

# 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)
6 juni 2005	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DBS/2005/2386	
Onderwerp	
Stand van zaken uitvoering moties	

Geachte voorzitter,

In overeenstemming met mijn voornemen om uw Kamer drie maal per jaar over de stand van zaken betreffende aangenomen moties te informeren, ontvangt u hierbij een actualisatie van de momenteel openstaande moties.

Ik maak in deze brief onderscheid naar moties:

1. waarvan de (wijze van) uitvoering nog onder handen is;
2. die ik heb uitgevoerd en op welke wijze;
3. die ik niet zal/kan uitvoeren met een bijbehorende toelichting of verwijzing.

Moties waarvan de mate van uitvoering onveranderd is ten opzichte van mijn schrijven van 22 februari 2005 (kenmerk DBS/2004/1065)<sup>1</sup> zijn niet in het overzicht opgenomen

## Ad 1

Hieronder volgt het overzicht van die moties waarvan de uitvoering nog onder handen is. Ik schets kort de stand van zaken en, indien van toepassing, verwijs ik naar de brieven die ik daarover gestuurd heb.

---

<sup>1</sup> De moties waarvan de stand van zaken ongewijzigd is ten opzichte van mijn eerdere brief betreft: Kamerstukken 28808 nr. 20, 29200 XII nr. 91, 100, 29800 XII nr. 18, 21, 25, 31, 29800 A nr. 23, 24, 25, 26, 32

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

Telefoon +31 70 3516171  
Fax +31 70 3517895

**Motie Van Hijum c.s. over het onthouden van goedkeuring aan het vervoerplan van de NS (22 026, nr. 224)**

Ik heb deze motie geïnterpreteerd als een oproep aan de regering om NS een extra randvoorwaarde mee te geven bij het ontwerpen van varianten voor de nieuwe dienstregeling en het overleg daarover met de regio's, namelijk dat bij het uiteindelijk aan de regering voorgelegde ontwerp gemotiveerd wordt aangegeven waarom er in voorkomende gevallen wijzigingen optreden ten opzichte van de bestaande dienstregeling. Met deze interpretatie als voorwaarde heb ik deze motie overgenomen. Het overleg tussen de spoorsector en de regio's over de varianten is gaande, waarbij deze extra randvoorwaarde door NS wordt meegenomen.

**Motie Dijkema c.s. over het geven van definitieve goedkeuring aan de uitkomsten van de onderhandelingen met België (22 026, nr. 228)**

HSA en NMBS zijn bezig hun samenwerkingsovereenkomst af te ronden. Na afronding daarvan vindt toetsing door V&W plaats. Ik heb uw Kamer aangegeven dat HSA en NMBS de uitkomsten van de onderhandelingen met België ongewijzigd overnemen in hun samenwerkingsovereenkomst. Ik vertrouw erop dat als de samenwerkingsovereenkomst gereed is en deze de uitkomsten inderdaad ongewijzigd bevat, uw Kamer haar definitieve instemming met de uitkomsten van de onderhandelingen met België zal verlenen.

**Motie Hofstra/Dijkema over een actualisatie van de treinbediening in hoofdlijnen (22 026, nr. 231)**

De afronding van de samenwerkingsovereenkomst HSA – NMBS is gaande. Daarna start de procedure tot wijziging van de concessieovereenkomst. Verder wordt de nieuwe dienstregeling voorbereid en vindt daarover nog overleg plaats van de spoorsector met de regio's over de verschillende varianten. Dat leidt ertoe dat ik, zoals ik uw Kamer in het VAO van 28 april 2005 heb aangegeven, de gevraagde informatie bij de bespreking van de begroting 2006 in oktober/november 2005 nog niet beschikbaar heb, maar pas in het voorjaar van 2006. Ik stel u voor om op deze wijze met de motie om te gaan.

**Motie Hofstra c.s. inzake het vrijwaren van de Rijksoverheid van exploitatieverliezen van de Betuweroute (22 589, nr. 214)**

Tijdens het AO van 27 april 2005 is uitvoerig stilgestaan bij de door de Kamer uitgesproken wens tot kostendekkende exploitatie van de Betuweroute en heeft de Kamer aangegeven de mogelijkheden voor aanbesteding van de commerciële functie te willen kennen. Kostendekkende exploitatie is voor mij ook uitgangspunt en ik verwijs daarvoor ook naar eerdere brieven. Ik zal de Kamer zo spoedig mogelijk nader berichten over de volgende stappen.

**Gewijzigde motie Buys c.s. over een schaderegeling voor de visserijsector met betrekking tot PMR (24 691 nr. 44)**

Aan de problematiek rond schade voor de visserijsector door infrastructurele werken in zee en daarmee samenhangende maatregelen, is vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat aandacht besteed en contact onderhouden met het Productschap Vis. Uit onderzoek, in samenspraak met het Productschap Vis, blijkt dat aantoonbare schade

op basis van de bestaande regeling kan worden vergoed. Geconstateerd is dat vooralsnog geen andere regelingen nodig zijn. Het overleg de afgelopen periode tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit en het Productschap Vis heeft zich met name gericht op differentiatiemogelijkheden in de visserijmaatregelen. De uitkomsten van dit overleg worden verwerkt in het op te stellen beheerplan voor het zeereservaat. In het kader van het reeds toegezegde informatiepakket over PMR, zal uw Kamer hierover worden geïnformeerd.

**Motie Van Heteren c.s. over de resultaatverplichting met betrekking tot het plaatsgebonden risico voor kwetsbare objecten (27 801, nr. 31)**

In de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen, die in het najaar van 2005, aan de Tweede Kamer zal worden aangeboden, wordt ingegaan op de inrichting van een basisnet per modaliteit voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bij de inrichting van het basisnet is de ruimtelijke doorwerking een belangrijk aandachtspunt. Uitgangspunt daarbij is om de knelpunten wat betreft kwetsbare objecten te hebben opgelost. Een randvoorwaarde, daarbij is de haalbaarheid en betaalbaarheid. Deze worden momenteel onderzocht.

**De motie Van Heteren c.s. over het anticiperen in het externe veiligheidsbeleid op internationale vervoersontwikkelingen (27 801, nr. 33)**

In de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen, die in het najaar van 2005, aan de Tweede Kamer zal worden aangeboden, wordt ingegaan op de inrichting van een basisnet per modaliteit voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In het basisnet zal de infrastructuur worden ingedeeld in een categorie zonder beperkingen voor het vervoer (de corridors), een categorie zonder beperkingen voor de ruimte en een tussencategorie met beperkingen voor beide. De keuze van de corridors zal zodanig plaatsvinden dat de internationale vervoersontwikkelingen kunnen worden geacommodeerd.

**Motie Dezentje-Hamming/De Krom over een centrum voor veiligheid en milieu op zee in Den Helder (28 984, nr. 7)**

Het wordt, vanwege de inmiddels genomen besluiten over oliebestrijdingsplannen in EMSA-verband, niet haalbaar geacht een dergelijk Europees Centrum te Den Helder te realiseren. Niettemin zal in EU-verband worden aangedrongen op het belang van kennisontwikkeling op het punt van de bestrijding van zeeverontreiniging en op een mogelijke situering van een `kenniscentrum` in Nederland c.q. Den Helder.

**Motie lid Geluk c.s. om samen met de provincie Zuid Holland binnen 2 jaar een verkenning op te stellen van een integrale multifunctionele, duurzame en gefaseerde kustuitbreiding, waarbij veiligheid, nut, noodzaak, maatschappelijk draagvlak, de**

**mogelijkheid van PPS-constructie en een maatschappelijke KBA centraal staan en dit aan**

**de Kamer voor te leggen (29 200 XII, nr. 53 was 37)**

De verkenning richt zich op het benoemen van voorwaarden waaraan voldaan moet worden om kustuitbreiding haalbaar te maken en nadrukkelijk niet op de realisatie van een eventuele kustuitbreiding.

De eerste fase van de verkenning is in januari 2005 aan de Kamer gerapporteerd (brief van 21 januari 2005, kenmerk DGW/VW 2005/57).

De tweede fase van de verkenning richt zich op het verkrijgen van maatschappelijke en bestuurlijk draagvlak en op nut en noodzaak. Het onderzoek naar de ruimtebehoefte wordt uitgevoerd binnen de context van het Zuidvleugeldebat waarin de provincie Zuid-Holland het voortouw heeft. De voortgang van de verkenning is daarmee afhankelijk van de snelheid waarmee dat debat gevoerd kan worden.

**Motie Mastwijk c.s. over beschikbaarheid financiële middelen ten behoeve van Mediapark Hilversum/A1 (29 200 XII, nr. 60)**

Ik ben bereid onder voorwaarden de gereserveerde € 25 mln Rijksbijdrage beschikbaar te stellen, mits voor 1 juli 2005 door de regio aan de door mij gestelde voorwaarden is voldaan. Deze voorwaarden, met betrekking tot verkeerskundige onderbouwing, de planning en de onderliggende bestuurlijke overeenkomst, passen bij het bestuurlijk akkoord dat de regio onlangs afsloot met een aantal Noord-Hollandse partijen ten behoeve van de investering van € 400 mln aan regionaal geld in infrastructuur. Dit is bij brief van 18 april 2005 (kenmerk DGP/WV/U.05.01007) aan de provincie Noord-Holland kenbaar gemaakt.

**Motie Mastwijk c.s. inzake de N35 in de kom van Nijverdal (29 200 XII, nr. 89)**

In mijn brief van 10 december 2004 (kenmerk DGP/WV/U04.03631) heb ik uw Kamer de laatste stand van zaken gemeld. In overleg met de Gemeente Nijverdal wordt thans de laatste hand gelegd aan het integrale veiligheidsconcept van de tunnel waarna besluitvorming kan plaatsvinden en de bestuursovereenkomst kan worden ondertekend. De eerder aan uw Kamer gecommuniceerde termijn van voorjaar 2005 zal vermoedelijk enige verschuiving in de tijd laten zien vanwege nader onderzoek en overleg betreffende de brandveiligheid. Het hierdoor later ondertekenen van de overeenkomst heeft vooralsnog geen invloed op de einddatum (2013) van het project zoals beschreven in het MIT 2005.

**Motie Van Lith/Geluk over bekostiging waterbeheer (informatie over de te kiezen opties, verbetering van doelmatigheid en voortgang van samenwerking in de regio) (29 428 , nr. 3).**

Door de staatssecretaris van VROM is tijdens de Kamer behandeling van IBO bekostiging waterbeheer op 30 juni 2004 aangegeven dat hij het doel, het vergroten

van de doelmatigheid, belangrijker vindt dan het middel (waterketentarief). Het ministerie van VROM zal samen met mijn ministerie uitwerking geven aan mogelijkheden de doelmatigheid te vergroten, zonder op voorhand uit te gaan van één waterrekening en één tarief in de waterketen. Besloten is vooral in te zetten op initiatieven die door de partijen in de waterketen zelf als kansrijk beschouwd worden. Een rapportage aan de Tweede kamer over de stand van zaken is in voorbereiding en zal deze zomer toegestuurd worden.

**Motie van de leden Hessels en Hofstra om niet over te gaan tot reactivering van het historisch tracé van de IJzeren Rijn, voordat de in het ontwerp-tracébesluit omschreven aanpassingen aan het tracé zijn gerealiseerd (29 579, nr. 14 was nr. 11)**

Op 10 mei 2005 heeft ook de Eerste Kamer ingestemd met het verdrag tussen Nederland en België waarin de arbitrage is geregeld. Dat is vervolgens gemeld aan het

Permanente Hof van Arbitrage, waarna het Hof op 24 mei 2005 de arbitrage-uitspraak heeft bekend gemaakt. Die uitspraak is u per aparte brief van 27 mei 2005 (kenmerk DGTL/05.003491/SP/FvH) ter informatie toegezonden. Gezien de omvang en complexiteit van de uitspraak zal het enige tijd vergen alvorens de regering zich daarover een inhoudelijk oordeel kan vormen. Vervolgens is overleg met België nodig om te bezien hoe invulling zal worden gegeven aan de arbitrage-uitspraak. In dat kader zal dezerzijds tevens de uitvoering van deze motie worden meegenomen.

**Motie Van Velzen c.s. over het invoeren van een Europese heffing op het gebruik van kerosine en/of een heffing op emissies (29 667 nr. 7)**

De discussie hierover wordt gevoerd in ICAO-verband en binnen de ecofin.

**Motie Dijkema c.s. om een experiment te starten in een nader aan te wijzen vervoersregio met gebundelde inzet van middelen (waarin opgenomen WVG, CVV, zittend ziekenvervoer en leerlingenvervoer) (29 800 XII, nr. 15)**

Er is reeds een initiatief genomen om de mogelijkheden van bundeling van specifieke vervoersvoorzieningen te bezien. Hierover wordt ook een kabinetsstandpunt voorbereid onder leiding van het ministerie van VWS in het kader van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning. De planning is dat u daarover in het najaar 2005 wordt geïnformeerd. Het verzoek van de motie voor concrete experimenten bereid ik thans voor en zal ik bespreken met de betrokken decentrale overheden en vervoerders. Ik heb uw Kamer bij brief van 17 mei 2005 (DGP/MDV/u.05.01302) geïnformeerd over de voortgang van het overleg hierover met de branche en het Overlegorgaan Personenvervoer.

**Motie van de leden Hijum en van Dijkema verzoekt om te komen tot een uniform boetesysteem voor zwartrijders en tot een treinverbod voor notoire zwartrijders en agressieve reizigers (29 800 XII, nr. 17)**

Uw Kamer heeft op 6 juni 2005 een brief ontvangen (kenmerk MDV/u.05.01.312) waarin ik uitgebreid in ga op de uitvoering van deze motie.

**Motie van de leden Hermans en Hofstra te bewerkstelligen dat de kosteneffectiviteitsanalyse van verschillende onderhoudsstrategieën op korte termijn wordt vervaardigd (29 800 XII, nr. 22).**

Ten opzichte van mijn vorige brief kan ik u melden dat ik verwacht de uitkomsten van het IBO in het najaar te zullen ontvangen.

**Motie van het lid Gerkens waarin gevraagd wordt om met voorstellen te komen waardoor luchtvaartmaatschappijen geprikkeld worden om te investeren in geluidsarmere vliegtuigen (29 800 XII, nr. 29)**

Het beleid van de overheid is gericht op beheersing van geluidsbelasting rond luchtvaartterreinen en internationaal op stillere vliegtuigen. Afspraken over geluidseisen aan vliegtuigen worden internationaal gemaakt en Nederland participeert daarin actief. Weren van de meest lawaaige vliegtuigen kan bijdragen aan beperking

van geluidsbelasting rond luchtvaartterreinen, maar daarvoor ligt ook een taak bij de luchtvaartsector zelf. Overeenkomstig mijn toezegging zal onderzoek gedaan worden naar het beleid dat andere Europese Staten voeren ten aanzien van het stimuleren van een stillere vloot en bezien of nadere stappen zinvol zijn. Uw Kamer zal hier in de loop van 2005 over worden geïnformeerd.

**Motie van de leden van der Ham en Dijkma om voorstellen te ontwikkelen om toepassing wet milieubeheer t.b.v. mobiliteitsmanagement van vrijblijvendheid te ontdoen en aan te scherpen. (29 800 XII, nr. 30)**

De motie past bij de activiteiten die V&W de afgelopen jaren heeft ondernomen op het gebied van mobiliteitsmanagement gericht op woon-werk- en zakelijk verkeer. Ik werk in het kader van de Wet milieubeheer samen met de Staatssecretaris van VROM aan de mogelijkheden die een aanscherping van de verlening van een milieuvergunning, die decentrale overheden in staat stelt om bedrijven meer te verplichten om in te zetten op vervoermanagement. Ik hoop uw Kamer over de voortgang hiervan rond de zomer van 2005 te kunnen informeren.

**Motie Hofstra c.s. over een verdubbeling van de N33 (29 800 A, nr. 28)**

De motie geeft aan om € 50 mln. uit het amendement Hofstra (nr. 19) in te zetten voor de verdubbeling van de N33. Tijdens het bestuurlijk overleg van november 2004 is met het Noorden afgesproken dat op basis van de beschikbare middelen en de inzet

van privaat geld bezien zal worden of de N33 gefaseerd aangepakt kan worden. Het voortouw ligt (conform afspraak) bij de regio. Op 6 juni 2005 zal ik tijdens een bezoek aan de Noordelijke regio vermoedelijk worden geïnformeerd over de plannen vanuit de regio.

**Motie Van der Staaij c.s. over het financieringstekort inzake de verruiming van het Wilhelminakanaal (29 800 A, nr. 37)**

Op 20 mei 2005 is de Kamer per brief nader geïnformeerd omtrent de stand van zaken van de uitvoering van deze motie (kenmerk DGTL/05.003522). Nader overleg wordt nog gevoerd met de betrokken partijen en op 9 juni vindt overleg plaats met de

binnenvaartsector. Mijn voorlopig standpunt zal ik daarna aan de Tweede Kamer sturen.

**Motie Hofstra c.s. over het stellen van nadere criteria voor het toestaan van gelijkvloerse overwegen (29 893, nr. 6)**

Ik zal uw Kamer in het najaar informeren over de nadere criteria en berekeningsgrondslagen die thans ontwikkeld en uitgewerkt worden in samenwerking met ProRail en de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

**Ad 2**

De navolgende moties dan wel de acties die in het kader van die moties gevraagd werden, beschouw ik, om redenen zoals aangegeven dan wel onder verwijzing naar een aan uw Kamer verzonden brief, als uitgevoerd. De moties waarvan ik in de brief van 22 februari 2005 heb aangegeven ze als uitgevoerd te beschouwen, zal ik hier niet herhalen.

**Motie Hofstra c.s. over tijdige en volledige realisatie van de voorgenomen bediening van de HSL voor Den Haag en Breda (22 026, nr. 193)**

Deze motie is uitgevoerd middels de afspraken die tussen Minister Vande Lanotte van België en ondergetekende zijn gemaakt inzake de bediening van Den Haag en Breda en de problematiek van de reistijden. Ik heb uw Kamer daarvan verslag gedaan in de Algemene Overleggen op 20 en 28 april 2005. Deze afspraken worden integraal opgenomen in de samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en NMBS.

**Motie Van Hijum c.s. over het betrekken van het aspect 'bereikbaarheid' bij voorstellen over versterking van de positie van Den Haag als internationale juridische hoofdstad (22 026, nr. 225)**

De positie van Den Haag als internationale juridische hoofdstad en vestigingsplaats voor internationale organisaties heeft mede ten grondslag gelegen aan het besluit om Den Haag via een hogesnelheidstreinverbinding aan te sluiten op het Europese net van hogesnelheidstreinen. De internationale bereikbaarheid van Den Haag is met de overeengekomen treinen (HSA treinen en de shuttles Den Haag – Rotterdam) voldoende verzekerd, maar het aspect bereikbaarheid wordt meegenomen in de voorstellen van het kabinet inzake het versterken van de positie van Den Haag als internationale juridische hoofdstad. Ik heb deze motie onder de aandacht gebracht van mijn ambtscollega van Buitenlandse zaken, die dit dossier primair behartigt. Daarmee beschouw ik deze motie als uitgevoerd.

**Motie Slob c.s. over het verlagen van de risicoreservering en het niet langer als risico bestempelen van indexeringsbudgetten (22 026, nr. 229)**

De indexeringskosten van de HSL-Zuid voor 2005 zullen worden betaald uit de vrijval van € 65 mln. Ik wijs erop dat de indexeringsproblematiek HSL-Zuid in relatie tot de risicoreservering grote projecten nog enkele keren terug kan komen, zonder dat we een echte oplossing hebben.

**Motie Feenstra c.s. over de rol van het Rijk om te voorzien in een blijvende en geëigende rol voor het Rijk binnen de toekomstige organisatievorm voor de Mainport Rotterdam (24 691, nr. 35)**

In aanvulling op mijn brief van 22 februari met de stand van zaken over de moties, kan ik melden dat de afgelopen maanden samen met de betrokken partners de nut en noodzaak van een aanvullend publiekrechtelijk kader onderzocht is. Dit kader moet het Rijk in de gelegenheid stellen maatregelen te nemen om de borging van nationale belangen veilig te stellen; een soort stok achter de deur. Dit uiteraard in aanvulling op de zakelijke rol die het Rijk als aandeelhouder ook moet kunnen uitoefenen. Ik geef daarbij ook uitvoering aan de door uw Kamer aanvaarde motie Feenstra. Afsproken is dat in 2005 uw Kamer door middel van een "contourennota" over het vorenstaande wordt geïnformeerd. Deze nota is op 23 mei 2005 aan uw Kamer verzonden (kenmerk DGTL/05.003270). Ik beschouw hiermee de motie als uitgevoerd.



**Motie Hofstra c.s. over de lijn Alkmaar-Den Helder en opnemng van enkele (inter)regionale spoorverbindingen in het kernnet (27 482, nr. 111)**

Deze treindienst is opgenomen in de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet zoals die op 19 april 2005 formeel is verleend aan NS. Het per 1 januari 2005 in werking getreden Koninklijk Besluit Hoofdrailnet is eveneens hierop aangepast. In lijn met de motie Hofstra c.s. zijn hierin ook de internationale (inter-) regionale lijnen illustratief opgenomen in het kaartbeeld dat behoort bij dit Besluit, zonder dat het gevolgen heeft voor de reikwijdte van de concessie voor het hoofdrailnet aan NS. Dit gewijzigde Besluit hoofdrailnet is op 19 mei 2005 in het Staatsblad gepubliceerd. Hiermee is deze motie uitgevoerd.

**Motie Oplaat c.s. over verhoging van de maximum snelheid voor bussen en vrachtwagens (28 600 XII, nr. 44)**

Op 17 september 2004 is de Kamer per brief (kenmerk DGP/WV/u.04.03335) geïnformeerd dat de motie voor het deel dat betrekking heeft op de maximum snelheid voor bussen zal worden uitgevoerd. Deze verhoging van de maximumsnelheid naar 100 km/uur is per 1 mei 2005 ingevoerd.

**Motie Duyvendak c.s. over het beleid inzake gelijkvloerse overgangen (29 200 XII, nr. 93)**

Naar aanleiding van het AO op 27 januari over de kadernota "Veiligheid op de rails" heb ik u op 15 maart jl. 2005 een brief toegestuurd (kenmerk DGP/SPO/u.05.00560) met een nader toelichting. Daarmee beschouw ik de motie als uitgevoerd, ook omdat deze motie is achterhaald door de motie Hofstra c.s. (kamerstuk 29893, nr. 6) waarop ik elders in deze brief inga.

**Motie Hofstra c.s. over de stationsprojecten Arnhem en Breda (29 200 XII nr. 101)**

Omtrent de versnelling met betrekking tot het station Arnhem heb ik uw Kamer in mijn brief van 22 februari 2005 gemeld dat dit deel van de motie is uitgevoerd.

De voortgang van het stationsproject Breda is afhankelijk van de planvorming, die in het kader van het sleutelproject geschiedt onder regie van de Gemeente Breda. Inmiddels heb ik de Gemeente Breda laten weten dat ik voornemens ben om de bijdrage van het Rijk op te hogen van € 18 mln naar € 35,5 mln, prijspeil 2002. Hiervan is na herijking van de ontwerpeisen door ProRail € 29,3 mln bestemd voor een bijdrage voor een sober en doelmatig basisstation (exclusief een eventueel derde perron) en € 6,2 mln voor afstemming met de overige werkzaamheden aan de spoorinfrastructuur in Breda. Vooralsnog is in de Begroting 2005 voor het stationsproject Breda € 18 mln opgenomen in de Planstudietabel met als uitvoeringsperiode 2006-2008. Het resterende bedrag van € 17,5 mln wordt gedekt uit de aanbestedingsmeevallers van de Betuweroute (zoals ik uiteen gezet heb in mijn brief van 19 november 2004, kenmerk FEZ/2004/1530). In februari is door de gemeente Breda en de andere betrokken partijen een start gemaakt met het Voorlopig Ontwerp van de OV-terminal. In februari is eveneens het overleg met de spoorsector afgerond over de sporenlay-out en de perroncapaciteit in 2007. Ik beschouw de motie daarmee als uitgevoerd.

**Motie Verdaas c.s. over het voor 1 mei 2005 ontwikkelen van een concreet en budgettair neutraal voorstel voor gedifferentieerde geluidsheffing (29 378, nr. 19)**

Ik heb in mijn brief van 4 mei 2005 (kenmerk DGTL/05.U003802) aan de Kamer gemeld dat het voorstel is besproken met de CROS, Amsterdam Airport Schiphol en de KLM. Ik heb daarin aangegeven dat ik het met de CROS eens ben dat het stimuleren van het gebruik van RNAV effectiever is om de geluidshinder in de nacht terug te dringen, dan het differentiëren van de geluidsheffingen. Ik zal het voorstel van de CROS in het kader van de evaluatie van het Schipholbeleid onderzoeken op effecten voor overlast en mainport.

**Motie van de leden Dijksma en Hofstra om het platform te vragen een nader voorstel te doen over technische maatregelen voor de start van kilometerheffing en een advies te laten uitbrengen over oormerking van autobelastingen voor infrastructuur; de minister wordt verzocht een start te maken met beprijzen in deze kabinetsperiode (29 800 XII, nr. 14)**

Uw Kamer heeft van mij op 26 mei 2005 (kenmerk DGP/U.05.00652) de conclusies van het Platform Nouwen ontvangen, waaruit zij heeft kunnen opmaken op welke wijze het Platform is omgegaan met de technische en financiële aspecten van dit onderwerp. Mijn standpunt in reactie op deze conclusies ontvangt u voor eind juni in de PKB deel 3 van de Nota Mobiliteit. Daarna ga ik graag met uw Kamer het debat hierover aan. Ik beschouw daarmee de motie als uitgevoerd.

**Motie van de leden Van Lith/Boelhouwer om het budget noodoverloop-gebieden (€400 mln 2011-2014) toe te voegen aan budget voor ruimte voor de rivier (29 800 XII, nr. 45 (1), was nr. 45 en 20)**

Conform PKB deel 1 gaat € 200 miljoen naar Ruimte voor de Rivier. De resterende middelen worden in de begrotingsvoorbereiding 2006 meegenomen, waarbij (zoals gemeld in het AO Maaswerken van 18 mei 2005) een deel bestemd zal worden voor risico's voor Maaswerken en een deel voor rampenbeheersing.

**Motie Bakker c.s. over een goede aansluiting op de infrastructuur van België en Duitsland, (29 800 XIII, nr. 59)**

Ik onderschrijf de mening van de Kamer dat een goede aansluiting van Limburg op de Belgische en Duitse infrastructuur voor de economische perspectieven van Limburg van groot belang is.

Eind 1999 is een overeenkomst gesloten tussen de provincie Limburg en het ministerie van V&W, waarin afspraken gemaakt zijn over tot en met 2010 aan te leggen infrastructuur. Deze infrastructuur heeft een sterk grensoverschrijdend karakter. Het betreft:

- de A74, die zal aantakken op de Duitse BAB61;
- de verlenging van de provinciale N280-Oost, waarmee een verbinding wordt gelegd tussen de A73 en de Duitse BAB52;
- de aanleg van de Oosttangent Roermond, waarmee een verbinding wordt gelegd tussen de A73 en de N570 (Roermond-Rothenbach) en de Heinsbergerweg N293 (Roermond-Posterholt).

Daarnaast wordt momenteel de A73 zuid aangelegd, waardoor de noord-zuid verbinding in midden Limburg wordt verbeterd, wordt de A2 in Maastricht ondertunneld en wordt een spitsstrook gerealiseerd op de A2 tussen Maasbracht en Kerensheide.

Voor meer gedetailleerde informatie over bovengenoemde hoofdinfrastructuurprojecten verwijs ik naar het MIT/projectenboek.

De gemeente Maastricht onderzoekt de mogelijkheden om de Thalys te laten doorrijden vanuit Luik naar Maastricht. Ik heb geen bezwaar tegen dit regionale initiatief. Zie ook de recente antwoorden op Kamervragen (TK 2004-2005, Handelingen 1369).

Als gevolg van deze investeringen voldoen – zie de Nota Mobiliteit – in 2020 zowel de hoofdspoor als –wegverbindingen aan de norm. Ik beschouw daarmee de motie dan ook als uitgevoerd en ben ik van mening dat voor de hoofdinfrastructuur een netwerkanalyse dus niet nodig is. De provincie heeft evenwel aangegeven zelf een netwerkanalyse te willen opstellen voor de regionale verbindingen. Indien gewenst zal ik daaraan graag mijn medewerking verlenen.

### **Ad 3**

Ten aanzien van de onderstaande moties geldt dat ik die om uiteenlopende redenen niet wil uitvoeren. Ook hier ga ik niet meer in op de moties waarvan ik al in de brief van 22 februari 2005 heb aangegeven heb ze niet te willen uitvoeren, tenzij recente uitspraken van uw Kamer daartoe aanleiding geven.

#### **Motie Hofstra c.s. over de snelheidslimiet op snelwegen (29 200 XII, nr. 40)**

In het AO Luchtkwaliteit van 7 april jl. heb ik uw Kamer geïnformeerd dat, gelet op de actuele problematiek van luchtkwaliteit, van snelheidsverhoging, zeker op afzienbare termijn, geen sprake kan zijn. Om die reden zal ik dit deel van de motie niet uitvoeren. Voor de overige onderdelen van de motie is met mijn brief van 29 oktober 2004 (kenmerk SDG 2004/411) uitvoering gegeven aan de motie.

#### **Moties 29 435, nr. 72, nr. 78, nr. 99, nr. 106, nr. 120, nr. 126, nr. 131**

Bij brief van 12 april 2005 (TK 29 435, nr. 153) heeft de minister van VROM de PKB deel 3a van de Nota Ruimte aan de Tweede Kamer aangeboden. In deze aangepaste Nota Ruimte zijn alle door de Tweede Kamer aangeboden moties verwerkt, ook voor zo ver de moties betrekking hebben op of raken aan beleidsterreinen van V&W. Op 17 mei 2005 heeft in de Tweede Kamer de eindstemming plaatsgevonden van de PKB deel 3a van de Nota Ruimte. De Tweede Kamer heeft de Nota Ruimte daarbij in meerderheid goedgekeurd.

**Motie van het lid Hofstra om een integraal plan op te stellen voor algemene herijking en versoepeling bestaande regelgeving en dat z.s.m. aan Tweede Kamer voor leggen (29 800 XII, nr. 24)**

Ik heb uw Kamer in de nota naar aanleiding van het verslag inzake de wijziging van de Tracéwet (Kamerstukken II vergaderjaar 2004-2005 28 859, nr. 6) en bij eerdere brieven (Kamerstukken II, vergaderjaar 2004-2005, 28 679, nr. 48 en 29 385, nr. 4) aangegeven hoe ik uitvoering heb gegeven aan deze motie.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs