertraagd. Wat zijn hier de oorzaken van, wat zijn de gevolgen?

072

De planstudie voor de Walradar Noordzeekanaal is in april 2004 opgeleverd. Mede naar aanleiding van de laatste ontwikkelingen op het gebied van AIS (automatic identification system) en glasvezel wordt op dit moment bezien op welke wijze e.e.a. financieel is in te passen. Daarbij speelt ook nog een deel co-financiering van de gemeente Amsterdam. Dit kan enige tijd in beslag nemen; ik opteer echter nog steeds voor start van de realisatie in 2005. De realisatie zal door voorgenoemde redenen echter iets meer tijd in beslag nemen.

Voor de veiligheid van het scheepvaartverkeer op het Noordzeekanaal heeft de vertraging geen gevolgen. Het huidige systeem heeft vooralsnog geen gevaarlijke situaties doen ontstaan. Bovendien is op een groot deel van het Noordzeekanaal een verkeersregiem van toepassing, in de vorm van verkeersbegeleiding. Deze verkeersbegeleiding is noodzakelijk omdat, vanwege de onderhoudstoestand op het Noordzeekanaal, grote schepen elkaar niet kunnen passeren.

073

Kan aangegeven worden welke tijdelijke voorzieningen getroffen moeten worden om Amsterdam WTC te faciliteren voor de HSL? Welke kosten zijn hieraan verbonden?

073

Er worden geen tijdelijke voorzieningen getroffen. In de MIT-reservering voor de zware rail wordt uitgegaan van 4-sporigheid op Amsterdam Zuid/WTC, alsmede toekomstvast investeringen ten behoeve van keerspoeren voor aanlanding van vier HSL-Zuidshuttles. Bij de start van de exploitatie zal HSA haar treindiensten beginnen vanaf station Amsterdam Centraal. HSA kan in een later stadium diensten starten vanaf Amsterdam Zuid WTC. Dit zal HSA naar eigen inzicht in overleg met haar internationale partners en beheerder ProRail in de beschikbare (capaciteits)ruimte inplannen.

074

Kan een overzicht gegeven worden van de kasschuiven die hebben plaatsgevonden en gaan plaatsvinden met betrekking tot het Mediapark in Hilversum? Is dit eigenlijk geen regionaal project? Wat rechtvaardigt rijksbemoedening in deze?

074

Het project mediapark Hilversum was in december 2003 gekoppeld aan ZSM II. Omdat dit een regionaal project is, is dit project nu opgenomen binnen het planstudieprogramma regionale / lokale infrastructuur (artikel 01.03.01) (zie pagina 42 van het MIT/SNIP projectenboek 2005). Verschuivingen in de tijd hebben hierbij niet plaatsgevonden. Rijksbemoedening is aan de orde met het oog op de effecten van dit project op de A1 en de A27.

075

Wat zijn de oorzaken van het feit dat het project A4 Delft - Schiedam (A4 MD) met twee jaar is vertraagd ondanks extra gelden die voor dit project zijn vrijgemaakt?

075

De besluitvorming over het project A4 Delft – Schiedam is enige tijd aangehouden aangezien er in 2003 eerst nadere afspraken over de financiering van het project dienden te worden gemaakt. U bent hierover geïnformeerd ten behoeve van de MIT-behandeling in december 2003. Deze afspraken en de uitwerking daarvan hebben geleid tot aanpassingen in de startnotitie en in de planning van het project. Tevens is de gehele planning van de tracé/m.e.r. procedure opnieuw bezien. De planning bleek te optimistisch en is aangepast. Mijn ambitie is te starten met de realisatie begin 2008.

076

Kan aangegeven op welke wijze PPS betrokken wordt bij het project A4 Delft - Schiedam?

076

Integrale ontwikkeling leidt tot extra claims voor IODS. Voor publiek-private samenwerking bij het project A4 Midden-Delfland heb ik het voornemen lopende de tracé/m.e.r.-procedure marktpartijen uit te nodigen een ontwerp uit te werken dat binnen het taakstellend budget tegemoetkomt aan de publieke eisen. Belangrijke voorwaarde hierbij is dat medio 2005 een bestuursovereenkomst met de regionale partijen is getekend.

077

Is het waar dat bij de aanleg van de A4 Delft-Schiedam de files op de A20 Kleinpolderplein-Terbregseplein nog verder zullen groeien? Wat is de oplossing voor dit probleem?

077

Momenteel onderzoekt Verkeer en Waterstaat in het kader van de planstudie A4 Delft-Schiedam de verkeerskundige effecten van de A4 Delft-Schiedam, de Veilingroute (A54) en verbreding van de A13 in combinatie met A13/16. De resultaten van de onderzoeken worden opgenomen in de Trajectnota/MER die volgens planning in 2e helft 2005 gereed zal zijn.

078

Wat zijn de gevolgen van de aanleg van de A4 Delft-Schiedam op het aantal autokilometers?

078

Momenteel onderzoekt Verkeer en Waterstaat in het kader van de planstudie A4 Delft-Schiedam de verkeerskundige effecten van de A4 Delft-Schiedam, de Veilingroute (A54) en verbreding van de A13 in combinatie met A13/16. De

resultaten van de onderzoeken worden opgenomen in de Trajectnota/MER die volgens planning in 2e helft 2005 gereed zal zijn.

079

Kan aangegeven worden wanneer een oplossing is te verwachten voor de overschrijding van de norm voor de luchtverontreiniging in Schiedam en Vlaardingen bij de aanleg van de A4 Delft - Schiedam?

079

In het kader van de planstudie A4 Delft-Schiedam zal onderzocht worden wat de effecten zijn op de luchtkwaliteit. Daarnaast zal onderzocht worden welke mogelijke maatregelen te treffen zijn om binnen de geldende milieunormen te blijven. Deze resultaten worden in de Trajectnota/MER opgenomen die volgens planning in de 2e helft van 2005 gereed zal zijn.

080

Wat is de invloed van de aanleg van de A4 MD op de verkeersintensiteiten (in de spits) en daarmee op de doorstroming (in 2015) op het Prins Clausplein, op de A4 tussen Delft en Prins Clausplein en de verschillende wegvakken en knooppunten van de ruit van Rotterdam (A13-A16-A20)? Kan in het antwoord een kwantificering per wegvak worden gegeven?

080

Momenteel onderzoekt Verkeer en Waterstaat in het kader van de planstudie A4 Delft-Schiedam de verkeerskundige effecten van de A4 Delft-Schiedam, de Veilingroute (A54) en verbreding van de A13 in combinatie met A13/16. Dit omvat ook de aangrenzende wegvakken waaronder de Ruit van Rotterdam en het Prins Clausplein. De resultaten van de onderzoeken worden opgenomen in de Trajectnota/MER die volgens planning in 2e helft 2005 gereed zal zijn.

081

Klopt het dat nieuwe inzichten (DHV-studie) t.a.v. de verkeersintensiteit op en rond het Kethelplein ervoor zorgen dat het door TNO geraamde getal van 1271 woningen waar als gevolg van de aanleg van de A4 MD de normen voor luchtkwaliteit worden overschreden naar boven bijgesteld moet worden? Zo ja, wat is de verwachten overlast (hoeveel woningen)?

081

Momenteel onderzoekt Verkeer en Waterstaat de verkeerskundige effecten van de A4 Delft-Schiedam. Uit dit onderzoek komen verkeersprognoses die vervolgens input zijn voor de onderzoeken naar milieueffecten, waaronder luchtkwaliteit. Dit luchtonderzoek moet nog gestart worden. De resultaten van de onderzoeken worden opgenomen in de Trajectnota/MER die volgens planning in 2e helft 2005 gereed zal zijn.

082

Bent u nog steeds van mening dat de A4 MD niet aangelegd dient te worden als de aanleg zorgt voor een toename van de luchtvervuiling, zoals u verwoordde tijdens de behandeling van het MIT 2004-2010?

082

Tijdens de behandeling van het MIT 2004-2010 heb ik aangegeven dat een overschrijding van de dan vigerende luchtkwaliteitsnormen een ontbindende voorwaarde is voor het project.

In het kader van de planstudie A4 Delft-Schiedam zal onderzocht worden wat de effecten zijn op de luchtkwaliteit. Daarnaast zal onderzocht worden welke mogelijke maatregelen te treffen zijn om binnen de geldende milieunormen te blijven. Deze resultaten worden in de Trajectnota/MER opgenomen die volgens planning in de 2^e helft van 2005 gereed zal zijn.

Tevens wil ik verwijzen naar het antwoord op vraag 25.

083

Klopt het dat er intentieverklaring rond de A4 MD in de maak is (op initiatief van de Provincie Zuid-Holland), waarbij partijen uitspreken dat de aanleg en wettelijke inpassing van de weg dient plaats te vinden binnen het taakstellend budget? Hoe denkt u dat de in het IODS-programma geraamde kosten van inpassing ingepast kunnen worden binnen het taakstellend budget? Welke maatregelen kunnen wel en welke niet genomen worden?

083

Ja, van de provincie heb ik vernomen dat onder leiding van de provincie de IODS partijen een intentieverklaring aan het opstellen zijn maar de precieze formulering is mij nog niet bekend. Het taakstellend budget is bedoeld voor de aanleg van de weg en de daarbij behorende (wettelijke) inpassing. Indien de IODS partijen wensen hebben ten behoeve van de inpassing welke het budget te boven gaan, of ten behoeve van de kwaliteitsimpuls dan vallen deze buiten het taakstellend budget en is dit primair een zaak van de IODS partijen.

084

Is het waar dat bij aanleg A 4 Delft – Schiedam en te zijner tijd de A 54 Harnasch – Oranjetunnel, met of zonder Oranjetunnel, het weggedeelte A 4 tussen Harnasch knooppunt tot en met Prins Clausplein onvoldoende capaciteit heeft voor een goede doorstroming van het verkeer? (Dit, mede gezien het verkeer op de A 13, op het nog aan te leggen Trekvliettracé van de Binckhorst naar de A 4 (conform de wens van den Haag), Utrechtse Baan en A 12 naar / van dit weggedeelte van de A 4.) Kunt U aangeven hoe groot de files naar verwachting zullen worden?

084

Er is geen sprake van een onderzoek naar én een A4 Delft-Schiedam én een A54 in de lopende planstudie. De nu lopende onderzoeken gaan uit van verschillende alternatieven en niet van de eventuele aanleg van meerdere alternatieven. Momenteel onderzoekt Verkeer en Waterstaat in het kader van de planstudie A4 Delft-Schiedam de verkeerskundige effecten van de A4 Delft-Schiedam, de Veilingroute (A54) en verbreding van de A13 in combinatie met A13/16. De resultaten van de onderzoeken worden opgenomen in de Trajectnota/MER die volgens planning in 2e helft 2005 gereed zal zijn. Voor de verkeerskundige studie zijn die projecten opgenomen waarvan op dit moment kan worden aangenomen dat zij redelijkerwijs zijn gerealiseerd in 2020.

085

Hoe reëel acht u de kans dat op de twee bestaande oeververbindingen (Van Brienoordbrug en Beneluxtunnel) ernstige verkeersproblemen zullen ontstaan bij aanleg van de A 4 MD, zodat een 3e oeververbinding noodzakelijk is?

085

Momenteel wordt onderzoek verricht naar de verkeerskundige effecten van de A4 Delft-Schiedam, de Veilingroute (A54) met en zonder Oranjetunnel en verbreding van de A13 in combinatie met A13/16 in het kader van de planstudie A4 Delft-Schiedam. Hierbij wordt ook de invloed van de alternatieven op het wegennet onderzocht, waaronder ook de invloed op de Beneluxtunnel, Prins Clausplein en de Van Brienoordbrug. De resultaten van de onderzoeken worden opgenomen in de Trajectnota/MER die volgens planning in 2e helft 2005 gereed zal zijn.

086

Kunnen de voor- en nadelen van de A 14 tussen de noordelijke uitvalsweg van Den Haag (Landscheidingsweg, N 14) en het Terbregseplein (A 16, A 20), ten opzichte van de A 4 MD, voor wat betreft de aanpak van de verkeersproblemen in Zuid-Holland, op een rijtje worden gezet? Zo nee, bent u dan bereid daarnaar onderzoek te verrichten?

086

In de nu lopende planstudie A4 Delft-Schiedam is een aantal alternatieven opgenomen. Het alternatief A14 is niet opgenomen omdat deze verbinding geen onderdeel uit maakt van het hoofdwegennet. De beslissing hierover is in het kader van SVV-I gemaakt. In een bijlage van het SVV-I is de N14/A16 verbinding afgewogen tegen de A4. Na vergelijking is tracé N14/A16 definitief van het hoofdwegennet afgevoerd. Er zijn nu geen ontwikkelingen aan het project aan de orde om deze verbinding opnieuw te overwegen.

087

Klopt het dat in het rapport van Rijkswaterstaat van maart 2003 "Kethelplein en IODS" over alle acht ombouwvarianten van het Kethelplein, bij aanleg van de A 4 MD, is vermeld dat bij deze aanleg verkeersproblemen zullen ontstaan op het Kethelplein? Kunt u bevestigen dat om een oplossing is gevraagd, maar dat deze (nog) niet is gegeven? Wanneer kan deze worden verwacht?

087

Nee. De vraag gaat over het rapport "Kethelplein en het plan IODS" van maart 2002 dat is opgesteld onder redactie van Rijkswaterstaat en in samenspraak met de provincie Zuid-Holland, de stadsregio Rotterdam, de gemeenten Vlaardingen en Schiedam en de Zuid-Hollandse Milieufederatie. In dit rapport zijn verschillende

varianten voor het Kethelplein afkomstig uit ontwerpateliers globaal getoetst op onder andere verkeerskundige haalbaarheid, milieueffecten en kosten. In de rapportage staat aangegeven dat alleen de variant uit de Trajectnota/MER uit 1996 qua capaciteit niet toereikend is. De overige 7 varianten voldoen wel.

088

Is het waar dat in de brief van de gedeputeerde van Zuid-Holland belast met de A 4 MD aan het Ministerie V&W van 6 oktober 2003 de kosten van aanleg van de A 4 MD inclusief het IODS plan, waren geraamd op 725 miljoen euro? Kan een specificatie worden gegeven van dit bedrag, opgebouwd uit kosten weg op maaiveld, ombouwkosten Kethelplein, kosten halfverdiepte/verdiepte ligging, met apart de inpassingkosten bij Delft, kosten verbindingen, kosten kwaliteitsimpuls, onderverdeeld in tien posten; alles zoals is omschreven in Kansen benutten, Impasses doorbreken, bladzijde 33?

088

Nee, in de bijlage van de brief van de voorzitter van de Adviescommissie IODS van 6 oktober 2004 zijn geen ramingen opgenomen maar verwachte bijdragen van de verschillende partijen. Ik wil opmerken dat het programma IODS een aantal projecten bevat waarvan de aanleg van de A4 Delft-Schiedam er een is.

089

Kan van elk van de bovengenoemde 15 posten worden aangegeven hoe de verdeling is over de 475 miljoen euro als taakstellend budget en over de andere thans toegezegde bedragen en door wie deze bedragen zijn toegezegd? Wat is de peildatum van de 15 genoemde bedragen? Kunt u de marge van de kosten aangeven van de 15 genoemde posten en of er een toezegging bestaat wie bij overschrijding van de kosten het extra benodigde bedrag betaalt?

089

Het taakstellend budget is bedoeld voor de aanleg van de A4 Delft-Schiedam en de daarbij behorende (wettelijke) inpassing en mitigerende maatregelen. Kosten voor de projecten van de kwaliteitsimpuls vallen niet binnen dit budget. Deze worden gefinancierd buiten de begroting van V&W. De onderbouwing/opbouw van deze bedragen zijn opgesteld onder de verantwoordelijkheid van de Adviescommissie IODS. De rapportage waar de 15 genoemde bedragen in genoemd zijn is uit 2001.

090

Kunt u een toelichting geven van de verschillen die bestaan tussen de raming van 6 oktober 2003 en de huidige opgegeven bedragen?

090

Het bedrag dat in de brief van de voorzitter van de Adviescommissie IODS genoemd is, betreft de door de adviescommissie op dat moment verwachte bijdragen van de verschillende partijen. In het MIT is het taakstellend budget voor de A4 Delft-Schiedam opgenomen.

091

Is het waar dat de ombouw van het Harnasch knooppunt (N 211 / A 4) niet in de bovengenoemde bedragen is opgenomen? Kan dit duidelijk worden gemaakt aan de hand van verkeersintensiteiten als deze ombouw niet nodig zou zijn?

091

Momenteel werkt Verkeer en Waterstaat aan de Trajectnota/MER. Bij het alternatief van de A4 Delft-Schiedam wordt de aansluiting Harnasch niet aangepast omdat het tracé tot de Kruithuisweg loopt. De verkeerskundige effecten worden wel onderzocht. Bij het alternatief A54 wordt de ombouw van de Harnasch aansluiting tot knooppunt wel meegenomen in het ontwerp en de raming ten behoeve van de Trajectnota/MER. Aanpassingen aan de aansluiting Harnasch worden onderzocht in het kader van SWINGH (Samenwerken in Groot-Haaglanden). In dat kader is geconstateerd dat het onderliggende wegennet, met name de N211, onvoldoende capaciteit heeft om het verkeer te kunnen verwerken. Met de verschillende wegbeheerders is nagegaan welke oplossingen er zijn. Een aantal maatregelen is al gerealiseerd.

092

Is het waar dat Rijkswaterstaat in aanwezigheid van de gedeputeerde belast met de A 4 MD en anderen in 2003 heeft meegedeeld dat de benodigde kosten tussen Beneluxtunnel en Beneluxplein en aanpassing Beneluxplein bij aanleg van de A 4 MD

ten laste van het budget van de A 15 worden gebracht?Kunt U aangeven of dit reeds is gebeurd en/of in de toekomst zal gebeuren en zo ja voor welke bedragen?

092

De uitspraak waar u aan refereert is mij niet bekend. Momenteel wordt onderzoek verricht naar de verkeerskundige effecten van de A4 Delft-Schiedam, de Veilingroute (A54) met en zonder Oranjetunnel en verbreding van de A13 in combinatie met A13/16 in het kader van de planstudie A4 Delft-Schiedam. Hierbij wordt ook de invloed van de alternatieven op het wegennet onderzocht, waaronder het traject tussen de Beneluxtunnel en het Beneluxplein, en het Beneluxplein. De resultaten van de onderzoeken worden opgenomen in de Trajectnota/MER die volgens planning in 2e helft 2005 gereed zal zijn

093

Kunt U gespecificeerd opgeven welke kosten naar verwachting uit het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV) nodig zijn ten gevolge van de aanleg van de A 4 MD, mede rekening houdend met de kosten benodigd voor het voldoen aan de norm voor de luchtverontreiniging?

093

De aanleg van de A4 Delft-Schiedam en de daarbij behorende (wettelijke) inpassing wordt gefinancierd vanuit het taakstellende budget. Tevens wil ik verwijzen naar de antwoorden op de vragen 79, 81 en 82.

Bij financiering van de herstructurering van het stedelijke gebied grenzend aan het tracé van de A4 kunnen fondsen uit ISV worden betrokken. Dit is aan de gemeenten welke grenzen aan het tracé van de A4.

094

Is het waar dat op de twee bestaande oeververbindingen (Van Brienenoordbrug en Beneluxtunnel) ernstige verkeersproblemen zullen ontstaan bij aanleg van de A 4 MD, zodat een 3e oeververbinding noodzakelijk is en dat het dientengevolge niet zinvol is de A 4 MD aan te leggen, omdat daarmee het verkeer van een 3e oeververbinding: Oranjetunnel (of Blankenburgtunnel) richting Pr. Clausplein niet adequaat kan worden verwerkt?

094
Zie antwoord op vraag 85.

095

Is het waar dat bij de aanleg van de A 14 tussen noordelijke uitvalsweg van den Haag (Landscheidingsweg, N 14) en Terbregseplein (A 16, A 20), in plaats van de aanleg van de A 4 MD, wel een 3e oeververbinding wel mogelijk is omdat daarbij de A 4 tussen Harnasch en Pr. Clausplein voldoende capaciteit heeft?

095

De A14 is niet voorzien als nieuwe verbinding in het Hoofdwegennet en is dan ook geen onderdeel van de Tracé/mer-procedure A4 Delft-Schiedam. Of de A4 tussen aansluiting Harnasch en het Pr. Clausplein voldoende capaciteit heeft wordt momenteel in de Trajectnota/Mer onderzocht. Ook de invloed van de A4 Delft-Schiedam en de alternatieven op de Beneluxtunnel of Van Brienenoordburg wordt onderzocht.

096

Is het waar dat de A 14 een oud Rijkswaterstaat plan is, maar is weggeschreven in de Startnotitie A 4 MD in 3.6.1., met als enig argument dat het is afgefallen in SVV-I; (in 1985, ca 20 jaar geleden) en dat dit is gebeurd op basis van inmiddels achterhaalde prognoses? Is het juist dat de A 14 in de Startnotitie is getekend dwars door bestaande dorpen, terwijl een "vrijliggend" tracé, ten noorden daarvan, mogelijk is?

096

Nee, de verbinding N14/A16 is niet weggeschreven in de Startnotitie uit 2004. In deze Startnotitie is in paragraaf 3.6.1 aangegeven welke alternatieven in de Startnotitie uit 1993 wel zijn genoemd maar niet zijn onderzocht. Ook de kaart uit de Startnotitie uit 2004 verwijst naar het in 1972 vastgestelde tracé. Dit tracé is inmiddels geen onderdeel meer van het hoofdwegennet. De beslissing hierover is in het kader van SVV-I gemaakt. In een bijlage van het SVV-I is de N14/A16 verbinding afgewogen tegen de A4. Na vergelijking is het tracé N14/A16 definitief van het hoofdwegennet afgevoerd en is daarmee niet meer relevant in het kader van de Tracémer-studie A4 Delft-Schiedam. Ik zie geen aanleiding om deze beslissing te herzien.

097

Kan aangegeven worden wanneer een oplossing is te verwachten voor de overschrijding van de norm voor de luchtverontreiniging in Schiedam/Vlaardingen bij aanleg van de A 4 MD?

097

Zie antwoord op vraag 79.

098

Kan aangegeven worden waarom de Spoortunnel Delft uit het verlengde MIT is gehaald?

098

De prioriteitvolgorde voor de inzet van middelen (zie het antwoord op vraag 8) heeft ertoe geleid dat in het MIT de afgelopen jaren een herprioritering heeft plaatsgevonden ten gunste van onderhoud en het herstelplan spoor (fase 1 en 2). Het project spoortunnel Delft vormt op basis van de capacitaire inzichten geen knelpunt (zie ook het antwoord op vraag 8 en 22). Mede gelet op de budgettaire spanning in de spoorbegroting was het project dan ook niet opgenomen in het MIT tot en met 2014.

Evenwel, nu zicht is op aanbestedingsmeevallers en gelet op de brede steun in de Kamer voor uitvoering van het project spoortunnel Delft, beoog ik de motie Mastwijk c.s. uit te voeren vanuit de eventueel vrijvallende meevallers bij aanbesteding en een bijdrage van het ministerie van VROM ten laste van het voorlopig voor de Nota Ruimte gereserveerde deel van de FES-middelen. Hiermee wordt realisatie van de spoortunnel mogelijk. Hierover heb ik u 24 november 2004 geïnformeerd tijdens de algemene beraadslagingen over de vaststelling van de begrotingsstaat van Verkeer en Waterstaat. Over het precieze hoe en wat vindt nog overleg plaats. Ik informeer u nader hierover bij de MIT-behandeling van 13 december 2004.

099

Kan een overzicht gegeven worden van de prioriteiten die gesteld worden ten aanzien van railprojecten die bijdragen aan het vergroten van de capaciteit? Hoe past het project Rijswijk - Schiedam (inclusief de tunnel bij Delft) hierin?

099

Zie het antwoord op vraag 8 en 98.

100

Het (verlengde) MIT behandelt het probleem bij Delft met name als een capaciteitsprobleem. Is het, gezien de ligging van de huidige spoorlijn in Delft, niet ook een leefbaarheidsprobleem? Is dit een rechtvaardiging om het project uit te voeren? Zo ja, wanneer en hoe? Zo nee, waarom niet?

100

Het project is aanvankelijk gezien vanuit het oogpunt van capaciteit en leefbaarheid. Toen bleek dat een capacitaire noodzaak tot grootschalige infrastructurele uitbreiding ontbrak, is het project zelfs voornamelijk een leefbaarheidproject geworden. Hieraan heb ik -gelet op de algemene (onderhouds)situatie van het Nederlandse spoorwegennet (zie ook het antwoord op vraag 8)- in eerste instantie voor Verkeer en Waterstaat geen prioriteit gegeven.

Evenwel, nu zicht is op aanbestedingsmeevallers en gelet op de brede steun in de Kamer voor uitvoering van het project spoortunnel Delft, beoog ik de motie uit te voeren vanuit de eventueel vrijvallende meevallers bij aanbesteding en een bijdrage van het ministerie van VROM ten laste van het voorlopig voor de Nota Ruimte gereserveerde deel van de FES-middelen. Hiermee wordt realisatie van de spoortunnel mogelijk. Hierover heb ik u 24 november 2004 geïnformeerd tijdens de algemene beraadslagingen over de vaststelling van de begrotingsstaat van Verkeer en Waterstaat. Over het precieze hoe en wat vindt nog overleg plaats. Ik informeer u nader hierover bij de MIT-behandeling van 13 december 2004.

101

Welke maatregelen wil de minister nemen om de geluidsoverlast rond het spoor in Delft op te lossen of te beperken, als de bouw van de spoortunnel onverhoopt wordt uitgesteld? Welke kosten zijn met deze maatregelen gemoeid? Wil de minister het budget dat op de begroting staat voor het oplossen van geluidsknelpunten inzetten voor dit project? En hoe zal de beperkte capaciteit van de perrons en de slechte toegankelijkheid van het station voor mensen met een handicap worden opgelost, als vooralsnog wordt afgezien van aanleg van de tunnel?

101

Zoals ik u op 24 november 2004 heb aangegeven in de algemene beraadslagingen over de vaststelling van de begrotingsstaat van Verkeer en Waterstaat zal ik de motie Mastwijk

c.s. (29 200 XII, nr 88) uitvoeren, waardoor realisatie van de spoortunnel Delft mogelijk wordt. Ik beoog voor uitvoering van de motie dekking te vinden in eventueel vrijvallende middelen bij aanbesteding en een bijdrage van het ministerie van VROM ten laste van het voorlopig voor de Nota Ruimte gereserveerde deel van de FES-middelen. In dit kader zal de geluidssituatie in het projectgebied worden aangepakt (zie eveneens het antwoord op vraag 31). Ook zal in het project een station worden gerealiseerd dat voldoet aan de normen en richtlijnen die onder andere ten aanzien van toegankelijkheid en perronafmetingen gelden.

102

In hoeverre vindt de minister het acceptabel dat de snelheid van treinen die station Delft passeren en dus op het hoofdrailnet rijden ook op de langere termijn moet worden teruggebracht tot 80 km/u?

102

Zoals ik u op 24 november 2004 heb aangegeven in de algemene beraadslagingen over de vaststelling van de begrotingsstaat van Verkeer en Waterstaat zal ik de motie Mastwijk c.s. (29 200 XII, nr 88) uitvoeren, waardoor realisatie van de spoortunnel Delft mogelijk wordt. Ik beoog voor uitvoering van de motie dekking te vinden in eventueel vrijvallende middelen bij aanbesteding en een bijdrage van het ministerie van VROM ten laste van het voorlopig voor de Nota Ruimte gereserveerde deel van de FES-middelen. Binnen het kader van het project zal infrastructuur worden ontworpen waarop een hogere snelheid mogelijk wordt: in het huidig, voorlopig ontwerp is rekening gehouden met 140 km/h.

103

Op welke manier wil de minister de regionale bijdragen veiligstellen?

103

Ik ga er van uit dat met de uitvoering van de motie de regionale bijdragen veiliggesteld worden.

104

In de motie-Mastwijk (29 200 XII, nr. 88) heeft de Kamer de regering verzocht de kosten van de spoortunnel Delft tot een totaal van de thans reeds beschikbare rijksmiddelen (344 mln euro inclusief risicoafkoop) in de periode na 2010 taakstellend ter beschikking te stellen. In het verlengde MIT stelt het kabinet dat de spoortunnel in Delft `geen verkeer- en vervoerknelpunt` is op basis van de Nota Mobiliteit. Dit is echter niet eenduidig vast te stellen, daar het afhankelijk is van het gekozen treindienstmodel. Bij het uitvoeren van het scenario, zoals beschreven in benutten en bouwen (een 2-treinen systeem) zou uitstel tot 2020 mogelijk zijn, echter bij treindienstmodellen met een 3-treinen systeem (stop-, snel- en IC-treinen), zoals nu gereden wordt, is de capaciteit al in 2010 onvoldoende. Hoe en wanneer wil de minister de motie uitvoeren?

104

Voor mijn antwoord op uw analyse van de capacitaire noodzaak bij een drietreinensysteem verwijs ik naar het antwoord op vraag 22.

Zoals ik u op 24 november 2004 heb aangegeven in de algemene beraadslagingen over de vaststelling van de begrotingsstaat van Verkeer en Waterstaat zal ik de motie Mastwijk c.s. (29 200 XII, nr. 88) uitvoeren, waardoor realisatie van de spoortunnel Delft mogelijk wordt. Ik beoog voor uitvoering van de motie dekking te vinden in eventueel vrijvallende middelen bij aanbesteding en een bijdrage van het ministerie van VROM ten laste van het voorlopig voor de Nota Ruimte gereserveerde deel van de FES-middelen. Over het precieze hoe en wat vindt nog overleg plaats. Ik informeer u nader hierover bij de MIT-behandeling van 13 december 2004.

105

In de brief van 5 december 2003 schrijft de minister dat er geen capaciteitsuitbreiding nodig zou zijn voor 2025/2030. Bij het bepalen van de capaciteit van het baanvak Rijswijk-Schiedam gaat Railned in 2035 uit van twee treinsoorten: 3 intercity's en 9 stoptreinen per uur per richting. Het model lijkt echter geen rekening te houden met de wens om Den Haag CS frequent aan te laten sluiten op de HSL in Rotterdam (zie ook motie-Leers, 22 026, nr. 56, aangenomen op 19 december 1996); daarvoor zijn ook intercity's nodig die niet stoppen in Delft en Schiedam. Wat betekent dit systeem met in feite 3 treinsoorten voor de capaciteit op genoemd baanvak?

105

Er zijn in de Benuttingstudie meer modellen door ProRail onderzocht waarbij de conclusie gerechtvaardigd is dat eerst op de lange termijn een grootschalige capaciteitsuitbreiding nodig is. In het contract Staat - High Speed Alliance (HSA) is geregeld dat HSA vanaf april 2007 voor een periode van 15 jaar bepaalde diensten moet gaan rijden, waaronder vier maal per dag Den Haag - Rotterdam e.v.. Met deze aantallen heeft ProRail in de Benuttingstudie gerekend. Voor nader inzicht in de benodigde capaciteit bij een drietreinensysteem verwijs ik u naar het antwoord op vraag 22.

106

Het huidige station in Delft is in 1883 gebouwd, in de jaren 60 van de vorige eeuw aangepast, maar voldoet nu niet meer aan de eisen. De positie van het stationsgebouw, de positie van het spoortunneltje ten opzichte van de perrons (kopontsluiting) en de geringe breedte van tunneltje en perrons zorgen voor capaciteitsproblemen. Ook is het station niet toegankelijk voor mensen met een handicap. Welke maatregelen wil de minister nemen om deze knelpunten op te lossen, in geval bouw van de spoortunnel (inclusief een nieuw station) wordt uitgesteld? Welke kosten zijn met deze maatregelen gemoeid?

106

Zie het antwoord op vraag 101.

107

De planstudie voor de spoorverdubbeling tussen Rijswijk en Delft Zuid is afgerond. Deze studie geeft de volgende argumenten om nu voor een tunnel te kiezen:•de integrale ontwikkeling van de tunnel en het stedelijk gebied die nu mogelijk is;•het zo

spoedig mogelijk bereiken van de milieudoelstellingen;•de medewerking van de gemeente Delft die nu de aanlegkosten positief kan beïnvloeden;•de forse financiële bijdrage van de gemeente, mede door inbreng van private partijen zoals de betrokken ontwikkelaars (een PPS voor de bovengrondse ontwikkeling) en de Regio. Deze PPS staat in de startblokken en is daarmee gereed voor uitvoering.Onderschrijft de minister deze argumenten ?

107

ProRail heeft de projectnota spoorzone Delft afgerond en recent aan mij aangeboden. Deze moet ik nog beoordelen. Hiermee is -zoals ik u heb duidelijk gemaakt in mijn antwoorden op kamervragen van 1 juli 2004 (kenmerk DBS/2004/1206)- de planstudie nog niet afgerond.

De argumenten voor het aanleggen van een tunnel onderschrijf ik. Bij het ontbreken van een capacitaire noodzaak tot grootschalige infrastructurele uitbreiding heb ik -gelet op de algemene (onderhouds)situatie van het Nederlandse spoorwegennet (zie ook het antwoord op vraag 8)- echter in eerste instantie voor Verkeer en Waterstaat hieraan geen prioriteit gegeven.

Evenwel, nu zicht is op aanbestedingsmeevallers en gelet op de brede steun in de Kamer voor uitvoering van het project spoortunnel Delft, beoog ik de motie uit te voeren vanuit de eventueel vrijvallende meevallers bij aanbesteding en een bijdrage van het ministerie van VROM ten laste van het voorlopig voor de Nota Ruimte gereserveerde deel van de FES-middelen. Hiermee wordt realisatie van de spoortunnel mogelijk. Hierover heb ik u 24 november 2004 geïnformeerd tijdens de algemene beraadslagingen over de vaststelling van de begrotingsstaat van Verkeer en Waterstaat. Over het precieze hoe en wat vindt nog overleg plaats. Ik informeer u nader hierover bij de MIT-behandeling van 13 december 2004.

108

Regionale partijen zijn bereid om mee te betalen aan het spoorproject, als de bouw op afzienbare termijn kan starten. Bij uitstel dreigt een groot deel van die bijdragen te vervallen, waardoor de spoortunnel uiteindelijk fors duurder zal worden voor het rijk,

mede door het op termijn stoppen van grondwateronttrekking door DSM. Wil de minister die regionale bijdragen veiligstellen? Zo ja, op welke manier?

108

Zie het antwoord op vraag 103.

109

Op welke wijze wordt rekening gehouden met de inpassing van de HSL bij Den Haag CS?

109

Het toedelen van perronspoorcapaciteit aan de HSA-treinen is een verantwoordelijkheid van de capaciteitsmanager ProRail. Daarnaast voorziet het project NSP Den Haag CS evenals het project Emplacement Den Haag CS niet in extra perronsporen voor de HSA treinen op het emplacement Den Haag CS.

110

Is het waar dat er vanuit België een verzoek is om de Westerschelde nog verder te verdiepen? Wat vindt de regering hiervan?

110

Ter uitvoering van het Memorandum van Vlissingen van 4 maart 2002 is dit najaar een Ontwikkelingsschets Schelde-estuarium opgesteld waarin onder meer de mogelijkheid van een verdieping wordt onderzocht, waarmee de getijonafhankelijke diepgang met 1,25m wordt vergroot. Het is de bedoeling dat over dit ambtelijke voorstel voor het einde van dit jaar besluitvorming door de Nederlandse en Vlaamse regeringen plaatsvindt. Er is noch vanuit de Belgische, noch vanuit de Vlaamse regering sprake van een verzoek om de Westerschelde verder te verdiepen dan thans in deze Ontwikkelingsschets wordt voorgesteld. Verdere verbetering van de toegankelijkheid wordt vooralsnog slechts gezocht in verbetering van de nautische mogelijkheden op Vlaams gebied.

111

Is het mogelijk om binnen het verdrag met België een grens te stellen aan de verdieping van de Westerschelde? Is er een mogelijkheid om onder dit verdrag uit te komen? Kunt u de betreffende passages uit het verdrag aan de Kamer toesturen?

111

Het Scheidingsverdrag van 1839 betreft slechts een verplichting tot onderhoud resp. behoud van de vaarweg. De regering kan hieruit geen verplichting afleiden om de Schelde te verdiepen. Wel kan goed nabuurschap nopen tot het serieus nemen van wensen van Vlaanderen tot verdieping, maar die moeten dan wel worden gezien in functie van de draagkracht van het watersysteem. Diverse Europese richtlijnen perken overigens feitelijk de mogelijkheden tot verdiepen in. Het Scheidingsverdrag, dan wel de bepalingen daarvan, zijn niet opzegbaar, want dit Verdrag bevat geen bepaling daartoe en opzegging kan dan alleen plaatsvinden na onderlinge overeenstemming tussen de partijen.

112

In hoeverre is de verdieping van de Westerschelde in strijd met de vogel- en habitatrichtlijn?

112

Een besluit tot verdieping van de Westerschelde is onderworpen aan een habitattoets, die conform EG-recht tevens de voor de Vogelrichtlijn vereiste toets omvat. Daarbij wordt gezien of er sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang, en zo ja, of significante effecten genoegzaam kunnen worden

voorkomen, verzacht (gemitigeerd) dan wel gecompenseerd. Indien al deze vragen met ja worden beantwoord kan verdieping conform de beide richtlijnen plaatsvinden.

113

Kan een toelichting gegeven worden op de verplaatsing van het gekozen trace Zuid-Willemsvaart na de bestuurlijke onderhandelingen? Zijn er alternatieven die uitgaan van een traverse door Den Bosch in studie?

113

Het opwaarderen van de Zuid-Willemsvaart in en rond 's-Hertogenbosch kan op twee manieren gebeuren. Ten eerste zou het huidige kanaal door 's-Hertogenbosch ('de traverse') omgebouwd kunnen worden; het ombouwalternatief. Ten tweede zou een heel nieuw kanaal gegraven kunnen worden aan de oostkant van 's-Hertogenbosch; het omleggingsalternatief.

BR>De ministers van Verkeer en Waterstaat (als bevoegd gezag) en van VROM (als mede bevoegd gezag) hebben in 1997 een standpunt ingenomen voor een omlegging van de Zuid-Willemsvaart om 's-Hertogenbosch. Een tracébesluit is toen nog niet genomen, omdat het standpunt aanvullende eisen stelde aan de regio.

In november 1997 hebben de betrokken regionale besturen (provincie, gemeenten en waterschappen) per brief een op onderdelen afwijkende ligging van de omlegging voorgesteld, de 'regiovariant'. Het doel van de regiovariant is om de ruimtelijke en ecologische structuur te verbeteren en daarmee de eerder genoemde voorwaarden te verwezenlijken. De ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM hebben hier positief op gereageerd. Deze regiovariant hield een tracéverschuiving in die buiten de marges van de tracéwet viel.

Daarom is een aanvullende trajectnota/MER noodzakelijk gebleken. Bovendien bleek het wenselijk de besluitvorming van 1997 te actualiseren en te toetsen aan vernieuwde wet- en regelgeving.

In de aanvullende trajectnota/MER zijn van zowel het ombouw- als het omleggingsalternatief (met bijbehorende varianten) de mogelijkheden en effecten opgenomen.

114

Toegezegd is dat als in maart 2005 de plannen voor de oostelijke ontsluiting van Eindhoven niet kant en klaar zijn, het geld (50 miljoen euro) elders ingezet kan worden. Hoe staat het met die plannen?

114

Vorig jaar heeft het SRE in een bestuurlijk overleg met mij de verwachting uitgesproken de studie naar de problematiek aan de oostzijde van Eindhoven in 2005 af te kunnen ronden. Daarbij heb ik aangegeven een maximaal taakstellend budget van € 50 miljoen (geïndexeerd na besluit over tracé) beschikbaar te willen stellen. Met de Tweede Kamer heb ik vervolgens de afspraak gemaakt dat de geldigheid van deze bijdrage in de tijd zou worden gezet en wel op 1 maart 2005.

Wat betreft de stand van zaken rond de plannen voor BOSE geldt, dat het SRE een concept Trajectnota/MER beschikbaar heeft en dat ik in afwachting ben van oplevering van de volledige studie. Daarover heb ik ook contact met het SRE. Ik heb er goede hoop op dat de studie bijtijds bij mij wordt aangeboden om de gemaakte afspraak te kunnen nakomen.

115

Waarom is niet gekozen voor de Klagenfurt-variant bij de A74 Venlo, terwijl deze variant wel het Meest Milieuvriendelijke Alternatief is?

115

De overwegingen voor de keuze voor het Plateau-alternatief zijn verwoord in het standpunt (TK 2002-2003, 28670, nr. 1, d.d. 7 november 2002). De belangrijkste overwegingen waren:

- de robuustheid van het Plateau-alternatief. Het Klagenfurt-alternatief sluit aan op de A67. Deze weg is al druk belast. Hierdoor ontstaat het risico dat de A67 op termijn een probleem wordt. Met de keuze voor het Plateau-alternatief wordt de A67 niet verder belast
- een betere score op de aspecten doorstroming, verkeersveiligheid
- een kortere lengte en daardoor een economisch voordeel

- breed draagvlak in de regio, bij de gemeente Venlo en in Duitsland. Hierbij zij wel opgemerkt dat de meningen bij de bevolking van Venlo sterk verdeeld zijn.

Het verschil tussen het Plateau- en het Klagenfurt-alternatief voor de effecten op het milieu is overigens klein. Het Klagenfurt-alternatief scoort iets beter op het aspect geluid en trillingen; het Plateau-alternatief scoort beter op woon- en leefmilieu (sociale veiligheid, oversteekbaarheid). De alternatieven scoren nagenoeg gelijk op de aspecten levende natuur en lucht en klimaat.

116

Hoe verhouden de kosten van de Klagenfurt-variant zich met de kosten van de Plateauvariant?

116

Op basis van de kosten vergelijking uit de trajectnota/MER kost het gekozen Plateau-alternatief € 48 miljoen en het Klagenfurt-alternatief € 53 miljoen (prijspeil 2000).

117

Wat zullen de gevolgen van de Plateauvariant zijn op de filevorming t.h.v. Zaarderheiken/Zuiderbrug?

117

Op basis van de verkeersprognose uit de trajectnota/MER worden geen structurele files verwacht rond Zaarderheiken/Zuiderbrug. Tijdens de spits kunnen er wel incidenteel files zijn.

118

Wat zijn de gevolgen van het stijgingspercentage bij de Plateauvariant voor de uitstoot en geluidhinder? Wat zal hier tegen gedaan worden?

118

In de trajectnota/MER, waarop het standpunt is gebaseerd, is rekening gehouden met de autonome groei van het verkeer. De normen voor geluid en luchtkwaliteit zullen niet worden overschreden. Dit wordt mede mogelijk gemaakt door de weg te voorzien van dubbellaags ZOAB of een andere asfaltsoort met dezelfde geluidsreducerende eigenschappen, door de weg gedeeltelijk verdiept aan te leggen en door, waar nodig, geluidsschermen aan te brengen. Momenteel worden de verkeersprognoses getoetst. Op basis van deze toetsing zal bezien worden of aanpassing van de geplande voorzieningen noodzakelijk is.

119

Waarom is er voor gekozen om de A74 aan te leggen door een drukke woonomgeving?

119

De A74 wordt niet aangelegd door een drukke woonomgeving. In de huidige situatie wordt het verkeer nog afgewikkeld door de kern van Venlo. De hinder die daarvan het gevolg is, was mede de aanleiding om het project op te starten. De A74 zal ter hoogte van Tegelen aansluiten op de A73-Zuid. Het is onvermijdelijk dat de burgers die in de directe omgeving van de aan te leggen weg wonen meer hinder zullen ondervinden dan voorheen. Door de geplande maatregelen, zoals geluidwerende voorzieningen, worden de wettelijke normen in acht genomen en wordt de hinder geminimaliseerd.

120

In hoeverre zal de combinatie van de twee snelwegen A73 en A74 zorgen voor een toename van de geluidhinder en de externe veiligheidsrisico's in bepaalde delen van Venlo?

120

De combinatie van de A73 en de A74 over een gedeelte van het tracé leidt, door de toename van het verkeer, ook tot een toename van geluid. Dat was voorzien bij de tracékeuze. Er zullen maatregelen worden getroffen om binnen de normen te blijven. Voor externe veiligheid hoeven geen specifieke maatregelen getroffen te worden om binnen de norm te blijven.