

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)
26 mei 2003	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGL/03.U01240	23552-79 en 03/26/VW
Onderwerp	
vragen over de Voortgangsrapportage PKB Schiphol 1999 en 2000 en het accountantsverslag en reactie op verzoek om eindevaluatie groot project PKB Schiphol	

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u de antwoorden toekomen op de vragen die door de vaste commissie van Verkeer en Waterstaat zijn gesteld over de Voortgangsrapportage PKB Schiphol en omgeving 1999 en 2000 en het bijbehorende Accountantsverslag. Tevens ga ik in op het verzoek van de vaste commissie om een eindevaluatie van het groot project PKB Schiphol op te stellen. De beantwoording van deze vragen heeft enige tijd gevergd. Dit heeft te maken met de veelheid van onderwerpen en infrastructuurprojecten waar vragen over zijn gesteld die voortkomt uit de brede scope van de PKB Schiphol en omgeving.

De kern van de PKB Schiphol betrof de aanleg van de – toen nog geheten – Vijfde baan (nu: Polderbaan) en de wijze waarop het banenstelsel gebruikt mocht worden (met name milieunormering). Daarnaast was in deel 3 van de PKB een overzicht opgenomen van vele (infra-)projecten die min of meer in relatie stonden met de luchthaven Schiphol. Een groot deel van deze projecten viel onder de hoede van verschillende onderdelen van Verkeer en Waterstaat. Deze opzet van de PKB maakte dat de PKB een vreemde eend in de bijt is in de 'grote projecten'-procedure. De diversiteit aan projecten waarover gerapporteerd moest worden, maakte het samenstellen van de voortgangsrapportage er niet eenvoudig op. In het Accountantsverslag is dit ook geconstateerd.

Bij de inwerkingtreding van de Schipholwet en de daarop gebaseerde uitvoeringsbesluiten (per 20 februari 2003) is de PKB Schiphol en Omgeving komen te vervallen. De wet en de besluiten richten zich met name op de beheersing van de effecten van het vliegverkeer (door normering en beperkingen aan het ruimtegebruik). Overige onderwerpen die in de PKB Schiphol werden genoemd (bijvoorbeeld de diverse

Postbus 20901, 2509 EX Den Haag
Plesmanweg 1-6 Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

infrastructuurprojecten) zijn aan de orde in de daarvoor bestemde kaders, zoals het MIT. Met het vervallen van de PKB is de complexe verknoping van een verscheidenheid aan projecten ontrafeld, hetgeen de problemen zoals gesignaleerd in het Accountantsverslag rond het maken van rapportages, wegneemt.

De commissie heeft mij verzocht een eindevaluatie van het groot project PKB Schiphol op te stellen opdat de groot-projectstatus afgesloten kan worden. Deze eindevaluatie zou zich moeten beperken tot de ontwikkeling van Schiphol en niet ingaan op het flankerend beleid (weginfrastructuur, HSL-Zuid, Noord-Zuidlijn etc.). In lijn met het verzoek van de vaste commissie zal ik een dergelijke eindevaluatie opstellen. Conform de procedureregeling grote projecten zal de eindevaluatie zich richten op de koppeling van het project aan de oorspronkelijke projectdoelstelling. Wat betreft de PKB Schiphol gaat het dan om de zogenaamde dubbeldoelstelling: door middel van uitbreiding van het banenstelsel zorgen dat de luchthaven zich als mainport kan ontwikkelen, maar deze ontwikkeling zodanig inkaderen dat de kwaliteit van de leefomgeving vanaf het in gebruik nemen van die nieuwe baan niet verslechtert en deels verbetert (bezien ten opzichte van 1990). Bij de behandeling van de Schipholwet en de daarop gebaseerde uitvoeringsbesluiten waarmee de PKB Schiphol kwam te vervallen, is de verwerking van deze doelstelling in de nieuwe regelgeving veelvuldig besproken. De eindevaluatie zal hierop aanhaken. Overigens is reeds vastgelegd dat de omzetting van de PKB naar de Wet luchtvaart voor wat betreft de milieurandvoorwaarden die hieromtrent gesteld zijn, in 2006 wordt geëvalueerd.

Ik verwacht de eindevaluatie dit najaar te kunnen aanbieden.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

mw drs M.H. Schultz van Haegen

BIJLAGE

1.

De afspraak met de Tweede Kamer is dat jaarlijks een voortgangsrapportage naar de Tweede Kamer wordt gestuurd. Waarom is de voortgangsrapportage voor de jaren 1999 en 2000 tezamen pas in 2003 aangeboden?

Wat is de actualiteitswaarde van een voortgangsrapportage die een periode verslag van drie, vier jaar geleden?

1.

De voortgangsrapportage over de periode 1999 – 2000 is in juli 2002 aan de Tweede Kamer aangeboden. Het late tijdstip van aanbieden heeft te maken met de ontwikkelingen in het dossier Schiphol die geleid hebben tot een wetswijziging en nieuwe uitvoeringsbesluiten (en daarmee het vervallen van de PKB Schiphol). De discussie die in de afgelopen jaren gevoerd werd met de Tweede Kamer hierover, en de onderzoeken die hiervoor uitgevoerd werden, waren rechtstreeks van betekenis voor hetgeen in de voortgangsrapportage werd gemeld. Het goed op elkaar aansluiten van beide trajecten heeft geleid tot vertraging van de voortgangsrapportage. Daarnaast werd, zoals ik in de aanbiedingsbrief aangeef, het verzamelen van informatie bemoeilijkt omdat de PKB Schiphol een veelheid van (deel-)projecten bevatte die niet centraal werden aangestuurd. In de aanbiedingsbrief van juli 2002 is aangegeven dat door de late toezending de actualiteitswaarde is verminderd. Voorzover mogelijk is hieraan tegemoet gekomen door in (voet)noten recentere informatie toe te voegen.

2.

Is het – omdat immers de plicht tot het aanbieden van een voortgangsrapportage vervalt – niet de overweging waard om een afrondende voortgangsrapportage dan wel een integrale eindevaluatie te maken?

2.

Conform het verzoek van de commissie zoals gedaan bij brief van 17 april 2003 (kenmerk 03/26/VW) zal er een eindevaluatie worden opgesteld van het groot project PKB Schiphol. Deze eindevaluatie zal zich, conform de procedureregeling grote projecten, richten op de koppeling van het project PKB Schiphol aan de oorspronkelijke projectdoelstelling en niet ingaan op het flankerend beleid (weginfrastructuur, HSL-Zuid, Noord-Zuidlijn etc.).

3.

De HSL-Oost heeft vooralsnog de status van groot project. Over HSL-Oost en Noord/Zuidlijn wordt de Kamer in het kader van de MIT-procedure geïnformeerd. Waarom zijn infrastructuurprojecten, zoals de HSL-Oost en de Noord/Zuidlijn, dan meegenomen in de voortgangsrapportage, terwijl in de voortgangsrapportage zelf op pagina 2 staat dat er niet over projecten wordt gerapporteerd, waarover de Tweede Kamer in een ander verband reeds wordt geïnformeerd?

3.

De opzet van de voortgangsrapportage is met de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer afgestemd (brief van 9 oktober 1995). Volgens deze afspraken is de voortgangsrapportage over 1999 en 2000 opgesteld. Met de passage op pagina 8 van de voortgangsrapportage is bedoeld dat de specifieke informatie inzake de aangegeven projecten als bedoeld in de "procedureregeling grote projecten" in afzonderlijke rapportages is opgenomen.

4.

Welke prognoses voor het aantal vliegtuigbewegingen en passagiers hanteert de staatssecretaris voor de jaren 2005, 2010 en 2015?

4.

Het is niet aan mij maar aan de sector om prognoses te geven voor het aantal vliegtuigbewegingen en passagiers. De overheid stuurt niet op aantallen vliegtuigbewegingen, passagiers of tonnen vracht, maar richt zich op de bescherming tegen de gevolgen van het vliegverkeer middels het stellen van milieugrenzen. De berekeningen die gemaakt zijn in het kader van het MER Schiphol 2003 zijn bijvoorbeeld ook gebaseerd op prognoses die door de sector zijn aangeleverd. Deze waren als volgt;

Voor 2005: circa 550.000 vliegtuigbewegingen

Voor 2010: circa 617.000 vliegtuigbewegingen.

Overigens bleek bij toetsing in het MER aan de gestelde randvoorwaarden (met name de voorwaarde dat niet meer dan 10.000 woningen binnen de 35 Ke-contour mochten liggen) dat deze prognoses daar niet binnen pasten. Om binnen de milieugrenzen te kunnen blijven zal de sector de prognose moeten bijstellen of bijvoorbeeld met stillere vliegtuigen moeten vliegen.

Overigens geeft de sector aan dat door 11 september, de wereldeconomie, SARS en Irak-crisis inmiddels een forse vertraging is opgetreden in de door haar gehanteerde prognoses.

Verder zijn in 2001 door VenW in samenwerking met het CPB lange termijn luchtvaart scenario's voor Schiphol opgesteld die *mogelijke* ontwikkelingen van de vraag naar luchtvaart op Schiphol schetsen. Dit is gebeurd in het kader van het project Ontwikkeling Nationale Luchthaven.

Hierin worden de volgende aantallen vliegtuigbewegingen en passagiers genoemd (bandbreedte scenario's is weergegeven):

2010: 524.000 – 667.000 vliegtuigbewegingen en 51,5 mln – 66,7 mln passagiers;

2020: 611.000 – 986.000 vliegtuigbewegingen en 63,2 – 101 mln passagiers.

5.

In hoeverre zijn de infrastructurele projecten rond Schiphol nog voldoende om de passagiersstromen van en naar de luchthaven te verwerken, gezien het feit dat de luchthaven veel harder groeit dan in 1995 was geprognosticeerd?

5.

De extra belasting van de infrastructuur (zowel voor weg als openbaar vervoer) door het groeiend passagiersverkeer van en naar Schiphol is relatief gering. Overigens is de groei van passagiers over de laatste jaren gestagneerd.

Daarentegen vinden in de Schipholregio grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen (bouwwolume woningen en kantoren) en groei van de werkgelegenheid plaats waardoor de druk op het wegennet en het openbaar vervoer toenemen. In dit kader worden nadere verkenningen uitgevoerd naar de corridor Almere - Amsterdam - Schiphol - Haarlemmermeer en de wegenstructuur in de Haarlemmermeer waarin ook de bereikbaarheid van Schiphol aan de orde is.

6.

Met hoeveel OD-passagiers wordt rekening gehouden van en naar de luchthaven in 2005, 2010 en 2015 en op welke wijze zullen deze van en naar de luchthaven vervoerd worden?

6.

In de lange termijn luchtvaartscenario's van 2001 (zie het antwoord op vraag 4) wordt rekening gehouden met ongeveer 60% OD-passagiers (van het totale aantal passagiers). Voor 2010 varieert het aantal OD-passagiers in die scenario's tussen 29,4 miljoen (lage groei) en 36,7 miljoen (hoge groei) passagiers. Voor 2020 varieert het aantal tussen 38,3 en 59,2 miljoen passagiers.

Hierbij is qua vervoersverdeling een verdeling van 60% autoverkeer en 40% openbaar vervoer aannemelijk (conform de PKB-doelstelling).

Hierbij zij aangetekend dat genoemde aantallen passagiers in scenario's (*mogelijke* toekomstbeelden) figureren. Het is aan de sector om concrete prognoses voor de toekomst aan te geven.

7.
Met welke prognoses voor O/D-passagiersaantallen werd in 1995 rekening gehouden?

7.
In de Inventarisatie Economische Effecten, die ten grondslag ligt aan de PKB Schiphol en Omgeving, is destijds een aantal scenario's ontwikkeld. In de nota van toelichting bij deel 3 van de PKB zijn twee scenario's genoemd: *European Renaissance* en *Balanced Growth*. De bij deze scenario's gehanteerde prognoses voor 2003 en 2015 waren als volgt:

	European Renaissance		Balanced Growth	
	2003	2015	2003	2015
	-----	-----	-----	-----
Passagiers (in mln)				
totaal	26,5	38,6	34,3	56,2
- waarvan O/D	17,8	25,3	21,8	34,8

8.
In hoeverre kloppen de verwachtingen van het aantal passagiers gegeven de gestage groei in het verleden? Waarom worden de verwachtingen niet aangepast gezien de stijgingen, zoals aangegeven in de tabellen?

8.
In de Voortgangsrapportage zijn de gerealiseerde aantallen tot en met 2000 opgenomen. Er zijn geen verwachtingen opgenomen. Overigens laten de cijfers voor 2001 en 2002 een kentering in de groei zien: aantal passagiers in 2001 is 39,3 mln en voor 2002 40,5 mln.

9.
Wat zijn de oorzaken van de daling van de aankomstpunctualiteit?

9.
De luchthaven Schiphol geeft desgevraagd hier als antwoord dat de punctualiteit door verschillende factoren wordt beïnvloed: door luchtvaartmaatschappijen die te laat vertrekken van andere luchthavens, het weer, interne veiligheidsomstandigheden en hoe druk het is. Wat dit laatste betreft geeft de luchthaven aan dat naarmate de beschikbare capaciteit intensiever benut wordt, dit ten koste gaat van de punctualiteit. Tussen beide moet een optimum worden gevonden. Op basis van ervaring ligt dit optimum rond de 80% (realisatiecijfer in 2001 lag op 77,2% en in 2002 op 81,4 %). De luchthaven verwacht dat met de komst van de Polderbaan de punctualiteit verder kan verbeteren.

10.

Hoe groot wordt de substitutie van lucht naar rail nu ingeschat? Hoe groot is de verwachte substitutie op het traject van de HSL-Zuid en de HSL-Oost? Wat is hierbij het effect van het niet aanleggen van een apart tracé voor de HSL-Oost?

10.

In de PKB Schiphol is destijds opgenomen dat het de bedoeling is dat in 2015 een substitutie van lucht naar rail van ten minste vijf miljoen passagiers wordt bereikt. Als voornaamste voorwaarde werd genoemd de aansluiting van Nederland op het Europese netwerk van hogesnelheidslijnen.

Zoals in de voortgangsrapportage is aangegeven is de aanleg van de HSL-zuid begonnen. Hierover wordt de Tweede Kamer in het kader van de procedure grote projecten geïnformeerd.

Voor de HSL-Oost is besloten deze niet aan te leggen maar in plaats daarvan de bestaande spoorlijn Utrecht – Arnhem – Duitse grens te verbeteren en beter te benutten. Zowel in een gezamenlijke studie met NS, Railinfrabeheer en Railned als in de Trajectnota/MER is geconcludeerd dat de bestaande spoorlijn voldoende mogelijkheden voor capaciteitsuitbreiding biedt.

Op 15 juni 2001 bent u geïnformeerd over het standpunt HSL-Oost. In dit standpunt is opgenomen dat bij benutting van het bestaande spoor (bij 140 km/h) in potentie circa 1 mln substitutie bereikt kan worden in 2010. Bij hogere snelheden en aanleg van vier sporen is de inschatting dat de substitutie met 10.000 tot 20.000 extra had kunnen toenemen.

De datum van indienststelling van de HSL-zuid (2006/2007) is later is dan in de PKB Schiphol werd verondersteld (streefdatum 2003). Hierdoor zal ook het substitutieproces later op gang komen. Er kunnen daarom nog geen uitspraken worden gedaan over de mate waarin de PKB-doelstelling in 2015 gerealiseerd zal worden.

11.

Wat is de mogelijke oorzaak dat het woon-werkverkeer per openbaar vervoer zich minder voorspoedig ontwikkelt in vergelijking met het vervoer van passagiers?

11.

Uit het Mobiliteitsonderzoek van de luchthaven blijkt het aandeel openbaar vervoer aan het woon-werkverkeer in 2000 21% te zijn. De luchthaven Schiphol geeft als verklaring voor de mogelijke oorzaak van dit lagere percentage (vergeleken met passagiersvervoer) aan dat bijna driekwart van de Schipholwerkers (73% in 2000) buiten de normale kantooruren werkt. Dit percentage ligt hoger dan bij passagiers. Een groot deel werkt op tijden dat er zelfs geen openbaar vervoer wordt aangeboden.

12.

In hoeverre overstijgt de vraag naar Schipholgebonden bedrijventerreinen nog steeds de snelheid waarmee planologische procedures worden afgehandeld? Zijn er maatregelen die genomen kunnen worden om deze procedures te versnellen?

12.

In het op 17 februari 2003 vastgestelde streekplan Noord-Holland-Zuid is voldoende planologische capaciteit gereserveerd om de behoefte aan Schipholgebonden bedrijventerreinen op te vangen. De gemeenten kunnen op grond hiervan in bestemmingsplanverband de benodigde capaciteit vastleggen. Hiervoor worden de gebruikelijke wettelijke procedures gevolgd. Binnen deze procedures kan met inachtneming van de zorgvuldigheid al het mogelijke gedaan worden om aan de vraag naar Schipholgebonden bedrijventerreinen te voldoen.

13.

Hoe komt het dat, ondanks de forse toename van het aantal vluchten, de directe werkgelegenheid niet en de indirecte werkgelegenheid nauwelijks groeit? Wat is de verwachting voor de werkgelegenheid (direct en indirect) samenhangend met Schiphol in 2005 en 2010?

13.

In de Voortgangsrapportage PKB Schiphol en Omgeving 1999 en 2000 wordt op pagina 26 verwezen naar de resultaten van het onderzoek van NEI naar de werkgelegenheidseffecten van Schiphol in 1999.

Het aantal vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol is in 1999 4,5% gegroeid. De totale werkgelegenheid (direct en indirect) groeide 4%. Deze ontwikkeling is met name te danken aan de groei van de directe werkgelegenheid. De groei van het vliegverkeer en de werkgelegenheid houden in 1999 dus gelijke tred. Er is dan ook geen sprake van de in de vraag veronderstelde tegenstelling tussen de groei van het aantal vliegtuigbewegingen (vluchten) en de groei van de werkgelegenheid.

Voor de periode daarna is er zelfs sprake van een afname van het vliegverkeer als gevolg van de aanslagen van 11 september 2001 terwijl er een aanhoudende groei van de werkgelegenheid zichtbaar is op de luchthaven Schiphol. De werkgelegenheid op de luchthaven Schiphol in de periode 2000 tot en met 2002 is gestegen met 3,7% (Regioplan, 2003). Het aantal vliegtuigbewegingen is in dezelfde periode gedaald met 3,3%.

Naar de verwachting voor de werkgelegenheid (direct en indirect) samenhangend met Schiphol in 2005 en 2010 is recentelijk geen onderzoek gedaan.

Een inventarisatie door Nyfer (Leven van de lucht; indirecte economische effecten van het lucht- en ruimtevaartcluster, 2002) van tellingen van de directe werkgelegenheid op zowel grote als kleine luchthavens in Europa, wijst op gemiddeld zo'n 1000 directe arbeidsplaatsen per miljoen passagiersbewegingen. Het effect van de groei van een grote Europese luchthaven met één miljoen passagiers op de indirecte werkgelegenheid is volgens Nyfer 7000 à 8000 nieuwe arbeidsplaatsen.

14.

Wat is de voortgang op dit moment van geluidisolering van woningen (Progis)? Wordt de beoogde afronding in 2003 gehaald?

14.

De planning van het project geluidsisolatie Schiphol (GIS-2) is dat de isolatie van woningen in 2003 grotendeels afgerond zal zijn. Voor een beperkt aantal woningen zal isolatie dit jaar nog starten maar vindt de afronding plaats in de eerste helft van 2004. Afronding van de isolatie van de woningen rond de Polderbaan is beoogd op 1 november 2003.

GIS-2 heeft betrekking op de woningen die liggen binnen de 40 Ke-contour behorend bij de geluidszones die in de aanwijzing van 1996 zijn vastgesteld. Met de inwerkingtreding van de gewijzigde Wet luchtvaart en de daarop gebaseerde uitvoeringsbesluiten voor Schiphol is de ligging van de 40 Ke-contour enigszins gewijzigd. Momenteel wordt onderzocht wat de consequenties hiervan zijn voor het aantal te isoleren woningen. Door de beperkte wijziging van het isolatiegebied zal een aantal nieuwe woningen geïsoleerd moeten worden en een aantal woningen zwaarder. De isolatiewerkzaamheden zullen naar verwachting plaatsvinden in de periode 2004 tot en met 2006.

15.

Waarom wordt niets gemeld over het rapport van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne over groepsrisico?

15.

In de PKB Schiphol is geen groepsrisiconorm opgenomen. Daarom is hieromtrent geen informatie opgenomen in de Voortgangsrapportage. Wel is aangegeven dat bij de behandeling van de Schipholwet in de Tweede Kamer besloten is (aanvullend) groepsrisicobeleid te ontwikkelen. Verder wordt ingegaan op de maatregelen die genomen zijn om het groepsrisico rond Schiphol te beheersen.

16.

Wat is er sinds 1995 tot op heden aangelegd aan infrastructuur met (mede) het doel de luchthaven te ontsluiten, zowel provinciaal als op rijksniveau? Wat zijn de kosten van al deze projecten?

16.

De projecten die zijn afgerond, zijn de volgende:

Projecten	Kosten
Aanpassing A4, inclusief 2 ^e Schipholtunnel	119 mln
Aanleg T106	7 mln euro (rijksbijdrage)*
N22-Noord	30 mln euro (rijksbijdrage)*
Exploitatietraject Zuidtangente (Haarlem Schalkwijk – Schiphol noord)	Zuidtangente kerntraject fase 1 (VINEX) 147 mln euro (rijksbijdrage)* Zuidtangente kerntraject fase 2 93 mln euro (rijksbijdrage)*

* Genoemde bedragen zijn afkomstig uit het MIT projectenboek 2003

17.

Wat is er tot 2010 gepland aan infrastructuur – op provinciaal en rijksniveau – voor de ontsluiting van de luchthaven? Wat zijn de kosten van al deze projecten?

17.

De projecten die in de Schipholregio worden uitgevoerd, zijn in het algemeen niet uitsluitend voor de ontsluiting van de luchthaven bedoeld. In onderstaand overzicht zijn projecten opgenomen die er mede toe dienen de luchthaven te ontsluiten. Voor de informatie die in de tabel is opgenomen onder de kolom 'kosten' is aangesloten bij het MIT projectenboek 2003.

Geplande projecten tot 2010	Kosten
HSL-Zuid	8.662 mln euro, waarvan 5.669 rijksbijdrage
Verbetering spoor Utrecht – Arnhem – Duitse grens	454 mln euro voor benuttingsmaatregelen, verbetering leefomgeving en veiligheid en verbeteren doorstroming autoverkeer op onderliggend weggennet. Hiervan is 136 mln euro voor capaciteitsmaatregelen en 318 mln euro voor overige maatregelen. Studie is afgerond, financiering moet nog worden geregeld.
Utrechtboog	De Utrechtboog maakt onderdeel uit van het project integrale spooruitbreiding Amsterdam – Utrecht. Voor het totale project is een bedrag van 989 mln euro opgenomen in het MIT. Project is in uitvoering.
Hemboog	146 mln euro, project is in uitvoering
Amsterdam Zuidas / WTC viersporig + keerspoeren	194 mln euro (taakstellend budget). Project zit nog in de studiefase.
Oost-westtracé Zuidtangent	Project verkeert nog in de planstudiefase en valt onder verantwoordelijkheid van het ROA. Kosten afhankelijk van uitkomsten planstudie. De totale kosten van de minimum en de maximum variant lopen uiteen van 454 – 726 mln.
Uithoorn – Aalsmeer, fase 4, doorstroming o.v. (zijtak Zuidtangent)	Project verkeert nog in de studiefase en valt onder verantwoordelijkheid van het ROA.
Noord-Zuidlijn	1.038 mln euro (prijspeil 1999, betreft rijksbijdrage). Project is in uitvoering en valt onder verantwoordelijkheid van het ROA.
Gebiedsgewijze aanpak Schiphol	36 mln euro (rijksbijdrage). Project is in uitvoering en valt onder verantwoordelijkheid van het ROA.
Schiphol Beech Avenue	2 mln euro (rijksbijdrage). Project is in uitvoering en valt onder verantwoordelijkheid van het ROA.
Verlengde Westrandweg (A5)	339 mln euro (incl. bijdrage Schiphol 26 mln)

Knelpunten A2, Holendrecht – Oudenrijn	982 mln euro, project is in uitvoering
A4 / A9 knooppunt Badhoevedorp	100 mln euro (taakstellend budget). Project verkeert in studiefase.
A9 Badhoevedorp – Velsen, benutting	302 mln euro is totale taakstellend budget voor benuttingsmaatregelen A9, A1/A6/A9 en A7 en kleinere projecten. In PKB Schiphol werd nog uitgegaan van verbreding van de A9. Aanpak is versoerd vanwege toename kosten A5. Project verkeert in studiefase.
N201 (onderdelen Aalsmeer – Uithoorn en Haarlemmermeer – A4/A5)	540 mln euro (projectkosten). Project verkeert in studiefase en valt onder verantwoordelijkheid van het ROA.

18.

Kan een overzicht worden gegeven van de geprognosticeerde totaalkosten van de geluidsisolatie van woningen?

Kan hierbij een overzicht worden gegeven van de feitelijke en geraamde kosten per jaar vanaf totstandkoming van de PKB tot begin 2003?

18.

De geprognosticeerde totaalkosten voor de geluidsisolatie van woningen rondom Schiphol bedragen momenteel € 410 mln. Dit betreft de geluidsisolatie in het kader van het zogeheten GIS-2 project. De voorloper hiervan, het GIS-1 project, is gerealiseerd in de jaren 1984 tot 1996. De uitgaven hiervoor bedroegen 280 mln euro. GIS-1 betreft de isolatie van woningen die in de jaren tachtig is gestart op basis van voorlopige isolatiegebieden. Het GIS-2 project baseert zich op de gebieden zoals vastgesteld op basis van de Aanwijzing voor het vier- en vijfbanenstelsel van 1996.

Er zijn in de afgelopen jaren verschillende ramingen opgesteld voor het GIS-2 project:

- 1995, in het kader van de PKB Schiphol: zeer globale inschatting van de te isoleren woningen en daaruit vloeiende kosten (€ 181 mln.)
- 1997, eerste raming voor het project op basis van de definitieve geluidszones in de Aanwijzing voor het vier- en vijfbanenstelsel: € 234 mln.
- 2001, uitvoering van het project is begin 2000 overgeheveld van de luchthaven Schiphol naar het rijk:
€ 410 mln. De stijging in de raming wordt onder meer veroorzaakt door de wijziging van het isolatiegebied (bijvoorbeeld als gevolg van de wijziging van de Aanwijzing voor het vierbanenstelsel in 2000) en de systematiek van ramen. De raming van 2001 geeft de uiteindelijke te verwachten kosten aan terwijl de raming van 1997 onder andere gebaseerd was op het prijspeil 1995 en geen rekening hield met indexeringen en het tijdstip waarop woningen geïsoleerd moesten worden.
- 2002, actualisering van deze raming: € 410 mln (stijging raming door prijspeilontwikkeling gemitigeerd door afname aantal woningen).

Wat betreft de feitelijke ontwikkeling van de uitgaven voor de geluidsisolatie, vanaf 1997, is het onderstaande overzicht opgesteld:

Kasuitgaven 1997 tot en met 2002 in euro's

1997	812.000
1998	6.645.000
1999	21.157.000
2000	20.573.000
2001	54.066.000
2002	87.560.000
Totale uitgaven t/m 2002	190.813.000

Zoals in het antwoord op vraag 14 ook is aangegeven, is met de inwerkingtreding van de gewijzigde Wet luchtvaart en de daarop gebaseerde uitvoeringsbesluiten voor Schiphol de ligging van het isolatiegebied (omsloten door de 40 Ke-contour) enigszins gewijzigd ten opzichte van de situatie op basis van de Aanwijzing voor het vijfbanenstelsel. Momenteel wordt onderzocht wat de consequenties hiervan zijn voor het aantal te isoleren woningen. Door de beperkte wijziging van het isolatiegebied zal een aantal nieuwe woningen geïsoleerd moeten worden en een aantal woningen zwaarder. De isolatiewerkzaamheden zullen naar verwachting plaatsvinden in de periode 2004 tot en met 2006.

19.

Hoe komt het dat in het financieel overzicht, die loopt tot het einde van het kasjaar 2000, nog zoveel posten 'p.m.' zijn? Zijn er voor enkele posten reeds bedragen te geven? Zo ja, voor welke posten geldt dit en om welk bedrag gaat het?

19.

Desbetreffende projecten waren nog in voorbereiding of er werd overleg gevoerd over wijzigingen. Daar er nog geen concrete besluitvorming had plaatsgevonden over deze projecten zijn ze als PM opgenomen. De huidige stand van zaken van deze projecten is in het MIT terug te vinden.

20.

Kan een exact overzicht worden gegeven van de kosten van alle onderdelen van de pkb tezamen, zoals deze begroot waren in 1995, en zoals ze naar de huidige inzichten ingeschat worden? In hoeverre wijkt de inschatting naar de huidige inzichten af van het bedrag, zoals genoemd op pagina 7 van het accountantsrapport?

20.

In de voortgangsrapportage is in tabel 3-B een overzicht opgenomen van de relevante PKB Schiphol-projecten waarmee rijksinvesteringen gemoeid zijn. Het accountantsrapport refereert hier ook aan. In onderstaande tabel is aangesloten bij tabel 3-B voor wat betreft de genoemde projecten en de daarbij horende investeringen cf PKB, investeringen per 31-12-2000, de verplichtingenrealisatie en de uitgavenrealisatie. Voor de raming naar huidige inzichten is uit het MIT 2003 danwel de begroting 2003 geput. Het gaat om de volgende projecten:

Code (cf PKB)	Omschrijving	Inv. cf PKB	Inv. per 31-12-00	Verpl. realisatie	Uitg. realisatie	Raming huidige inzichten
C.7	Beech Avenue (vh Rijkstreek-Fokkerweg)	2	2			2 (rijksbijdrage)
D.2 HSL-Oost						Zie ook antwoord op vraag 21
D.2.9	Arnhem Velperbroek	88	Pm	Pm	Pm	Geen reservering opgenomen in het MIT omdat uitvoering na 2010 is gepland.
D.2.5	Utrecht-Arnhem	833				
D.2.10	Arnhem-Duitsland	136				
D.2.5 + D.2.10	Totaal Utrecht-Duitsland	969	454 – 1815	32	29	454 – 908 mln euro. Omdat gekozen is voor de benuttingsvariant worden kosten lager geraamd in de

						studiefase.
E.7	Bypass West	234	Pm	0	0	Geen reservering opgenomen in het MIT.
F.3	Zuidtangent Schiphol Oost – Bijlmer NS	40	Pm	0	0	Dit deel maakt onderdeel uit van het project Oost-westtracé Zuidtangent. Project verkeert nog in planstudiefase. Kosten afhankelijk van uitkomsten planstudie. De totale kosten van de minimum en de maximum variant lopen uiteen van 454 – 726 mln.
F.4	Zuidtangent Schiphol ZO- Ronde Venen	58	17	3	3	45 mln euro is maximale rijksbijdrage.
F.7	Noord-Zuidlijn					
	Amsterdam Noord-WTC	420	1140	1140	157	Zie antwoord op vraag 21.
	WTC-Schiphol	182	Pm	0	0	Geen reservering opgenomen in het MIT
G	Aanpassing verlengde Westrandweg ivm vijfde baan (taxibaanviaduct)	105	16	16	5	Dit deel maakt onderdeel uit van het project Verlengde Westrandweg. De totale kosten van het project Verlengde Westrandweg bedragen 339 mln euro.
H.2	Tweede fase sanering geluidshinder	179 – 195	234	154	50	410 mln euro, zie ook antwoord op vraag 18
I.5	Groenstructuur, overgangsgebieden	30	30	30	11	Betreft rijksbijdrage waarvan aandeel VenW 8,5 mln euro
I.7	Strategisch Groenproject Haarlemmermeer	16	16	16	16	Betreft rijksbijdrage, is reeds voldaan
L	Externe veiligheid	3	24	2	2	24 mln euro*
Totaal		2326	3294	1393	273	

* Betreft globale raming, kan vanwege inwerkingtreding nieuwe Schipholwet en daarop gebaseerde uitvoeringsbesluiten nog wijzigen

De genoemde totaalbedragen zijn overeenkomstig de bedragen die genoemd worden in het accountantsrapport op pagina 7.

21

Kan een uitsplitsing van het project HSL Oost in deelprojecten worden gegeven? Zijn de kosten van de HSL-Oost weergegeven met het prijspeil van 2000? Zo ja, hoe hoog zijn de kosten met het prijspeil van eind 2002? Hoe kan het dat kosten voor de projecten onder de noemer HSL-Oost zo'n grote onzekerheidsmarge (454 – 1815 miljoen euro) geldt?

21.

Het standpunt over de spoorlijn Utrecht – Arnhem – Duitse grens (HSI-Oost) is op 15 juni 2001 per brief aan de Kamer kenbaar gemaakt. Het kabinet geeft hierin aan dat besloten is af te zien van de aanleg van een nieuwe hogesnelheidslijn langs bestaand spoor. In plaats daarvan is gekozen voor verbetering en (andere) benutting van de bestaande spoorlijn. Met het besluit is de Tracéwetprocedure beëindigd. De totale kosten van de benuttingsmaatregelen om de capaciteit van de spoorbaan op te waarden, de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren en de veiligheid en de doorstroming van het autoverkeer op het onderliggend wegennet te verbeteren bedragen circa 454 mln euro. Er wordt ongeveer 136 mln euro in capaciteitsmaatregelen geïnvesteerd en 318 mln euro in overige maatregelen. (Prijzen betreffen prijspeil 2002)

In de onzekerheidsmarge zoals die was opgenomen in de Voortgangsrapportage was nog met meerdere varianten (van benutting tot aanleg) rekening gehouden.

22.

Hoe kan het dat de investeringen in de Noord/Zuidlijn eind 2000 op 1140 mln euro werden ingeschat, terwijl de rijksbijdrage 1038 mln euro bedraagt? Op welk bedrag worden de investeringen op 31 december 2002 ingeschat?

22.

In de Voortgangsrapportage over 1999 en 2000 wordt het bedrag van 1140 mln euro genoemd. In het MIT projectenboek 2003 is de rijksbijdrage van 1038 mln euro opgenomen. Het bedrag genoemd in de Voortgangsrapportage (1140 mln euro) gaat uit van een bijdrage *inclusief* BTW en is gebaseerd op *prijspeil 2000*, terwijl de rijksbijdrage van het MIT 2003 (1038 mln euro) uitgaat van een bijdrage *exclusief* BTW en gebaseerd is op *prijspeil 2001*.

De rijksbijdrage zal, naast de gebruikelijke prijspeelaanpassingen, verhoogd worden met 25 mln euro als gevolg van een overboeking van het budget "regionet" naar het project Noord/Zuidlijn ten behoeve van de transferknelpunten op Amsterdam Centraal Station. Dit is ook in het algemeen overleg op 4 juli en 17 oktober 2002 met de vaste commissie van Verkeer en Waterstaat besproken. De rijksbijdrage per 31 december 2002 komt hiermee op 1.090 mln euro.

23.

Heeft het niet oprichten van een projectorganisatie voor de PKB Schiphol en Omgeving tot nog meer negatieve effecten geleid dan alleen het niet tijdig publiceren van

voortgangsrapportages? Zo ja, welke? Zo nee, heeft de gekozen organisatiestructuur verder naar behoren gewerkt?

23.

De PKB Schiphol en Omgeving kende een brede scope met een veelheid aan onderwerpen en infrastructuurprojecten. De kern van de PKB Schiphol betrof de aanleg van de vijfde baan (nu Polderbaan geheten) en het gebruik van het banenstelsel. Dit gebruik werd gereguleerd door onder meer milieunormen en beperkingen aan het gebruik van de ruimte rond Schiphol. De verantwoordelijkheid voor het aanleggen van de vijfde baan lag bij de luchthaven Schiphol. Daarnaast werden diverse infrastructuurprojecten genoemd in de PKB die grotendeels onder verantwoordelijkheid vielen van VenW. Vanwege de diversiteit aan projecten is de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de PKB bewust niet binnen één projectorganisatie gelegd. Dit maakte het samenstellen van de voortgangsrapportage niet eenvoudig zoals ook in het Accountantsrapport is geconstateerd. De besluitvorming en uitvoering van de projecten zelf heeft dit echter niet in de weg gestaan. Het centrale afwegingskader over de infrastructuurprojecten ligt immers bij de besluitvorming over het MIT. De uitvoering van projecten is in de staande organisatieonderdelen ondergebracht. Met het van kracht worden van de Schipholwet (wijziging Wet luchtvaart) en de daarop gebaseerde uitvoeringsbesluiten is de PKB Schiphol komen te vervallen. Hiermee is de complexe verknoping van een verscheidenheid aan projecten ontrafeld.