

# 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)
2 december 2005	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/WV/U05.02406	30300A-3
Onderwerp	
Kamervragen Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2006 en het MIT/SNIP-projectenboek 2006	

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 2006 en het MIT/SNIP-projectenboek 2006.

Over 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

Wat is de status van het verlengde MIT (2010 - 2014) dat in 2004 is gepresenteerd? Wanneer wordt besloten over een nieuw verlengd MIT? Worden de in het verlengde MIT opgenomen projecten onderling vergeleken door de planbureaus?

001

In 2004 is een voorstel voor verlenging van het MIT voor de periode 2011 – 2014 met doorkijk 2015 – 2020 aangeboden aan de Tweede Kamer. Dit verlengde MIT vormde het uitvoeringsprogramma (conform Planwet verkeer en vervoer) voor de aanpak van infrastructurele knelpunten in de periode 2011 – 2020, die gekoppeld waren aan het beleidsvoornemen van de Nota Mobiliteit. Ook projecten op het terrein van het waterbeleid waren opgenomen in het verlengde MIT.

Het kabinet heeft bij besluitvorming over deel III van de Nota Mobiliteit al een besluit genomen over de hoofdlijnen van het infrastructuurprogramma na 2010. Voor de periode tot en met 2014 ligt het programma inhoudelijk en financieel vast. Uiteraard zullen op projectniveau nog de nodige besluiten in lijn met het MIT-spelregelkader (of voor het waterbeleid het SNIP) moeten worden genomen om tot een gedetailleerde invulling te komen. Voor de periode 2015 - 2020 is een indicatieve lijst met op te lossen knelpunten geïdentificeerd en is ook een indicatie gegeven van de beschikbare middelen. Er bestaat nog geen concreet ingevuld programma. Hierop is één uitzondering: voor de periode 2015 -2020 heb ik een afspraak gemaakt over uitvoering van de doortrekking van de A15 naar de A12. Dit jaar is het verlengde MIT niet meer apart gepresenteerd, maar geïntegreerd met het MIT-projectenboek. Dit betekent dat in de toekomst ook niet meer apart over het verlengde MIT zal worden besloten.

Een deel van de projecten uit het verlengde MIT zal in 2006 meelopen in een integrale afweging van het investeringsprogramma 2011 – 2014 door het kabinet. Hierin worden verschillende projecten met elkaar vergeleken. Voor Verkeer en Waterstaat geldt dit voor de Zuiderzeelijn, de nieuwe wegenprojecten uit de Nota Mobiliteit die in de periode 2011 – 2014 zullen starten en het beheer en onderhoudsprogramma.

Voor de integrale afweging wordt voor een deel gebruik gemaakt van analyses die het CPB de laatste tijd al heeft uitgevoerd ter ondersteuning van eerdere

besluitvorming door het kabinet over FES-gelden (zowel voor de periode 2011 – 2014 als FES-meevallers tot en met 2010).

Dit geldt bijvoorbeeld voor het wegenprogramma na 2010. Voor een ander deel zal gebruik worden gemaakt van nieuwe CPB-analyses, die worden uitgevoerd in het kader van de planstudie Schiphol – Almere en de structuurvisie Zuiderzeelijn.

002

Hoe beoordeelt u de geluidsoverlast door snelwegverkeer in het dorp Schelluinen bij de A15? Bent u benaderd door de gemeente Giessenlanden over de noodzaak van en de mogelijkheden voor het plaatsen van geluidsschermen om de geluidsoverlast te beperken?

002

Mij is niet bekend dat er sprake zou zijn van geluidsoverlast door snelwegverkeer in het dorp Schelluinen bij de A15. Ik ben (nog) niet benaderd door de gemeente Giessenlanden over de noodzaak van en de mogelijkheden voor het plaatsen van geluidsschermen.

003

Hoe beoordeelt u de wenselijkheid van de ontwikkeling van de A23 (Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen-Lelystad-Zwolle), zoals die in SVV en SVV-2 nog vermeld stond? Welke bereikbaarheidsproblemen vragen hier om een oplossing? Hoe schat u de haalbaarheid hiervan in?

003

Ik acht het niet wenselijk de A23 (Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen-Lelystad-Zwolle) te ontwikkelen als autosnelweg door het rijk. Daarom is deze verbinding niet opgenomen in de PKB-kaart van de Nota Mobiliteit. Mogelijk heeft de verbinding wel een functie op regionaal niveau. Het voortouw voor het onderbouwen van de noodzaak van de verbinding en een eventuele realisatie ligt dan ook bij de provincies Noord-Holland, Flevoland en Overijssel. Daarbij zal onder meer de vraag beantwoord moeten worden in hoeverre sprake is van een verkeerskundig integrale verbinding of van een aantal min of meer losstaande onderdelen.

In het SVV en het SVVII werd de aanleg van de A23 noodzakelijk geacht als ontbrekende schakel tussen de kop van Noord-Holland en het oosten van het land. Dit mede in het licht van de toen geldende inzichten over de maaswijdte van het wegennet en de omrijfactor.

Inmiddels zijn de inzichten veranderd, is duidelijk dat de verkeerskundige relaties tussen de gebieden die de A23 met elkaar moeten verbinden klein is en zijn de huidige en toekomstige intensiteiten op de verschillende weggedeelten dermate laag, dat de opwaardering van de totale verbinding Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen-Lelystad-Zwolle tot autosnelweg niet noodzakelijk is.

004

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

004

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. In een groot aantal gevallen bestaat de mutatie uit de verandering in taakstellend budget als gevolg van inpassing van de BLD-bijdrage (baten/lastendienst) en/of verwachte aanbestedingsresultaten. Conform de systematiek van 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. Bedragen zijn afgerond op miljoenen euro's.

005

Bent u bereid het "plan Roskam", een goedkoper alternatief voor het project Hart voor Dieren, te onderzoeken en te overwegen? Kunt u een globale raming van de kosten maken van dit plan, apart voor treintunnel en station, met daaraan toegevoegd de kosten voor meer of minder vergaande varianten voor het wegverkeer?

005

Het project "Hart van Dieren" is een project van de gemeente Rheden en de provincie Gelderland. De betrokkenheid van het Rijk is beperkt tot een financiële bijdrage die door de minister van VROM wordt verstrekt. Binnen de randvoorwaarden die het Rijk stelt, kunnen verschillende varianten worden overwogen. Daarover besluiten de gemeente Rheden en de provincie Gelderland.

006

Kunt u aangeven wat de huidige stand van zaken is van de A6/A9-verbinding?

006

Op 10 november 2005 heb ik u per brief (kamerstuk 30300A, nr. 13) geïnformeerd over de voortgang van de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere. Zoals ik u toen aangaf is de Trajectnota/MER studie in twee fasen gesplitst.

De eerste fase richt zich op het aanleveren van informatie voor een keuze door het kabinet tussen de twee hoofdalternatieven, te weten het verbindingsalternatief (aanleg A6/A9) en het stroomlijnalternatief (uitbreiden bestaande infrastructuur). Het kabinet heeft het voornemen deze keuze medio 2006 te maken. Het besluit zal vervolgens aan de Tweede Kamer worden voorgelegd.

In de tweede fase worden de varianten binnen het gekozen alternatief verder uitgewerkt. Dit leidt tot een keuze van een voorkeursvariant door het kabinet in 2008. Ook deze keuze zal aan de Tweede Kamer worden voorgelegd. Na vaststelling van de voorkeursvariant wordt deze verder uitgewerkt in een ontwerp-tracébesluit en tracébesluit.

Voor de keuze in de eerste fase wordt een Alternatieven en Varianten Nota opgesteld. Deze nota is januari 2006 gereed en wordt ingebracht voor voorlichting en consultatie, vóórdat het kabinet een besluit neemt.

007

Op basis van welke verwachtingen over het regionale draagvlak voor één variant heeft u een bedrag van 70 miljoen euro gereserveerd voor de aanleg van de rondweg rond Eindhoven?

007

Deze vraag lijkt betrekking te hebben op het project BOSE (Bereikbaarheid Oostzijde Stadsregio Eindhoven/Helmond). De 70 mln euro waar u in uw vraag aan refereert, herken ik niet. In het MIT-overleg met de regio is eind 2003 een maximale rijksbijdrage toegezegd van € 50 mln.

Ik ben nog met de regio in overleg over de meest kosteneffectieve oplossing en de haalbaarheid daarvan.

Het betreft een regionaal project. De regio is derhalve zelf verantwoordelijk voor het creëren van draagvlak voor de te kiezen oplossing.

008

Kan een overzicht gegeven worden van de wetswijzigingen die nodig zijn om het heffen van tol mogelijk te maken? Hoe verhouden deze wetswijzigingen zich tot de reeds bestaande mogelijkheden om tol te heffen?

008

De huidige Wet bereikbaarheid en mobiliteit regelt dat tolheffing op nieuwe wegen mogelijk is. Dit blijft wat mij betreft de hoofdregel. Middels aanpassing van de wet wordt de mogelijkheid gecreëerd om per knelpunt te bepalen of tolheffing op alleen de nieuwe infrastructuur volstaat of dat tolheffing ook op bestaande onderdelen van het knelpunt plaats zou moeten hebben.

Ik overweeg verder een aantal wetsaanpassingen die het gebruiksgemak vergroten. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de mogelijkheid om vooraf te kunnen betalen en een beperkte periode na passage, bijvoorbeeld tot 24 uur na passage van de tolpoort. Uitgangspunt voor de techniek voor tolheffing is een zogenaamd freeflowsysteem: dus geen slagbomen die open gaan als de weggebruiker heeft betaald.

009

Kan een toelichting gegeven worden op de onderzoeken die gedaan zijn naar de mogelijkheden van tolheffing bij de zes genoemde wegenprojecten (A10 1e en 2e Coentunnel, A6/A9 Schiphol – Almere, A4 Delft - Schiedam, Mainportcorridor A4/A15, A27 Utrecht – Hooipolder en de Ring Utrecht), waarbij nadrukkelijk wordt ingegaan op de gehanteerde aannames?

009

Uit het onderzoek naar de 6 tolcases blijkt dat tolheffing op de betreffende cases kan leiden tot substantiële opbrengsten als ook verkeerskundig tot een verbetering van het netwerk leidt. De vormgeving van tol blijft maatwerk per project. Projectspecifiek nader onderzoek zal in het kader van de betreffende planstudies dienen plaats te vinden.

De volgende aannames zijn gehanteerd bij het tolonderzoek:

- Tol heffen is pas aan de orde zodra de nieuwe infrastructuur is opengesteld.
- Tol heffen is eindig; in het onderzoek is uitgegaan van een periode van 30 jaar.
- Tariefbandbreedtes van €1 - € 2,50 voor personenauto's en voor vracht € 3 - € 7,50 per passage zijn onderzocht met als randvoorwaarde dat sluipverkeer door tolheffing beperkt dient te zijn. Bij tarieven van € 1 respectievelijk € 3 blijkt dat het geval te zijn.
- Toepassing Free flow techniek met mogelijkheid van abonnementskorting.
- Tariefdifferentiatie in de tijd is mogelijk.
- Op beperkte schaal heffen op bestaande infrastructuur als de doorstroming hierdoor substantieel verbetert en/of scheiding van betalend en niet-betalend verkeer lastig/onmogelijk is.

010

Kan worden toegelicht of en hoe het heffen van tol op bestaande infrastructuur (met name bruggen en tunnels) past binnen de randvoorwaarden zoals die in de Nota Mobiliteit gesteld worden voor een versnellingsprijs (o.a. de weggebruiker moet kunnen kiezen tussen het betalen van een prijs en een `gratis` alternatief)?

010

Ja, het heffen van tol op bestaande infrastructuur past binnen de randvoorwaarden zoals die in de Nota Mobiliteit gesteld worden voor een versnellingsprijs. De hoofdregel blijft wat mij betreft dat tolheffing in principe op nieuwe wegen plaats heeft. Per project moet echter worden bezien of deze hoofdregel voldoende is om tol ook daadwerkelijk in de praktijk als effectief instrument te kunnen inzetten; effectief voor de bereikbaarheid en effectief voor de financiering. Het kan nodig zijn om ook tol te heffen op reeds bestaande onderdelen van het knelpunt. Dat is bijvoorbeeld voorstelbaar bij projecten waar een nieuwe tunnel of brug naast een bestaande tunnel of brug wordt aangelegd. De mogelijkheid om per project te bepalen of tolheffing op alleen de nieuwe infrastructuur volstaat of dat tolheffing ook op bestaande onderdelen plaats zou moeten hebben, moet worden gecreëerd in de wet. Uiteraard met voldoende waarborgen voor parlementaire controle. Ook voor de versnellingsprijs gelden deze regels. Dat neemt niet weg dat ik nastreef dat weggebruikers de keuze hebben om al dan niet betaald van A naar B te komen. Die keuze kan bestaan uit gratis alternatieve routes van mindere kwaliteit en/of op grotere afstand of het gebruik maken van andere modaliteiten.

011

Kan een nader toelichting gegeven worden bij de keuze voor de drie projecten die versneld aangelegd gaan worden (A2 Amsterdam – Utrecht, A2 Tangenten Eindhoven, A4 Burgerveen – Leiden, zie figuur 2)?

011

Ik verwijs naar het antwoord op vraag 7 van de kamervragen naar aanleiding van de Ontwerpbegroting Verkeer en Waterstaat 2006 Infrastructuurfonds 2006(30300A)(22 november 2005, DAB2005/2163).

Voor versnelling kwamen de wegprojecten uit de realisatie- en planstudietabel van het MIT in aanmerking waarbij (een deel van) de uitvoering gepland was in de periode 2011-2014. Andere projecten kwamen daar niet voor in aanmerking omdat via een kasschuif van € 270 miljoen, financiering van de spoortunnel Delft na 2010 mogelijk moet worden gemaakt.

De belangrijkste aanvullende overwegingen bij de keuze voor de drie wegenprojecten waren:

- Is het uitvoeringstechnisch en procedureel mogelijk om het project te versnellen.
- Ligt het project op een triple A-verbinding (A2, A4, A12).

Op basis van deze criteria zijn alle andere projecten afgevallen.

012

Kunnen de gestelde ambities ook gehaald worden indien prijsbeleid niet of later wordt ingevoerd en de beoogde € 4 mld. dus ook niet of later beschikbaar is? Zo ja, hoe ziet de dekking dan uit? Zo nee, welke ambities worden dan niet gehaald?

012

Indien prijsbeleid niet of later (na 2020) wordt ingevoerd zal het investeringsprogramma voor wegen een hoger bedrag vergen om hetzelfde ambitieniveau te realiseren. Gegeven de voor NoMo beschikbare middelen betekent dit dat het ambitieniveau voor wegen dan niet kan worden gerealiseerd, tenzij budget uit andere modaliteiten naar wegen wordt overgeheveld. Hetgeen impliceert dat dit een aanpassing betekent voor het ambitieniveau van de andere modaliteiten.

013

Heeft het kabinet inzicht in de actuele stand van zaken met betrekking tot aanbestedingsmeevallers? Waarop zijn de verwachtingen per project gebaseerd?



Welke verklaring kan gegeven worden voor het feit, dat bij projecten met uiteenlopende budgetten eenzelfde meevaller wordt verwacht (bijvoorbeeld Twentekanalen, p. 152 en A50, p. 158)?

013

Voor het rapporteren over de verwachte aanbestedingsresultaten en het inzicht in de actuele stand van de verwachte aanbestedingsresultaten verwijs ik naar mijn antwoord op vraag 16. De verwerkte bedragen zijn gebaseerd op algemene verwachtingen over de marktspanning waarbij is verondersteld dat deze marktspanning zich voor alle aanbestedingen zou voordoen, zonder onderscheid naar specifieke projecten. Met het toedelen van de berekende verwachte aanbestedingsresultaten naar concrete projecten is rekening gehouden met factoren die van invloed zijn op het (nog) niet kunnen realiseren van aanbestedingsresultaten. Zo is gekeken bij welke projecten reeds uitvoeringscontracten gesloten zijn of harde juridische verplichtingen zijn aangegaan. Bovendien is een deel van de verwachte aanbestedingsresultaten budgettair reeds in het vorige MIT verwerkt. Dit kan er toe leiden dat bij projecten in dit MIT 2006 met uiteenlopende budgetten eenzelfde meevaller wordt verwacht.

014

Aangegeven wordt dat € 96 mln. naar voren wordt gehaald in het kader van de versterking van zwakke schakels voor de kust. Waaraan worden deze middelen besteed?

014

De provincies hebben aangegeven dat er op korte termijn structurele maatregelen nodig zijn om de veiligheid tegen overstromingen te kunnen blijven garanderen en willen in 2007 starten met de aanpak van de zwakke schakels langs de kust. Door de provincies tegemoet te komen kunnen de zwakke schakels eerder worden aangepakt. Op dit moment is nog niet bekend welke zwakke schakels er door de kasschuif eerder uitgevoerd kunnen worden. Bestuurlijk is afgesproken dat de 3 kustprovincies in voorjaar 2006 komen met een voorstel voor een uitvoeringsvolgorde. Het belangrijkste criterium op grond waarvan zij tot deze uitvoeringsvolgorde gaan komen is de veiligheid: de zwakste schakel vanuit veiligheidsoogpunt gaat voor.

015

Kan een compleet overzicht gegeven worden van projecten die mogelijk in aanmerking kunnen komen om op de Annex III van de TEN-Richtsnoeren geplaatst te worden? Welke concrete inspanningen worden gedaan om dit ook daadwerkelijk te realiseren?

015

Op dit moment is er geen compleet overzicht beschikbaar van projecten die mogelijk in aanmerking kunnen komen om op Annex III van de TEN-Richtsnoeren geplaatst te worden. Dit omdat een structurele aanpassing van Annex III op dit moment niet aan de orde is. In de TEN-Richtsnoeren is bepaald dat de Europese Commissie vóór 2010 een balans opmaakt van de geboekte voortgang van de projecten uit Annex III en dat zij, indien nodig, een aanpassing van de lijst zal voorstellen. Inmiddels heeft de Commissie nu al haar zorgen geuit over de voortgang van een aantal projecten en zal er mogelijk in 2006 een kleine revisie plaatsvinden van Annex III. Naar verwachting zal het niet mogelijk zijn bij deze beperkte revisie nieuwe projecten aan de lijst toe te voegen. Mocht het in de nabije toekomst toch mogelijk zijn projecten voor te dragen dan zal het afhangen van de door de Europese Commissie gehanteerde criteria, welke projecten Nederland zal voordragen. Indien de criteria voor aanpassing van Annex III gelijk zijn aan de criteria die zijn gehanteerd voor de opstelling van de huidige lijst - zoals Europese toegevoegde waarde, het liefst grensoverschrijdend en minimaal € 500 miljoen kostend - dan zijn er niet zoveel Nederlandse projecten die in aanmerking komen voor een prioritaire status. Nederland zal er in dat geval overigens wel voor pleiten aandacht te geven aan kleinere projecten met een duidelijke Europese toegevoegde waarde. Nederland zal derhalve op formele momenten en bij informele contacten met de Commissie een aantal projecten naar voren schuiven die volgens Nederland een kans zouden moeten maken op het krijgen van prioritaire status. Voorafgaand aan de opstelling van een eventueel compleet overzicht valt daarbij te denken aan de Hanzelijn, de A2 Passage Maastricht, A4 Rotterdam-Antwerpen (PMZ) en A73. Hierbij valt aan te tekenen dat naast de in Annex III genoemde projecten Maasroute, IJzeren Rijn en Zeesnelwegen, ook projecten in het kader van ERTMS/ETCS, River Information Services en Air Traffic Management reeds als prioritaire projecten beschouwd worden en dat NL voor de implementatie van deze systemen ook subsidieaanvragen zal indienen.

016

Waarom worden gerealiseerde aanbestedingsmeevallers in beginsel binnen de betreffende modaliteit aangewend? Op welke wijze wordt de Kamer hierbij betrokken, mede gelet op het budgetrecht?

016

De in 2004 en 2005 berekende verwachte aanbestedingsresultaten (totaal € 1,54 mld.) zijn verwerkt in de budgetten door deze neerwaarts bij te stellen. De aanbestedingsresultaten zijn per modaliteit berekend, maar moeten nog wel daadwerkelijk optreden in de periode tot en met 2010. Dit wordt gemonitord. De daadwerkelijk gerealiseerde meevallers worden binnen de betreffende modaliteit gehouden, zodat hiermee allereerst de boekhoudkundige verwerkte meevallers van die betreffende modaliteit ingevuld kan worden. Bij de 1e suppletore wet van 2005 heb ik gemeld dat ik op een tweetal momenten (begroting 2007 en 2009) kan overgaan tot eventuele intensiveringen of extensiveringen van het programma (eventueel met verschuivingen over de modaliteiten heen), indien de dan uitgevoerde herijkingen van de aanbestedingsresultaten hier aanleiding toe geven. De herijkingen (analyse van de geprognosticeerde conjunctuurontwikkeling, de marktspanning en de mate van innovatieve contracten) naar de gerealiseerde en verwachte aanbestedingsresultaten worden in 2006 en 2008 uitgevoerd. Ik zal u hierover aan de hand van de reguliere begrotingsstukken informeren, voor het eerst in de eerstvolgende ontwerpbegroting, dit is dan ook het moment waarop de kamer hierover wordt geïnformeerd.

017

Hoe ontwikkelt de exploitatie van de Westerscheldetunnel zich? Klopt het dat het aantal passages achterblijft bij de verwachtingen? Welke gevolgen heeft dit voor het rijk?

017

Bij de vervoersprognose die is opgesteld voorafgaand aan de opening van de Westerscheldetunnel, is uitgegaan van 12.000 voertuigen bij de opening van de tunnel en een groei van 6-8% per jaar voor de periode van 2005 tot 2010. Het startniveau van 12.000 voertuigen is gehaald. Nu, ruim 2,5 jaar na de opening, heeft de NV gemeld dat het groeipercentage van 6-8% naar huidige verwachting niet zal worden gehaald. De achterblijvende groei van het aantal passages vindt vermoedelijk voor een belangrijk deel zijn oorzaak in de lagere economische groei in het algemeen en achterblijvende toeristischeontwikkeling in Zeeland in het bijzonder. Ook wordt veelvuldige gebruik gemaakt van de veelgebruikerskorting van 25% per passage.

Hierdoor is de opbrengst van het totaal aan passages lager dan oorspronkelijk verwacht. De combinatie van een verminderde groei aan passages met een gemiddeld lagere opbrengst per passage heeft invloed op het rendement van de NV. De Tunnelwet Westerschelde biedt overigens voldoende ruimte om door middel van aangepaste tariefstelling toch te blijven voldoen aan de afgesproken minimale rendementseis van 7,5%. Over een eventuele aanpassing van de tariefstelling zullen de aandeelhouders (Rijk en Provincie Zeeland) beslissen bij de behandeling van de begroting van de NV.

018

Kunt u een stappenplan voor de invoering van ERTMS op het Nederlandse spoor geven?

018

Als eerste zal ERTMS in 2007 ingevoerd worden op de Betuweroute en de HSL-Zuid. Op het baanvak Amsterdam-Utrecht zal in de loop van 2007 een zogenaamd dual signalling-systeem toegepast worden. Dat beveiligingssysteem bevat naast de in Nederland gebruikelijke ATB-functies ook ERTMS-functies, zodat zowel treinen met ATB als met ERTMS hier kunnen rijden. Mede vanwege de grote diversiteit aan treinen die over dat baanvak rijden is invoering van uitsluitend ERTMS daar onmogelijk, omdat al die verschillende soorten treinen dan in een keer omgebouwd zouden moeten worden naar ERTMS.

Het bestaande beveiligingssysteem zal op diverse trajecten door ERTMS worden vervangen. Op welke trajecten dat exact zal zijn, wordt door ProRail (mede in verband met het Europese implementatie programma ERTMS) momenteel nog onderzocht. Ik verwacht eind 2006 een ERTMS-implementatieplan te hebben, waarin nader beschreven zal worden volgens welke stappen en planning ERTMS verder ingevoerd kan worden. Daarmee ontstaat meer duidelijkheid inzake deze trajecten en de financiële consequenties. Ook zal in dit plan beschreven staan in hoeverre invoering van ERTMS op het gehele Nederlandse spoorwegnet wenselijk en financieel haalbaar is. Overigens heb ik u bij brief van 29 augustus 2005 (kenmerk DGP/SPO/u/05.02077) laten weten dat ik - op basis van aanbevelingen van de Onderzoeksraad - terzake vervanging van ATB door ERTMS op basis van alleen veiligheidsgronden niet doelmatig acht.

019

Kan aangegeven worden hoe de maatschappelijke kosten (€ 6 mld.) als gevolg van verkeersonveiligheid zijn opgebouwd?

019

De maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid bedroegen in 2003 ca. € 11 mld per jaar (en geen € 6 mld; in het MIT-projectenboek is abusievelijk een verkeerd getal opgenomen). (Zie ook de Nota Mobiliteit, kamerstuk 29644, nrs. 12-13, blz. 100.)

Het gaat om circa € 5,4 mld. (prijspeil 2003) aan medische kosten, materiële kosten, productieverlies, afhandelingskosten en filekosten en om circa € 5,6 mld. (prijspeil 2003) aan immateriële schade (volgens standaard VOSL, zie rapport `De waardering van bespaarde verkeersdoden`, SWOV, juni 2005).

020

Kan aangegeven worden bij welke wegaanpassingen vertragingen optreden als gevolg van de problematiek rondom luchtkwaliteit?

020

Ik ga ervan uit dat u, gezien de term wegaanpassing, doelt op projecten uit de Spoedwet wegverbreding.

In mijn brief van 8 november 2005 (kamerstuk 28679, nr. 50) inzake de Voortgangsrapportage Spoedwetprojecten (ZSM1), ben ik nader ingegaan op de rol die de luchtkwaliteitsproblematiek speelt bij de voortgang van de ZSM1-projecten.

021

Op welke termijn is een oplossing te verwachten voor de problematiek van de luchtkwaliteit en de daarmee samenhangende vertraging voor wegaanpassingen in het kader van ZSM 1 en 2?

021

In mijn brief van 8 november 2005 (kamerstuk 28679, nr. 50) inzake de Voortgangsrapportage Spoedwetprojecten (ZSM1), ben ik nader ingegaan op de rol die de luchtkwaliteitsproblematiek speelt bij de voortgang van de ZSM1-projecten. Voor de ZSM2-projecten geldt eenzelfde procedure als bij ZSM1. Voor een aantal projecten zijn de procedures afgerond. Een aantal projecten zal naar verwachting onder het Besluit Luchtkwaliteit 2005 kunnen worden gerealiseerd. Tot slot resteert een categorie die onder de huidige wet en regelgeving niet kan worden gerealiseerd en waarvoor een wijziging van de Wet Milieubeheer is voorzien.

022

Waarom worden 13 projecten in het kader van de Subsidierегeling Bedrijfsgebonden Vaarwegaansluitingen (SBV) niet uitgevoerd? Welke wensen bestaan er nog met betrekking tot concrete, niet gehonoreerde, aanvragen? Op welke wijze kan alsnog worden voorzien in financiering?

022

Van de 50 aanvragen die zijn ingediend, hebben er 37 geleid tot concrete projecten. Van de resterende 13 aanvragen zijn 7 aanvragen door de aanvrager zelf ingetrokken. De overige 6 aanvragen konden niet in behandeling worden genomen, omdat deze ondanks herhaalde verzoeken van de zijde van V&W niet voldeden aan de kwalitatieve eisen die de regeling stelt. Daarbij moet gedacht worden aan het niet kunnen aanleveren door de aanvrager van de vereiste informatie, het niet kunnen overleggen van een accountantsverklaring of het onvoldoende kunnen onderbouwen van de vervoersgaranties. Derhalve is financiering niet meer aan de orde.

023

Waarop is het bedrag van € 250 mln. voor het project Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk gebaseerd? In welke mate kan extra spuicapaciteit eraan bijdragen dat minder vergaande maatregelen moeten worden genomen in het stroomgebied van de IJssel (hoogwatergeul Wapenveld/Veessen e.d.) dan voorzien in PKB 3 Ruimte voor de Rivier?

023

Gedurende de wateroverlastperiodes in de jaren negentig van de vorige eeuw hebben zich op een drietal plekken in het hoofdsysteem aanzienlijke knelpunten voorgedaan. Bij de aanpak ervan is conform het kabinetsstandpunt 'Anders omgaan met Water, Waterbeleid in de 21e eeuw' uitgegaan van het middenscenario van de klimaatontwikkeling, de toekomstige zeespiegelstijging en bodemdaling, de toenemende rivierafvoer, voorkomen van afwenteling, en dat de huidige afvoerverdeling tussen Rijn en IJssel niet zal wijzigen. Dit maakt een voorziene verdubbeling van de spuicapaciteit van de Afsluitdijk met een investering van Euro 250 mln noodzakelijk. Dit om tot tenminste 2050 de streefpeilen in het IJsselmeer (winter NAP -0.40 en zomer NAP -0.20) kunnen worden gehandhaafd. Deze maatregel gaat er eveneens vanuit dat bovenstroomse problemen niet afgewenteld worden. De voorziene extra spuicapaciteit draagt er niet toe bij dat er minder vergaande maatregelen moeten worden genomen in het stroomgebied van de IJssel dan voorzien in PKB2 Ruimte voor de Rivier.

024

Waarom is de naam HST Oost gewijzigd in Traject Oost?

024

De naam is gewijzigd, omdat dit beter past bij het verbeteren en (anders) benutten van de bestaande spoorlijn. De inhoud van het project is ongewijzigd conform het door de TK bekrachtigde kabinetsbesluit.

025

Wat wordt ten aanzien van het projectdeel Abcoude bedoeld met de passage ``Het restant van de kostenstijging wordt veroorzaakt door een beperkte bijstelling bij het afgeven van de beschikking``?

025

De passage heeft een historisch karakter en heeft betrekking op de in februari 2002 verleende beschikking voor het deelproject Amsterdam Zuidoost – Loenen. De kostenstijging was gebaseerd op de definitieve kostenraming van het project ten behoeve van de beschikkingsverlening. De stijging bestond uit het restant van een kostenverhoging op basis van de actuele ramingen en een maximale inspanning om binnen het project door versobering de kostenstijging op te vangen. Aan de acceptatie van de stijging is een audit door de Bouwdienst/Lloyds voorafgegaan, waarbij de ramingen van ProRail werden bevestigd. In de begroting Infrastructuurfonds 2003 is ter toelichting van deze budgetwijziging het volgende opgenomen: "Na versobering is een bedrag van € 3,3 mln. aan meerkosten geaccepteerd op het laatste deelproject Amsterdam Zuidoost – Loenen".

026

Zijn er nog alternatieve mogelijkheden voor bronbeleid op het gebied van geluidhinder door het spoor?

026

Bronmaatregelen op het gebied van geluidhinder spoor zijn te verdelen in twee categorieën, te weten:

- Bronmaatregelen aan de spoorweginfrastructuur;
- Bronmaatregelen aan het spoormaterieel.

In het Innovatieprogramma Geluid worden beide categorieën bronmaatregelen onderzocht.

Bronmaatregelen aan de spoorweginfrastructuur, die recent succesvol gebleken zijn, zijn raildempers en akoestisch slijpen. Raildempers geven zo'n 3 decibel reductie.

Akoestisch slijpen werkt alleen bij de relatief stille treinen en levert dan zo'n 2 decibel

extra geluidsreductie op. Het gebruik van betonnen in plaats van houten dwarsliggers was al een bekende bronmaatregel aan de spoorweginfrastructuur.

Tevens worden bronmaatregelen aan het spoormaterieel getest. Voor de aanpak van het lawaaiige goederenmaterieel zijn inmiddels K-blokken beschikbaar die leiden tot zo'n 7 decibel reductie. In combinatie met de toepassing van wieldempers is een geluidsreductie van 9 decibel haalbaar. Op nieuw goederenmaterieel wordt door de EU reeds stille remsystemen voorgeschreven. Dit leidt niet tot hogere kosten voor de vervoerder.

Het bestaande materieel kan ook aangepast worden. Dit kost de vervoerder/wagoneigenaar echter wel geld. Omdat er voor de vervoerder/wagoneigenaar geen baten tegenover staan, komt deze ombouw daarom nog niet van de grond.

Het goederenmaterieel door heel Europa rijdt, en het spoor in Nederland dan ook door zeer veel verschillende treinen wordt bereden. Aanpassing van materieel is het meest efficiënt als het hele Europese materieelpark wordt omgebouwd. Gegeven het feit dat vanuit het IPG wordt op twee manieren geprobeerd dit te doorbreken:

1. Recent zijn door de UIC LL-blokken (type remlblokken) vrijgegeven voor een proefperiode van 2 jaar. Deze LL-blokken hebben naar verwachting dezelfde akoestische eigenschappen als K-blokken, maar de ombouwkosten zijn bijzonder laag. De komende periode worden deze LL-blokken in het kader van het Innovatieprogramma Geluid uitvoerig getest.
2. Op dit moment wordt onderzocht hoe de geluidsafhankelijke gebruiksvergoeding het beste ingevoerd kan worden. Hierdoor wordt de keuze om tot ombouw over te gaan een bedrijfseconomische afweging.

Op deze wijze wordt een grootschalige ombouw van de huidige vloot goederenwagons bevorderd.

027

Waarom wordt in plaats van de afgesproken planstudie door de regio een gebiedsgerichte verkenning Zwolle-Kampen gestart?

027

In het kader van ZSM II wordt er wel een planstudie A28 Hattemmerbroek-Zwolle-Meppel uitgevoerd. Verwachting is dat voorjaar 2006 het ontwerp-tracébesluit (OTB)



ter visie gelegd zal worden. Het gaat om de realisatie van een extra rijstrook in aansluiting op de spitsstroken bij Zwolle. Daarnaast wordt door de regio een gebiedsgerichte verkenning Zwolle-Kampen uitgevoerd waar met name de samenhang tussen het hoofdwegennet en onderliggend wegennet aan de orde is. Bovenstaande betreft een afspraak in het kader van het MIT 2005. Ik verwijs daarvoor naar mijn brief van 10 december 2004 (kamerstuk 29800A, nr. 17).

028

Waarom is een start van de uitvoering A1 Deventer - Hengelo tot en met 2020 niet voorzien? Welke concrete afspraken over verdere studie zijn gemaakt?

028

Diverse maatregelen zijn in het kader van ZSM reeds uitgevoerd (weefvakken tussen de knooppunten Azelo en Buren in Twente) of zijn op dit moment in uitvoering (plusstroken tussen Apeldoorn en Deventer). Na uitvoering van deze maatregelen is er tot 2020 geen sprake meer van een knelpunt op basis van het reistijd criterium in de Nota Mobiliteit.

Over 2 jaar zal ik in het kader van de actualisatie van de knelpuntenkaart van de Nota Mobiliteit nagaan of, op basis van de gegevens van dat moment de knelpuntenkaart dient te worden aangepast. Indien dit het geval is voor de A1 Deventer-Hengelo zal binnen de kaders van de nieuwe Tracéwet bekeken worden hoe de lopende MIT-procedure zal worden voortgezet. Tot die tijd blijft dit project in de planstudietabel categorie 3 staan.

029

Hoe beoordeelt de regio de keuze van het ministerie om uitvoering van de doortrekking A15 naar A12 ná 2018 plaats te laten vinden? Hoe zal de verkeersproblematiek zich in de komende periode ontwikkelen? Is de verwachting gerechtvaardigd dat een versnelling van de doortrekking van de A15 kan plaatsvinden?

029

De regio wil zo spoedig als mogelijk aan de slag met de doortrekking van de A15, vanwege de verkeersproblematiek op de hoofdwegen in het Knooppunt Arnhem – Nijmegen.

Conform de Nota Mobiliteit zal in 2020 op de A12 een bereikbaarheidsknelpunt te constateren zijn die ook de bereikbaarheid op het onderliggend wegennet zal

verminderen. De A12 staat in de Filetop 50 van 2004 overigens (nog) niet erg hoog in de ranglijst.

Uit een netwerkscan is gebleken dat de doortrekking van de A15 een oplossing kan bieden voor de problematiek op de A12 en voor de regionale problematiek op het onderliggend wegennet.

In mijn brief van 13 september aan de Commissaris van de Koningin in Gelderland ben ik met de regio het volgende overeengekomen:

- Ik ga ervan uit dat de start van de realisatie van de doortrekking van de A15 in 2018 door mijn ministerie van Verkeer en Waterstaat zal kunnen plaats vinden.
- Op korte termijn wordt door de regio in samenwerking met Rijkswaterstaat een financieringsplan voorbereid: tussen mij en de regiobestuurders zullen nadere afspraken worden gemaakt over PPS en beprijzing, waarbij de markt kan worden betrokken.
- Indien de regionale partijen eerdere realisatie wensen zullen zij hiervoor zelf de voorfinanciering moeten regelen.

Na aanvulling van de Quick netwerkscan A12/A15 met het afgesproken financieringsplan (inclusief mogelijke opties voor versnelling) en afspraken daarover, zal in overleg worden bepaald wanneer en hoe de planstudie en de procedure van de Tracéwet wordt gestart.

030

Is met betrekking tot de N18 Varsseveld - Enschede de bereikbaarheid geen knelpunt? Welke kosten zijn naar verwachting gemoeid met een eventuele vierbaansvariant? Worden de kosten voor de planstudie door de regio betaald uit de bijdrage van 115 miljoen?

030

Volgens de criteria van de Nota Mobiliteit zijn hier vooralsnog geen bereikbaarheidsknelpunten te verwachten. Er zijn wel problemen op het terrein van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de kernen.

Verder kan geconstateerd worden dat op de N18 vertraging op kan treden op de kruispunten en door medegebruik van landbouwverkeer, hetgeen tot reistijd verlies kan leiden.

In de planstudie worden diverse alternatieven meegenomen, waarvoor eerste zeer globale ramingen zijn opgesteld.

De kosten voor een 2X2 alternatief voor het hele traject Varsseveld – Enschede bedragen circa € 480 mln (autoweg) en circa € 600 mln (autosnelweg).

De globale raming voor een alternatief voor (alleen) het wegdeel Groenlo – Enschede bedraagt € 240 mln. Hiervoor kan het volgende worden gerealiseerd: een toekomstvaste en duurzaamveilige stroomweg met een fysieke middenbermscheiding en ontwerpsnelheid van 100 km/u, inclusief omleidingen Usselo en IJbergen. De kosten voor de variant van 2 X 2 bedragen voor dit traject (Groenlo – Enschede) bedragen circa € 280 mln.

De studiekosten voor de planstudie worden voor 50 % gedekt uit de regionale bijdrage van € 115 mln.

Ik heb recentelijk, in een bestuurlijk overleg, ook over dit project gesproken. Over de uitkomsten wordt u separaat geïnformeerd.

031

Op welke termijn verwacht u meer duidelijkheid te kunnen geven over de voortgang van de wegverbreding op de A12 Utrecht – Duitse grens?

031

De verbreding van de A12 tussen Utrecht en de Duitse grens vindt grotendeels plaats in het kader van het Fileplan ZSM. De voortgang van de ZSM1- projecten heb ik u gemeld in de tweede voortgangsrapportage Spoorwetprojecten Wegverbreding van 8 november 2005 (TK 28679 nr. 50). Het betreft de wegvakken Utrecht – Maarsbergen en Veenendaal – Ede.

De stand van zaken van de niet in de voortgangsrapportage genoemde wegvakken is als volgt:

- Het wegvak A12 Maarsbergen – Veenendaal zal in samenhang met de A12 Utrecht – Maarsbergen worden gerealiseerd. Of het daartoe vereiste Tracébesluit kan worden genomen, is afhankelijk van de uitkomsten van nog uit te voeren luchtonderzoek. In het eerste kwartaal van 2006 verwacht ik over deze beide projecten meer duidelijkheid te kunnen geven.
- Waterberg – Velperbroek: Hiervoor wordt momenteel in het kader van het ZSM2- programma de besluitvorming voorbereid. Ook hier geldt dat er na het luchtonderzoek (1e kwartaal 2006) meer duidelijkheid zal zijn over de planning.

Voor de overige wegvakken op de A12 (Ede –Waterberg en Velperbroek–Duitse grens) geldt dat eventuele aanpak, conform het MIT, voorzien is in de periode na 2014. Als de planstudie doortrekking A15 van start gaat zal daarin de samenhang met de A12 worden meegenomen.

032

Is met de naamsverandering van het project “Nijmegen 2e stadsbrug” de doortrekking van de A73 definitief van de baan?

032

Het project doortrekking A73 was een initiatief van de regio. De regio heeft echter prioriteit gegeven aan de tweede stadsbrug Nijmegen en gaat niet verder met de studie doortrekking A73.

In het kader van de planstudie A50 Ewijk-Grijsoord heb ik wel besloten de capaciteit Ewijk-Valburg, waaronder de Waalbrug, te vergroten van 2x2 naar 2x4 rijstroken. Ik verwijs daarvoor naar mijn brief van 10 oktober 2005 (kamerstuk 30300A, nr. 16). Hierdoor is de noodzaak voor de doortrekking van de A73 vervallen.

033

Kan meer inzicht worden gegeven in de aanvullende financiering voor de 2e stadsbrug Nijmegen? Welk deel draagt de regio bij (Nijmegen, KAN, Gelderland)?

033

Zoals ik in mijn brief van 13 september 2005 aan de Commissaris van de Koningin in Gelderland heb aangegeven zal ik, op basis van de nog nader vast te stellen subsidiabele kosten de extra rijksbijdrage bepalen (met een maximum van € 70 mln). Conform dezelfde brief zal de regio nog € 67,5 mln zelf dienen te financieren.

034

Welke gevolgen heeft de keuze voor de Hanzelijn-plus (-plus)-variant van de Zuiderzeelijn voor het tracébesluit Hanzelijn? En wat zijn de gevolgen van de aanleg van een hoogwatergeul bij Kampen voor het tracébesluit Hanzelijn?

034

In mijn brief aan de Tweede Kamer van 28 januari 2005 (kamerstuk 27 658 nr. 21) concludeer ik “dat de Hanzelijn in alle opzichten voldoet aan de uitgangspunten voor de optie Hanzelijn-plus”. Voor de onderbouwing van deze conclusie verwijs ik u naar de betreffende brief.

De hoogwatergeul bij Kampen betreft een initiatief van de provincie Overijssel m.b.t. het voorbeeldproject "Ontwikkelingsplanologie IJsseldelta-Zuid". De uitvoeringswijze van de hoogwatergeul zoals die door de provincie wordt bepleit, zou een lokale aanpassing van de hoogteligging van de Hanzelijn vergen, welke niet binnen het rechtsgeldige tracébesluit realiseerbaar is. Inmiddels heb ik de betrokken Gedeputeerden van de provincie Overijssel verzocht om een eensluidend standpunt m.b.t. de gevolgen en risico's van een partiële aanpassing van het tracébesluit voor de datum van ingebruikname van de Hanzelijn. Bij de verdere besluitvorming zal ik nadrukkelijk betrekken dat aan de Kamer en alle betrokken regionale besturen harde toezeggingen ten aanzien van de datum van ingebruikname van de Hanzelijn zijn gedaan.

035

Is de gefaseerde planstudie op de corridor Almere – Amsterdam – Schiphol volledig afgestemd op de toekomstige ontwikkeling van Almere ? Wat zijn de uitkomsten van studies naar de (bovenregionale) verkeersconsequenties van de doorgaande groei van Almere?

035

Ja, de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere is volledig afgestemd op de toekomstige ontwikkeling van Almere. Daarbij wordt uitgegaan van de in de Nota Ruimte opgenomen groei van Almere met 45.000 woningen in 2030 conform het middenscenario. Bovendien worden scenario's doorgerekend, die uitgaan van een lagere- én een hogere groei van Almere. Daarnaast worden door regionale overheden studies verricht, bijvoorbeeld naar de regionale IJmeerverbinding. Net zoals bij de planstudie gaan deze studies onder meer in op de verkeersconsequenties van de groei van Almere. De resultaten van de studies zijn in januari 2006 beschikbaar. De resultaten van de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere worden gebundeld in een Alternatieven- en Variantennota. Deze nota wordt ingebracht voor voorlichting en consultatie.

036

Hoe verhoudt het project planstudie corridor Almere – Amsterdam – Schiphol zich tot de netwerkfilosofie uit de Nota Mobiliteit

036

Doel van de Nota Mobiliteit is om te komen tot betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur. Dit houdt in dat voor de bereikbaarheid het gehele netwerk wordt geanalyseerd, en alle maatregelen in samenhang worden onderzocht. Voor de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere heeft de analyse plaatsgevonden in de verkenning Haarlemmermeer-Almere. In deze verkenning is de bereikbaarheidsproblematiek in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere nu en in de toekomst integraal onderzocht, zowel voor de weg als voor het openbaar vervoer en in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied. In de verkenning werd geconcludeerd dat de bereikbaarheid in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere zonder uitbreiding van de weginfrastructuur sterk zal verslechteren. De daarbij geconstateerde knelpunten in de weginfrastructuur komen overeen met de resultaten van de knelpuntenanalyse, die is uitgevoerd in het kader van de Nota Mobiliteit. De resultaten van de verkenning waren aanleiding voor het starten van de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere.

Naast de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere is inmiddels gestart met de Netwerkanalyse Noordvleugel, waarin de bereikbaarheid binnen het gehele gebied van de Noordvleugel wordt onderzocht. In de netwerkanalyse zal gebruik worden gemaakt van informatie en inzichten uit reeds afgeronde en nog lopende studies, zoals de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere.

037

Kunt u aangeven wat er de afgelopen jaren allemaal gewijzigd is aan het project Hilversum Mediapark?

037

In de afgelopen jaren werden diverse relatief grootschalige initiatieven ontwikkeld om de bereikbaarheid van Hilversum Mediapark te verbeteren, zoals een nieuwe weg over de hei en plannen voor een tunnel onder de hei, maar deze bleken om tal van redenen niet haalbaar.

In 2005 is een Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum e.o. opgesteld. Betrokken partijen hebben in onderling overleg besloten om in te zoomen op een verbetering van de bereikbaarheid vanuit alle invalswegen in Hilversum door optimalisering van bestaande infrastructuur. Het maatregelenpakket richt zich niet alleen op de bereikbaarheid per auto, maar verbetert ook de mogelijkheden voor openbaar vervoer

en fiets. Het Bereikbaarheidsplan bestaat onder meer uit 43 infrastructurele maatregelen.

In het MIT 2006 is hiervoor een bijdrage van € 25 mln gereserveerd, die aan de BDU voor de provincie Noord Holland zal worden toegevoegd. Aangezien het een decentrale aangelegenheid is zullen de gemeenteraden van Hilversum, Laren en Bussum in december 2005 over de plannen besluiten. De uitvoering is voorzien in de periode 2006 tot en met 2011.

038

Wat zijn de gevolgen van de passage met de Ringvaart voor het aantal rijstroken van de A4? Is het juist dat hier sprake is van teruggang naar 2x2 rijstroken?

038

Eind 2005 wordt de verbreding van de A4 (van 2x2 naar 2x3 rijstroken) ten zuiden van het Ringvaart aquaduct tot aan de aansluiting Hoogmade opengesteld.

In de huidige situatie liggen er ter plaatse van het Ringvaart aquaduct 2x2 rijstroken. Dit blijft zo tot na de verbreding van de A4 vanaf het Ringvaart aquaduct tot en met knooppunt Burgerveen. Deze verbreding (ook 2x2 naar 2x3) zal naar verwachting eind 2010 gerealiseerd zijn.

Het verkeer in de richting naar Den Haag zal dan onder het huidige Ringvaartaquaduct door rijden. Het verkeer in de richting van Amsterdam zal door een nieuw aan te leggen aquaduct (ten oosten van het huidige Ringvaart aquaduct) rijden. Er is dan sprake van 2x3 rijstroken per rijrichting.

039

Kunt u de voortgang van het project A4 Delft – Schiedam uiteenzetten en een toelichting geven op de opgelopen vertraging? Wat behelst de afstemming met de regionale partners?

039

Momenteel ligt de Trajectnota/MER eerste fase ter toetsing voor bij de Commissie Mer. In de eerste fase van de Trajectnota/MER zijn de verschillende alternatieven voor de A4 Delft-Schiedam op hoofdlijnen onderzocht, te weten: de A4 Delft-Schiedam in verschillende uitvoeringsvarianten, waaronder de IODS-variant; de A54 met en zonder Oranjetonnel; en de verbreding van de A13 gecombineerd met de aanleg van de A13/16.

Deze eerste fase dient ertoe om te komen tot een trechtering van de alternatieven ten behoeve van de tweede fase waarin de overgebleven alternatieven meer in detail zullen worden onderzocht.

De Commissie Mer heeft in haar tussentijds advies geconcludeerd dat het MER eerste fase de informatie bevat voor het laten vallen van de A54-alternatieven voor verder onderzoek in de tweede fase. De verkeerskundige effecten maken duidelijk dat deze alternatieven geen zinvolle oplossing bieden voor de gestelde problemen. Dit alternatief zal dan ook niet verder worden onderzocht in fase 2. Daarmee is uitvoering gegeven aan de motie Giskes (28 600 A nr. 31).

De Commissie Mer is verder van oordeel dat om een goede keuze te kunnen maken tussen de A4-varianten en het A13-alternatief er nog aanvullende informatie nodig is. Naar verwachting zal de Commissie Mer begin februari 2006 met haar eindadvies komen over de Trajectnota/MER eerste fase. Ik zal u hierover te zijner tijd nader informeren. Op grond van de tussenresultaten van de eerste fase van de Trajectnota/MER ben ik van oordeel dat in elk geval het A4-alternatief in de tweede fase nader dient te worden onderzocht. Of ook het A13-alternatief nog verder dient te worden onderzocht in de tweede fase kan pas worden beoordeeld na het eindadvies van de Commissie Mer over de eerste fase.

De opgetreden vertraging is veroorzaakt door de noodzaak te komen tot standaardisatie van het luchtonderzoek binnen Verkeer en Waterstaat, dit als gevolg van de uitspraken van de Raad van State op dit punt. Tevens is er vertraging opgetreden vanwege de aanvullende informatie die moet worden geleverd als gevolg van het tussentijds toetsingsadvies door de Commissie Mer.

De afstemming met de regionale partners vindt plaats in de (bestuurlijke) adviescommissie IODS (Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam). In de adviescommissie zijn de betrokken regionale overheden en maatschappelijke organisaties vertegenwoordigd.

Het gaat hierbij behalve om de A4 Delft-Schiedam ook over projecten die een kwaliteitsimpuls beogen voor het Midden-Delfland en het stedelijk gebied tussen Vlaardingen en Schiedam.



De adviescommissie IODS heeft bij brief van 21 april 2005 aangegeven dat zij op basis van de onderzoeksresultaten uit de eerste fase adviseert te komen tot een verdere uitwerking van het IODS-alternatief tussen Delft en Schiedam in de tweede fase van de Trajectnota/MER.

In het bestuurlijk MIT-overleg met de Zuidvleugel d.d. 24 november 2005 heb ik met de regionale overheden afgesproken dat partijen ernaar streven uiterlijk februari 2006 een bestuursovereenkomst inzake de integrale ontwikkeling tussen Delft en Schiedam te sluiten. In deze bestuursovereenkomst dient een goed ingepaste en betaalbare A4 tussen Delft en Schiedam op hoofdlijnen te worden beschreven.

040

Zijn de mogelijkheden voor een tweede Botlektunnel definitief verkeken? Wordt de start van de realisatie in 2008 daadwerkelijk gehaald?

040

Op dit moment wordt de door mij gekozen oplossing met een nieuwe Botlektunnel in een Ontwerp Tracébesluit uitgewerkt. Andere mogelijke oplossingen die overwogen zijn, zoals een tweede Botlektunnel, reiken ver boven het gereserveerde bedrag. Ten tijde van het kabinetsstandpunt is aangegeven dat ik bereid was de keuze voor een nieuwe brug te heroverwegen mits de meerkosten van de tunnel voor rekening van de regio komen. Een variant met een tweede Botlektunnel zal minimaal € 700 mln meer gaan kosten. De regio heeft aangegeven deze niet te kunnen dragen en daarmee is de keuze voor een 2e botlektunnel niet meer aan de orde.

De start van de realisatie in 2008 is haalbaar indien er tijdig een onherroepelijk Tracébesluit ligt. Op dit moment is de voorbereiding daarvan in volle gang.

Wel is het zo dat de luchtkwaliteitsproblematiek, die in deze regio sterk speelt, voor vertraging kan gaan zorgen. Dit wordt momenteel onderzocht.

041

Wat zijn de gevolgen van de doortrekking van de A4 (Dinteloord - Steenberg) voor dorpen als Heijningen en Helwijk? Welke maatregelen worden genomen als hier sprake zal zijn van milieu- of geluidsoverlast?

041

Volgens de huidige Wet Geluidhinder worden geluidsreducerende maatregelen getroffen bij aanleg van nieuwe wegen, uitbreiding van bestaande wegen en/of reconstructie van bestaande wegen. De dorpen Heijningen en Helwijk liggen aan de

A29 die niet wordt aangepakt en daarom hoeven op grond van de Wet Geluidhinder geen maatregelen te worden getroffen. Voor het onderdeel Steenberg en wordt een aanvullend milieueffectrapport opgesteld, waarin ook de geluidseffecten in beeld zullen worden gebracht. Mocht hieruit blijken dat het geluid bij Heijningen en/of Helwijk hoger is dan 65 dBA dan zullen deze, op basis van de Nota Mobiliteit worden aangepakt.

042

Hoe beoordeelt u het initiatief vanuit de regio voor de stichting A27, waarbij via een PPS-constructie de brug bij Gorinchem eerder dan in 2014 kan worden opgeleverd?

042

Ik heb nog geen voorstellen ontvangen van de regio, voor snellere oplossing van het knelpunt bij de brug bij Gorinchem maar ik wacht deze met belangstelling af. Versnellingsmogelijkheden voor de A27 via PPS, versnellingsprijs of tol worden in de planstudie, welke voor de A27 Utrecht (Lunetten) Hooipolder is gestart, nader gezien. Zonder versnelling is realisatie voorzien in de periode 2013-2018. De in de planstudietabel abusievelijk opgenomen realisatieperiode 2011-2014 is zonder extra financiële middelen nog niet mogelijk. Ik verwijs daarbij naar bladzijde 29 van de uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit waar de versnellingsmogelijkheden met betrekking tot de MIT verlenging 2011-2014 zijn opgenomen.

043

Bent u bereid alsnog de Plateauvariant voor de A74 Venlo te overwegen, nu de problemen rondom de luchtkwaliteit groot zijn geworden?

043

U vraagt of ik bereid ben af te wijken van mijn gemaakte keuze voor de plateauvariant. Hiertoe zie ik geen aanleiding.

De Plateauvariant is in november 2002 met een draagvlak van de regio gekozen. Deze keuze heb ik tijdens een werkbezoek aan Venlo in april 2005 nogmaals bevestigd. De huidige problemen rondom luchtkwaliteit beïnvloeden deze keuze niet. Ook het Klagenfurt-alternatief zou met vergelijkbare problemen op het gebied van de luchtkwaliteit geconfronteerd worden. Daarin verschillen de oplossingen niet. Er bestaat dan ook geen aanleiding de keuze van de Plateauvariant te heroverwegen.

044

Wat de actuele stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van het project Grensmaas?

044

Op 1 juli jl. zijn voor het Grensmaasproject belangrijke besluiten genomen. Zo heeft de provincie Limburg op die datum de voor het Grensmaasproject noodzakelijke streekplanherziening vastgesteld (de streekplanherziening is overigens nog niet onherroepelijk, er zijn een aantal beroepen tegen ingesteld). Tegelijkertijd hebben de direct betrokken overheden (i.c. de ministeries van V&W en LNV en de provincie Limburg) een privaatrechtelijke overeenkomst gesloten met het Consortium Grensmaas over de uitvoering van het Grensmaasproject. Daarmee is het Grensmaasproject in de uitvoeringsfase beland. Momenteel is het Consortium Grensmaas bezig met de voorbereidingen voor de feitelijke uitvoering van het project. Dat wil zeggen de verwerving van de voor uitvoering noodzakelijke gronden, de vergunningaanvragen en de verdere detail engineering van het project.