

# 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)     |
| 17 oktober 2006  | 1              |
| Ons kenmerk  | Uw kenmerk     |
| DAB/2006/5317  | 30800A-3       |
| Onderwerp  |                |
| Kamervragen Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2007 en het MIT/SNIP-projectenboek 2007 |                |

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u de antwoorden toekomen op de schriftelijke kamervragen naar aanleiding van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2007 en het MIT/SNIP-projectenboek 2007.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

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

Telefoon 070 - 351 6171  
Fax 070 - 351 7895

## MIT

001

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

001

Bijgevoegd treft u aan een overzicht van projecten waarbij zich ten opzichte van het vorige begrotingsjaar wijzigingen met betrekking tot planning en/of budget hebben voorgedaan. 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. Per project wordt volstaan met een globale toelichting. In het MIT/SNIP projectenboek en de rijksbegroting Infrastructuurfonds wordt nader ingegaan op de betreffende mutaties.



002

Wat vormt de juridische status van de projecten in het MIT zijn opgenomen na de huidige kabinetsperiode?

002

De juridische status hangt af in welke fase het project zich bevindt. In de planstudiefase wordt het tracébesluit vastgesteld. Dit besluit heeft een juridische status. Op basis hiervan worden onder meer bestemmingsplannen aangepast.

Wel is het zo dat van afspraken en toezeggingen die gemaakt zijn over projecten die nog niet hebben geleid tot een definitief tracébesluit, ook een zekere binding uitgaat, een en ander afhankelijk van de aard van de afspraken en toezeggingen (bijvoorbeeld bestuursovereenkomsten). Ook zijn er toezeggingen gedaan aan de Tweede Kamer om bepaalde projecten uit te gaan voeren. Daarnaast heeft de Tweede Kamer ook zelf diverse moties aangenomen met betrekking tot de uitvoering van en het beschikbaar stellen van gelden voor verschillende projecten uit het MIT.

Het MIT-spelregelkader ziet op de interne besluitvorming over de MIT-projecten. De in het MIT-spelregelkader genoemde beslismomenten zijn dan ook geen besluiten in de zin van artikel 1:3, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht.

003

In hoeverre zijn hiervoor al verplichtingen aangegaan (bijvoorbeeld met aannemers), graag een opgave per project?

003

Voor de projecten die in uitvoering zijn, geldt dat hiervoor reeds verplichtingen zijn aangegaan met onder meer aannemers. Voor een overzicht van de desbetreffende projecten verwijs ik naar de tabellen realisatie in het MIT/SNIP-projectenboek 2007.

004

Wordt in de planstudie OV op de corridor Schiphol-Almere-Lelystad ook rekening gehouden met een IJmeerverbinding, gecombineerd met een wegverbinding?

004

In de Planstudie OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (planstudie OV SAAL) wordt primair het openbaar vervoer op deze corridor onderzocht. In deze planstudie worden geen maatregelen op de weg onderzocht, omdat dit plaatsvindt in de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere (planstudie weg).

Wel wordt in de planstudie OV rekening gehouden met een eventuele wegverbinding in combinatie met het OV via het IJmeer. De reden hiervoor is dat partijen die een regionale weg opperen, een dergelijke weg veelal zien in combinatie met een OV-verbinding via het IJmeer.

Als onderdeel van de planstudie OV zullen daarom de effecten van een eventuele IJmeerweg – in termen van kosten, verkeer/vervoer en natuur/milieu – in beeld worden gebracht.

005

Hoe kan worden voorkomen dat bij het instellen van tol een lappendeken van verschillende procedures, tarieven en systemen ontstaat?

005

Op grond van artikel 11 van de huidige Wet bereikbaarheid en mobiliteit (Wbm) en artikel 6.7 van het wetsvoorstel tot wijziging van de Wbm – dat voor de zomer is ingediend – worden nadere regels gesteld over betaalsystemen. Doel hiervan is te komen tot één betaalsysteem. Verschillende tarieven bij de projecten zijn inderdaad mogelijk omdat tol maatwerk per project is. De weggebruiker zal in ieder geval per project heel duidelijk worden geïnformeerd hoeveel hij moet betalen, waarom en hoe lang. Bij de projecten zijn de te doorlopen procedures te combineren zoals dat ook geschetst is in de Memorie van toelichting van de wijziging van de Wbm. Tol respectievelijk de versnellingsprijs zal daarom ook nu bij de geselecteerde projecten als één van de varianten bij de verschillende alternatieven van de projecten in de tracé MER procedure worden meegenomen.

Ik ga er vanuit dat de techniek van de kilometerprijs ook kan worden gebruikt om tol respectievelijk de versnellingsprijs te kunnen innen.

Het gaat in totaal om een beperkt aantal tolprojecten respectievelijk versnellingsprijsprojecten (4-6 projecten) en met de hiervoor genoemde maatregelen wordt mijns inziens een lappendeken voorkomen.

006

Voor welke projecten kan de opgelopen vertraging als gevolg van problemen met de luchtkwaliteit niet worden ingelopen?

006

Voor een overzicht van de betreffende projecten waarvan nu een vertraging bekend is zie vraag 1. Hierbij is in de toelichting per project aangegeven wat de reden van de vertraging is. De uitkomst van lopende en nog te starten luchtonderzoeken, de voortgang met de aanpassing van de Wet Milieubeheer en de Europese richtlijn luchtkwaliteit zijn (mede)bepalend voor de planning en realisatie van de MIT-projecten. Middels de voortgangsrapportages over de Tracéwet en Spoedwet wordt u hierover twee maal per jaar geïnformeerd. Toezending van de eerstvolgende voortgangsrapportage is voorzien voor het MIT-overleg.

007

Wanneer is de kabinetsreactie op het IBO-onderzoek Beleid en Onderhoud Infrastructuur te verwachten?

007

De planning is deze dit najaar aan de Tweede Kamer te sturen.

008

Welke inspanningen doet de Nederlandse regering om aanspraak te maken op mogelijke TEN-subsidies en welke projecten worden hierbij naar voren geschoven?

008

In december 2005 hebben de lidstaten bij de Europese Commissie kunnen aangeven welke projecten zij opgenomen wensen te zien in het TEN Meerjarenprogramma 2007-2013, waar maximaal 85% van het totale TEN-budget in vastgelegd wordt. Het gaat hier uitsluitend om prioritaire projecten zoals vermeld in Annex III van de TEN richtsnoeren zoals die in mei 2004 door Raad en EP zijn vastgesteld. Voor Nederland zijn dat de Maasroute, HSL-Zuid (Stations R'dam Centraal en A'dam Zuidas), Motorways of the Sea, ERTMS/ETCS (spoor), RIS (binnenvaart), Air Traffic Management, ITS (wegvervoer) en de IJzeren Rijn. Niet-prioritaire projecten komen niet voor opname in het Meerjarenprogramma in aanmerking. Het ligt derhalve voor de hand dat de Nederlandse inzet zich richt op het voeren van een lobby richting de Europese Commissie en eventueel andere lidstaten, het verlenen van deskundige begeleiding bij het opstellen van subsidieaanvragen en het voeren van onderhandelingen in het TEN Financieel Comité teneinde zoveel mogelijk van de hierboven genoemde projecten in het TEN-Meerjarenprogramma onder te brengen. Een besluit over het Meerjarenprogramma zal naar verwachting in mei/juni 2007 vallen. Niet-prioritaire projecten komen mogelijk wel in aanmerking voor subsidie vanuit het jaarlijks te verdelen budget (minimaal 15% van het totaal), al zal ook bij de verdeling hiervan door de Europese Commissie eerst gekeken worden naar de prioritaire projecten die niet in het Meerjarenprogramma zijn opgenomen. Een project dat door NL in dit verband met voorrang naar voren geschoven zal worden is de A2 traverse Maastricht. Momenteel wordt er onderhandeld over een nieuwe TEN verordening waarin de financiële voorwaarden voor subsidieverlening worden vastgelegd. De regering heeft zich ingespannen - en blijft dat de komende tijd doen - om de tekst van deze verordening op een voor Nederland gunstige wijze aan te passen.

009

Het project herstel steenbekledingen Wester- en Oosterschelde heeft een budget van €921 miljoen tegen €912 miljoen vorig jaar. Op het projectblad (blz. 252) staat dat de projectkosten zijn aangepast vanwege aanbestedingsresultaten. Hiermee komt het verschil op €11 miljoen. Zou dit verschil kunnen worden toegelicht?

009

Het verschil van € 11 mln. wordt verklaard door de loon- en prijsbijstelling 2006 en de verwerking van de "leenfaciliteit" van RWS.

010

Het project Hoogwaterbeschermingsprogramma is ingeboekt voor 830 miljoen tegen €394 miljoen vorig jaar. Op het projectblad (blz. 106) wordt een budgetverhoging van €425 miljoen verklaard. Waardoor wordt het verschil van €11 miljoen verklaard?

010

Het verschil van € 11 mln. wordt verklaard door enerzijds de verhoging van € 14 mln. voor de loon- en prijsbijstelling 2006 en anderzijds een verlaging van € 3 mln. voor te behalen aanbestedingsvoordelen.

011

Wat houdt het "Hoogwaterbeschermingsprogramma overige projecten" (€154 miljoen) in? Welke projecten vallen hieronder? Hiervan is geen projectblad toegevoegd.

011

Onder het "Hoogwaterbeschermingsprogramma overige projecten" vallen de projecten Sterkte en Belastingen van de waterkeringen en de Hydraulische randvoorwaarden (vanaf de 2e fase). Deze projecten leveren de noodzakelijke basisinformatie en modellen voor de uitvoering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma en toetsingen van de primaire keringen conform de Wet op de waterkeringen.

012

Wat is de oorzaak van de drastische vermeerdering vergeleken bij de vorige MIT/SNIP in het budget van 20 naar 157 miljoen euro voor de projectorganisatie en het projectmanagement van Ruimte voor de Rivier?

012

De kosten voor de projectorganisatie en het projectmanagement zijn niet gestegen, maar expliciet zichtbaar gemaakt. In het vorige overzicht maakten deze kosten onderdeel uit van de 'uitvoeringskosten'.

013

Welke aanvullende maatregelen zijn er nodig om te voldoen aan de functionele eisen van de Maasroute en welk bedrag is hiermee gemoeid?

013

In het kader van het Plan van Aanpak Beheer en Onderhoud Rijkswaterwegen ('Impuls') wordt achterstallig onderhoud aan Maas en kunstwerken weggewerkt. Bij de start van dit onderhoudsprogramma is afgesproken om binnen het project Maas de meest urgente nautische knelpunten t.a.v. de vaardiepte op te lossen alsmede diverse kunstwerken te renoveren.

Om de gehele Maasroute op de gewenste diepte te krijgen zijn aanvullende baggerwerkzaamheden nodig. Voor de Maasroute zijn deze geraamd op ongeveer €20 mln. Deze aanvullende baggerwerkzaamheden worden in de periode 2011-2020 ter hand genomen. Een aanpak van de resterende achterstand vóór 2010 is niet nodig, omdat de veiligheid van de scheepvaart op de Maas niet in gevaar komt.

014

In het MIT 2007 is een bedrag ad euro 2.870 miljoen gereserveerd voor de Zuiderzeelijn.

- a) Op grond van een kosten-baten analyse door het CPB heeft de minister van Verkeer en Waterstaat besloten dat het project niet in uitvoering zal worden genomen. Nadien heeft de Minister gesteld dat eventueel toch een (goedkopere) variant van de Zuiderzeelijn bespreekbaar is. Wordt er nog onderzoek gedaan naar deze variant en wat zijn daarvan de kosten? Wat is de laatste stand van zaken en wanneer is een definitief besluit te verwachten?
- b) Door het Platform Bereikbaarheid Noordvleugel is in een brief aan de minister van Verkeer en Waterstaat het verzoek gedaan uit de gereserveerde gelden voor de Zuiderzeelijn euro 2,0 miljard beschikbaar te stellen voor OV-verbindingen op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Om welke OV-projecten gaat het in dit verband?
- c) Door het onder b) genoemde Platform wordt gepleit voor aanleg van een OV-verbinding door het IJmeer. Wat zijn de kosten van deze verbinding, is er een kosten-baten analyse van deze verbinding opgesteld en is de PIOV-score bepaald? Zo ja, kunnen deze gegevens aan de Kamer ter beschikking worden gesteld?
- d) Door het onder b) genoemde Platform is de studie 'Verkenning Regionale IJmeerverbinding' gedaan. In deze studie is echter geen deugdelijk onderzoek gedaan naar alternatieven, immers verdubbeling van de capaciteit van het bestaande spoor tussen Amsterdam en Almere is buiten beschouwing gelaten. Acht de Minister het noodzakelijk dat alsnog een volwaardig onderzoek naar alternatieven wordt gedaan en doet de Minister de toezegging dat dit onderzoek in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt gedaan waarvan tevens vervoerwaarde, exploitatie en kosten-baten analyse deel uitmaken? Zal in dit verband door het CPB de kosten-baten analyse worden uitgevoerd?



- e) Zijn er ook door andere regio's verzoeken gedaan aan de minister van Verkeer en Waterstaat om in aanmerking te komen voor (een deel van) de gereserveerde gelden voor de Zuiderzeelijn? Zo ja, om welke regio's en welke projecten gaat het in dit verband?
- f) Wanneer zal naar verwachting door het kabinet worden besloten over de besteding van de gereserveerde gelden voor de Zuiderzeelijn?

014

a) In april van dit jaar is de Structuurvisie Zuiderzeelijn uitgebracht (27658-22), inclusief het beleidsvoornemen van het kabinet. In de Structuurvisie zijn nut en noodzaak van de Zuiderzeelijn en van mogelijke alternatieve maatregelen voor Noord-Nederland en de Noordvleugel van de Randstad onderzocht. Een kosten-baten analyse, uitgevoerd door een extern bureau en getoetst door het CPB, maakt onderdeel uit van de Structuurvisie.

Naar aanleiding van de motie Van Hijum (27658-28) is nader onderzoek uitgevoerd naar onder andere een Zuiderzeelijn in de vorm van een hogesnelheidstrein en een regiospecifiek pakket (alternatieve maatregelen) voor Noord-Nederland. De investeringskosten van de hogesnelheidstrein komen uit op circa € 4 mld.

De onderzoeksresultaten zijn gerapporteerd in een Aanvulling op de Structuurvisie, die op 13 oktober jl. aan de Tweede Kamer is gestuurd (DGP/ZZL/U.06.01523). Ik heb daarin aangegeven dat uit Bestuurlijk Overleg met Noord-Nederland is gebleken dat het op dit moment niet lukt om op basis van de onderzoeksresultaten tot gezamenlijke conclusies te komen en het kabinet het dan ook niet opportuun acht om over de Aanvulling op de Structuurvisie een besluit te nemen. Dit wordt overgelaten aan een volgend kabinet.

- b) Het genoemde bedrag baseert het Platform Bereikbaarheid Noordvleugel op:
- Maatregelen om de capaciteit van het bestaande spoor te vergroten, waarbij o.a. wordt gedacht aan het gedeeltelijk vier-sporig maken van het traject Schiphol-Almere;
  - Een schaa sprong in bereikbaarheid om de doorgroei van Almere tot een stad van 325.000 inwoners in 2030 mogelijk te maken, waarbij het Platform met name denkt aan een OV verbinding via het IJmeer.
- c) Voor een OV verbinding via het IJmeer zijn meerdere varianten onderzocht. Deze varianten zijn onderzocht in de Structuurvisie Zuiderzeelijn en de door het Platform Bereikbaarheid Noordvleugel uitgevoerde Verkenning Regionale IJmeerverbinding. Het betreft de volgende varianten voor een IJmeerverbinding:
- Regionale IJmeermetro: een metroverbinding tussen Diemen en Almere;
  - RER (naar analogie van de RER in Parijs): een regionaal treinproduct tussen Schiphol en Almere, met relatief snelle en op elk station stoppende treinen;
  - Magneetzweefbaan tussen Schiphol en Lelystad.

De onderzoeksresultaten voor deze varianten zijn opgenomen in de Structuurvisie Zuiderzeelijn (27658-22), die in april 2006 aan de Tweede Kamer is aangeboden.

De kosten van de onderzochte varianten voor een IJmeerverbinding variëren van € 1 mld (IJmeermetro) tot circa € 3,5 á 4 mld (RER, magneetweefbaan), waarbij de marge mede wordt bepaald door de keuze van begin- en eindpunt (Schiphol of Amsterdam/Diemen aan de westkant en Almere of Lelystad aan de oostkant).

In de Structuurvisie Zuiderzeelijn zijn tevens de uitkomsten van de uitgevoerde kosten-baten analyses opgenomen. In de Structuurvisie zijn behalve de resultaten van de kosten-baten analyses ook de resultaten van diverse andere effectenstudies opgenomen. Dit betreft onder andere: verkeer- en vervoerstudie, risicoanalyse, business case, ruimtelijke effecten en strategische milieubeoordeling. In de Structuurvisie zijn de onderzoeksresultaten samengevat in een Beoordelingskader. Er is geen PIOV-score (Prioriteringsmodel Infrastructuur Openbaar Vervoer) bepaald, maar de aspecten die in de PIOV methode aan de orde zijn komen ook in de Structuurvisie aan de orde.

d) Het gevraagde onderzoek naar verdubbeling van de capaciteit op het bestaande spoor maakt onderdeel uit van de onlangs gestarte Planstudie OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL). Deze planstudie is een vervolg op o.a. de Structuurvisie Zuiderzeelijn en de Verkenning Regionale IJmeerverbinding.

De planstudie OV SAAL kent een eerste fase, waarin de volgende onderzoeksvragen aan de orde zijn:

- Wat zijn de exacte knelpunten en op welke momenten treden deze knelpunten op?
- Wat zijn kansrijke en kosteneffectieve oplossingen en wat zijn de effecten en consequenties van deze oplossingen voor onder andere de capaciteit van de netwerken en een betere bereikbaarheid van woon- en werkgebieden?
- Wanneer moeten oplossingen gereed zijn, hoe robuust zijn bepaalde oplossingen en hoe zijn zij te faseren?

De volgende oplossingsrichtingen maken onderdeel uit van de scope van de eerste fase van de planstudie:

- Intensivering en eventueel uitbreiding van de verbinding via de Hollandsebrug, inclusief de opties om de binnenlandse HSL-Zuid shuttles na Amsterdam te laten doorrijden, een bypass ten noorden van Weesp en eventueel een verbinding parallel aan een A6-A9-tracé;
- Een verbinding via het IJmeer met de modaliteiten spoor/RER, metro, magneetweefbaan en HOV-bus.

Het doel van de eerste fase van de planstudie OV SAAL is om te komen tot een beperkt aantal alternatieven voor nadere uitwerking in fase 2 van de planstudie. De eerste fase zal in belangrijke mate worden uitgevoerd op basis van bestaand onderzoeksmateriaal, met waar nodig aanvulling. Een aanvulling betreft bijvoorbeeld een nadere vervoeranalyse. Vervoerwaarde, exploitatie en kosten-baten analyse zal - voor zover niet al beschikbaar in de eerste fase - beschikbaar komen in de tweede fase. Het rijk kan niet bepalen of het CPB de kosten-baten analyses uitvoert. Mocht een andere partij de kosten-baten analyses uitvoeren dan zal het CPB gevraagd worden deze te toetsen.

e) Nee, er zijn geen andere regio's die een verzoek daartoe hebben gedaan. De gereserveerde gelden voor de Zuiderzeelijn zijn bedoeld om opgaven voor Noord Nederland en de Noordvleugel te realiseren. Met deze regio's vindt hierover dan ook overleg plaats.

f) Zoals aangegeven in mijn brief van 22 september 2006 (vw06000733) is uit Bestuurlijk Overleg met Noord-Nederland gebleken dat het op dit moment niet lukt om op basis van de onderzoeksresultaten tot gezamenlijke conclusies te komen. Het kabinet acht het dan ook niet opportuun om over de Aanvulling op de Structuurvisie Zuiderzeelijn een besluit te nemen. Dit wordt overgelaten aan een volgend kabinet.

015

Waar en hoe wordt in de Kadernota Railveiligheid het in de paragraaf "AKI-plan en veiligheidsknelpunten" genoemde "zero-vision" beleid (nul doden in het railvervoer) gemotiveerd?

015

De benaming "AKI-plan en VKP" is in eerste instantie in de jaren '90 in het MIT geïntroduceerd voor het verbeterprogramma voor overwegen. Om verwarring over de continuïteit te voorkomen is deze naam gehandhaafd. Het uitvoeringsprogramma van ProRail heeft de naam Programma Verbetering Veiligheid op Overwegen (PVVO) gekregen. In de Kadernota Railveiligheid wordt in hoofdstuk 4 nader ingegaan op onder meer het PVVO. In de Kadernota Railveiligheid is in hoofdstuk 3 uiteengezet wat het streven naar permanente verbetering omvat. In paragraaf 3.4 wordt hierbij de term 'zero-vision' gebruikt.

016

Is het nastreven van zo'n "zero-vision" proportioneel in termen van kosten en baten? Zo ja, op welke wijze?

016

Het begrip "zero-vision" duidt op de voortdurende verbetering die wordt nagestreefd. Zo geeft een sterkere verbetering dan verwacht geen tussentijdse 'ruimte' voor het accepteren van een toename van onveiligheid. Proportionaliteit in termen van kosten-baten betekent dat de concrete te realiseren veiligheidsverbetering afgewogen wordt ten opzichte van de te maken kosten.

017

Waarom staat op pagina 118 nog steeds genoemd dat in 2006 alle resterende AKI's zijn vervangen of opgeheven, terwijl hierover met de Kamer inmiddels hele andere afspraken zijn gemaakt, namelijk dat steeds gekeken zal worden of vervanging dan wel opheffing nodig is vanuit proportionaliteit, en er tenminste een risico-analyse aan ten grondslag moet liggen?

017

Het programma om AKI's te vervangen is gestart eind jaren '90. Een aantal jaar na de start is besloten tot een versnelling van de ombouw. Het programma zal in de komende maanden worden voltooid. Eind 2006 zullen (vrijwel) alle AKI's vervangen zijn door een overweg met bomen (bijvoorbeeld mini-AHOB's), tunnel of omleiding. Het is dus niet zo dat alle overwegen waar nu een AKI staat worden opgeheven. Bij de keuze waar en welke maatregelen ingezet zullen worden, zijn een goede risicoanalyse, maatwerk en proportionaliteit leidende principes.

018

Wat zijn de plannen met betrekking tot het sluiten van spoorwegovergangen op de lijn Arnhem-Winterswijk?

018

Voor het baanvak Arnhem-Winsterwijk zijn geen gebiedsgerichte verbeterplannen in voorbereiding. Op dit moment is voor één overweg in Doetinchem (Lc/Km: 212/35,344) een specifiek project gaande. Een parallelweg zal deze overweg vervangen.

019

Wat zijn de plannen met betrekking tot het sluiten van spoorwegovergangen in de driehoek Tilburg-Boxtel-Eindhoven (De Meierij)?

019

Dit gebiedsgerichte project is in de verkennende fase. Een vastomlijnd overzicht van overwegen en maatregelen is op dit moment niet te geven.

020

Wanneer krijgt de Kamer de in het AO van 22 februari beloofde ProRail-lijst van voorgenomen sluitingen van spoorwegovergangen?

020

Vanuit de Tweede Kamer liggen er momenteel twee zaken waarbij de problematiek rond spoorwegoverwegen expliciet aan de orde is gesteld. Enerzijds betreft dit de motie van het kamerlid Kruijssen c.s. van 8 november 2005 en anderzijds het recente verzoek, deze zomer, van het Kamerlid Duyvendak. Om richting de Tweede Kamer met eenduidige informatie inzake overwegen te komen heb ik er voor gekozen de gevraagde informatie in één overzicht terug te laten komen. In beantwoording van de motie van het kamerlid Kruijssen c.s. is hier melding van gemaakt (zie brief met kenmerk DGP/MDV/U.06.02355). Ik verwacht de gevraagde informatie dit najaar aan de Tweede Kamer te kunnen zenden.

021

In het MIT 2007 is vermeld dat de risicoreservering voor de HSL-Zuid 367 miljoen euro bedraagt, terwijl deze reservering in het MIT 2006 210 miljoen euro bedroeg.

- a) Wat verklaart de exorbitante stijging van de risicoreservering met euro 157 miljoen (75%!)
- b) Wanneer wordt de start van de exploitatie voorzien en zal deze exploitatie worden aanbesteed?
- c) Wat is de stand van zaken inzake de HSL-Oost? Zijn er tracéstudies gedaan en kostencalculaties opgesteld?

021

- a) Bij de HSL-Zuid (MIT 2007; blz. 121, toelichting op de wijzigingen) is in de periode 2003-2006 voor totaal 384 mln aan onttrekkingen uit de risicoreservering verklaard (respectievelijk 174, 113 en 97 mln). Dit bedrag van 384 mln had ook in het MIT 2006 moeten staan. Nu blijkt abusievelijk dat alleen de 113 mln en de 97 mln in het MIT 2006 zijn vermeld (210 mln) en dat de 174 mln niet is opgenomen. Met de verwerking van de definitieve afrekening vogelproblematiek uit de 18e VGR (-17 mln; zie begroting IF, blz. 15) wordt aangesloten bij de door u genoemde 367 mln zoals opgenomen in het MIT 2007. De terugboeking naar de risicoreservering had feitelijk ook als mutatie in het MIT 2007 moeten worden vermeld. De conclusie is dat er t.o.v. het MIT

2006 geen exorbitante stijging is van 157 mln, maar van een daling van 17 mln.

- b) Start exploitatie is voorzien in juli 2007. Het vervoer over de HSL-Zuid is na een aanbesteding gegund aan vervoerder HSA.
- c) Er is een planstudie opdracht aan ProRail gegeven om na te gaan of en in hoeverre een optimalisatieslag (bijv. benuttingsmaatregelen en/of aanpassingen van overwegen) mogelijk is voor het Traject Oost. Voor Driebergen-Zeist, Maarsbergen en Bunnik is een convenant met de regio gesloten en inmiddels een planstudie opdracht gegeven voor een pakket maatregelen ter waarde van € 170 mln. Deze maatregelen betreffen een plaatselijke viersporigheid bij Driebergen en het opheffen van drie overwegen. Zie ook pagina 116 van het MIT/snip-projectenboek.

022

In het MIT 2007 is vermeld dat uit private middelen euro 843 miljoen beschikbaar is of zal komen voor de Betuweroute.

- a) Zijn deze gelden inmiddels beschikbaar gesteld en zo ja, door welke private partijen?
- b) Welke voorwaarden zijn verbonden aan deze private financiering?
- c) Indien de private financiering niet realiseerbaar is, hoe zal het bedrag ad euro 843 miljoen dan worden gedekt?
- d) Wat zijn de meest recente inzichten inzake de exploitatie van de Betuweroute? Welk percentage van de exploitatiekosten zal in de eerste 10 jaar van exploitatie ten laste van de overheid komen?
- e) Wanneer wordt de start van de exploitatie voorzien?

022

- a) Zoals in de brief van 17 februari 2003 door mijn ambtsvoorganger aan de Tweede Kamer is aangegeven, is het niet de verwachting dat de eerder beoogde private bijdrage op een afzienbare termijn kan worden terugverdiend.
- b) Niet van toepassing
- c) Het bedrag is voorgefinancierd uit het Fonds Economische Structuurversterking (FES). Op basis van de Wet FES kunnen De ontvangsten van het Fonds worden gevormd door inkomsten van de Staat voortvloeiend uit de aanleg en exploitatie van infrastructuur als de Betuweroute en de HSL Zuid voor het FES worden bestemd Als er winst wordt gemaakt op de Betuweroute, moet met een gedeelte daarvan het FES worden afbetaald. Mochten in de loop van de tijd dergelijke inkomsten - na aftrek van alle kosten - bestemd worden voor het naar het FES gaan, dan kunnen worden die worden afgeboekt op de voorfinancieringen van de private bijdrage. Voorlopig hoeven die gelden echter niet terug te worden betaald

- d) Op dit moment worden afspraken gemaakt over de exploitatie van de Betuweroute voor een periode van 5 jaar. Tijdens deze periode zal de Minister de opties in kaart brengen voor exploitatie op basis van een aanbesteding na deze periode. De overheidsbijdrage ligt voor de exploitatiekosten in deze 5 jaarsperiode tussen de 60 en 65 % en bedraagt maximaal € 76 mln., waaronder € 10 mln. voor een eventuele aanlooperperiode. Kortheidshalve verwijs ik hier naar mijn brief met bijlagen van 20 maart 2006 aan de Tweede Kamer. Over de hoogte van een mogelijke overheidsbijdrage na 5 jaar valt nu nog geen uitspraak te doen. Deze zal grotendeels afhankelijk zijn van onder meer de tariefontwikkeling op de Betuweroute, het gebruik van de Betuweroute alsook het exploitatiemodel na die 5 jaar
- e) De exploitatie start vanaf het moment waarop de Betuweroute wordt geopend. Zoals toegelicht tijdens het AO van 4 oktober jl. ligt de opening van de Betuweroute per 2 januari 2007 op het kritieke pad. Het streven is er nog steeds op gericht deze datum te halen.

023

In het MIT/SNIP projectenboek staat dat de regio in samenwerking met Rijkswaterstaat een aanzet voor een financieringsplan heeft opgeteld. Wat zijn de geraamde kosten en welke verdeling wordt in het financieringsplan gehanteerd?

023

Ik zal hier op terug komen in brief over de MIT projecten.

024

In het MIT 2007 wordt gesteld dat een bedrag ad euro 4,5 miljard noodzakelijk is voor het oplossen van wegnelpunten in de Noordvleugel. Van dit bedrag is een voorlopige reservering in het FES gemaakt van euro 2 miljard.

- a) Op welke wijze wordt het resterende bedrag ad euro 2,5 miljard gedekt?
- b) Waarop is het totaal gecalculeerde bedrag ad euro 4,5 miljard gebaseerd?
- c) In januari 2006 is de Alternatieven- en Variantennota uitgebracht, gevolgd door een aanvulling daarop in juni 2006. Zijn alle (volwaardige) alternatieven in deze nota diepgaand onderzocht en is een kosten-baten analyse van al deze alternatieven opgesteld?
- d) Is het te reserveren (en deels gereserveerde) bedrag ad euro 4,5 miljard geoormerkt geld dat in ieder geval geen andere bestemming mag krijgen of kan een deel van deze gelden eventueel worden overgeheveld naar andere projecten?
- e) In juni 2005 is een marktscan uitgevoerd. Wat zijn doel en resultaat van deze marktscan?

- f) Zo spoedig mogelijk zullen Rijk en regio tot concrete afspraken komen over de hoofdkeuze van het tracé waarbij de relatie met en de functie van een eventuele (regionale) IJmeerweg aandacht krijgt. Zijn er inmiddels onderzoeken gedaan naar een regionale IJmeerweg waarbij een kosten-baten analyse is opgesteld? Zo nee, zegt de Minister dan toe dat een dergelijk onderzoek wordt uitgevoerd?

024

- a) Voor de periode 2011-2020 is in het FES een reservering gemaakt van € 4,5 mld voor het oplossen van wegknelpunten in de Noordvleugel. Hiervan is € 2 mld gereserveerd voor de periode 2011-2014. De resterende € 2,5 mld staat in het FES gereserveerd voor de periode 2015-2020.
- b) Voor de financiering van de wegontsluiting Noordvleugel is in het FES een bedrag van maximaal € 4,5 mld (prijspeil 2004) gereserveerd voor de periode 2011-2020. Deze middelen zijn bestemd voor het oplossen van wegknelpunten op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere, inclusief groen-blauwe (natuur-water) projecten en de A10 Zuidas. De omvang van de reservering is gebaseerd op ramingen die uitgevoerd zijn tijdens de verkennings- en planstudiefase. Afhankelijk van het te kiezen planstudie-alternatief variëren de kostenramingen van € 1,240 mld tot € 4,205 mld (prijspeil 2005). Daarnaast worden, eveneens afhankelijk van de keuze voor het planstudie-alternatief, tussen de € 116 mln en € 354 mln aan investeringskosten voorzien voor de groenblauwe projecten. Tot slot is € 286 mln gereserveerd voor de A10 Zuidas.
- c) Ja, alle alternatieven zijn diepgaand onderzocht, inclusief een kosten-baten analyse (KBA). Januari 2006 is de eerste KBA in het kader van de planstudie verschenen. Vervolgens is een aanvullende KBA opgesteld, voor onder meer het Locatiespecifieke alternatief. De resultaten hiervan zijn opgenomen in de Overzichtsrapportage van de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere (30687, nr. 2).
- d) Het gereserveerde bedrag ad. € 4,5 mld in het FES is specifiek geormerkt als geld voor de oplossing van wegknelpunten in de Noordvleugel en is daarmee direct gekoppeld aan het oplossen van knelpunten op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere (zie ook 24b).
- e) Om de markt in toenemende mate te betrekken bij de realisatie van infrastructurele projecten, heeft Rijkswaterstaat het instrument marktscan ontwikkeld. Dit instrument heeft tot doel het maken van een adequate afweging of en hoe vroegtijdige betrokkenheid van de markt meerwaarde oplevert. De conclusie is dat vroegtijdige inschakeling van de markt (dat wil zeggen voorafgaand aan het vaststellen van het tracébesluit) bij dit project meerwaarde kan bieden. De manier waarop en de mogelijke meerwaarde varieert per fase van het project. In de eerste fase van de planstudie is er voor gekozen marktpartijen creatieve



oplossingsrichtingen te vragen (ontwikkelcompetitie). Over de resultaten van de ontwikkelcompetitie bent u door mij geïnformeerd bij brief van 16 mei 2006 (vw06000400).

- f) Door de regio is een verkenning uitgevoerd naar een regionale IJmeerverbinding (weg en OV). In dit kader is ook een kosten-batenanalyse uitgevoerd. Daarnaast is op verschillende momenten door het Rijk onderzoek gedaan naar een regionale IJmeerweg. In de Verkenning Haarlemmermeer-Almere, die aan de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere vooraf is gegaan, is de IJmeerweg als oplossingsrichting onderzocht. In de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere is de IJmeerweg, gecombineerd met een snelle openbaar vervoerverbinding, als scenariostudie onderzocht. In het kader van de verkenning en de planstudie is geen kosten-batenanalyse opgesteld. Indien het verdere onderzoek in het kader van de planstudie daartoe aanleiding geeft, bestaat de mogelijkheid op termijn een kosten-batenanalyse naar de IJmeerweg uit te laten voeren.

025

Uit verkennend onderzoek blijkt dat voor 2020 zes perronsporen noodzakelijk zijn op het station Zuid/WTC met integrale viersporigheid voor het traject. In hoeverre is dit realiseerbaar binnen de fasering van de bouw van de dok-variant?

025

Daarover is op dit moment nog geen exact antwoord te geven. Ten eerste dient de planning van het zes-sporige station Zuid/WTC nog nader uit te kristalliseren in de tracé/MER-procedure en de planstudie OV-Noordvleugel. Daarnaast is in de vigerende planning van de Kwartiermaker Zuidas voorzien in start van de bouw van een derde treintunnel ten behoeve van het zes-sporige station Zuid/WTC in 2018 en voltooiing in 2021, maar kunnen daarin in het vervolg van het uitwerkingsproces ook nog optimalisaties mogelijk zijn.

026

In het MIT 2007 wordt een taakstellend budget genoemd ad euro 27 miljoen met betrekking tot het project Fietsenstalling Amsterdam.

- a) Op grond van welke overwegingen c.q. criteria is dit taakstellend budget vastgesteld?
- b) In het MIT 2007 wordt gesteld dat een eerste uitbreiding van de stallingcapaciteit plaatsvindt in het voormalige postzakkengebouw en dat de kosten daarvan circa euro 5 miljoen bedragen. Welke plannen bestaan er inzake de verdere uitbreiding van de stallingcapaciteit en welke kosten zijn daaraan verbonden?

026

Het project Fietsenstalling Amsterdam CS is voor het eerst in het MIT 1999 opgenomen voor een bedrag van f 50 mln (€23 mln). Er zijn vanaf 1999 diverse ontwerpen gemaakt die het beschikbare budget ver te boven gingen en die bovendien tot hoge exploitatielasten geleid zouden hebben. Door prijsbijstellingen is nu een budget beschikbaar van € 27 mln. De opgave is voor dit bedrag 10.000 fietsplaatsen te realiseren. De kosten per fietsplaats zijn op deze locatie hoger dan de richtlijn (€ 1250,-, pp. 2004) die binnen het programma Ruimte voor de Fiets gehanteerd wordt. Op en rond het Centraal Station in Amsterdam is weinig ruimte om aan de vraag naar goede fietsvoorzieningen tegemoet te komen. Bovendien is door inpassingseisen handhaving of verplaatsing van de huidige fietsflat of bouw van een vergelijkbare voorziening niet mogelijk. Op dit moment worden oplossingen verkend aan de zuidoostzijde (Postzakkengebouw), noordwestzijde (in het IJ-gebouw) en aan de zuidwestzijde (onder het open havenfront) van het station. Kostenindicaties zijn op dit moment niet te geven, omdat er nog slechts schetsontwerpen beschikbaar zijn. Uit het budget is een subsidie (€ 4,7 mln, pp. 2005) verleend voor de verbouw van het Postzakkengebouw aan de oostzijde van het station tot fietsenstalling. Dit deelproject is echter stilgelegd vanwege aanzienlijke kostenstijgingen in afwachting of een deel van de problematiek op de twee andere locaties kan worden opgelost. Er is geen redenen het taakstellende karakter van het budget los te laten.

027

Volgens het MIT 2006 zou de oplevering van het project Noord-Zuidlijn te Amsterdam plaatsvinden in 2010/2011. Volgens recente berichtgeving door de gemeente Amsterdam van 25 september 2006 verschuift de oplevering naar voorjaar 2013.

- a) Wat zijn de precieze oorzaken van de ontstane vertraging?
- b) Tot welke kostenstijging leidt de onder a) genoemde vertraging en hoe groot zijn de totale projectkosten volgens de meest actuele raming?
- c) De kosten van de 3 diepe stations Rokin, Vijzelgracht en Ceintuurbaan waren niet opgenomen in de tot dusverre gesloten aannemerscontracten. Zijn er inmiddels contracten door de gemeente Amsterdam gesloten voor de ontgraving van de 3 diepe stations en zo nee, wanneer zullen deze worden gesloten? Hoe hoog bedragen de kosten hiervan en hoe worden deze kosten gedekt?
- d) Is er tot dusverre overleg geweest tussen de gemeente Amsterdam en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat over een eventuele extra bijdrage van het Rijk aan de Noord-Zuidlijn?
- e) Garandeert de Minister dat onverkort wordt vastgehouden aan artikel 4 van de subsidiebeschikking en dat dus een suppletoire subsidieaanvraag van de gemeente Amsterdam op voorhand wordt afgewezen?
- f) Sluit de Minister uit dat een eventuele extra rijksbijdrage aan de Noord-Zuidlijn wordt gegeven uit de gereserveerde gelden voor de Zuiderzeelijn, uit het FES of uit andere rijksmiddelen?

- g) Recentelijk is uitspraak gedaan door de Rechtbank te Haarlem in de procedure die door de gemeente Amsterdam is aangespannen tegen het Rijk c.q. het Ministerie van Verkeer en Waterstaat inzake de indexering van de rijkssubsidie voor de Noord-Zuidlijn. De gemeente Amsterdam is door de Rechtbank in het ongelijk gesteld met grote financiële consequenties voor Amsterdam. Wat is het totale financiële nadeel van de indexering (verschil IBOI en GWW-index) voor de gemeente Amsterdam volgens de door Amsterdam aan de Rechtbank overgelegde berekening en acht de Minister deze berekening realistisch?h) In een persbericht van de gemeente Amsterdam van 25 september 2006 inzake de Noord-Zuidlijn wordt gesteld dat de afspraken met de rijksoverheid niet altijd even hard blijken te zijn geweest. Om welke afspraken tussen Amsterdam en het Rijk gaat het hier en welke afspraken zijn gewijzigd of kunnen eventueel gewijzigd worden?

027

De Noordzuidlijn wordt volledig onder de verantwoordelijkheid en voor risico van de gemeente Amsterdam uitgevoerd. Het Rijk heeft een vaste lumpsum bijdrage voor de aanlegkosten toegekend, waarin, boven op de post onvoorzien van 10%, een extra bijdrage van 10% is opgenomen als bijdrage in de afdekking van alle risico's. De subsidie wordt geïndexeerd conform de in de beschikking vastgelegde methode, zoals die voor alle subsidieprojecten wordt gehanteerd. Deze manier van indexeren is door de Rechtbank geaccordeerd. De subsidie is toegekend aan het ROA, maar die heeft de verantwoordelijkheid voor het project, inclusief alle risico's, overgedragen aan de gemeente Amsterdam. Amsterdam heeft recentelijk gemeld dat door vertragingen bij de werkzaamheden onder het centraal station de oplevering is verschoven naar 2013. De totale kosten worden door Amsterdam thans geraamd op ruim € 1,6 miljard, de rijksbijdrage bedraagt € 1138 miljoen. Overleg over een aanvullende subsidie is niet aan de orde. Mocht het ROA een aanvraag indienen voor een aanvullende subsidie dan zal die worden afgewezen. Dit conform de afspraak met de 2e Kamer dat er geen aanvullende bijdrage zal worden verstrekt. De afspraken op dit punt zijn helder. De indexuitgaven zijn afhankelijk van het bouwtempo en de contracten met de aannemers. Daarvoor is het ROA zelf verantwoordelijk. V&W speelt daarin geen rol.

028

Kan aangeven worden of het voorkeursalternatief van SRE m.b.t. BOSE ook door andere partijen in de regio wordt gedeeld?

028

Het voorkeursalternatief BOSE is binnen het SRE-gebied afgestemd met de betrokken overheden.

Met de provincie N-Brabant en het SRE is op 4 oktober 2006 in het bestuurlijk overleg over het MIT 2007 afgesproken dat binnen een half jaar een haalbaarheidsonderzoek inclusief financieringsmogelijkheden zal worden afgerond naar de oplossingsmogelijkheden voor de problematiek Zuidoost-Brabant. Concreet zal daarbij gekeken worden naar de A2 (lange termijn), BOSE, de N279 Den Bosch - Helmond, de N69 en de A67 Eindhoven - Venlo. Gedurende dit traject worden lopende studies gecontinueerd. Dit haalbaarheidsonderzoek kan leiden tot bijstelling van het voorkeursalternatief.

029

Aangeven wordt dat het budget voor de A73 naar beneden is bijgesteld als gevolg van een te verwachten aanbestedingsmeevaller. Betekent dit ook dat de bijdrage van derden evenredig naar beneden is bijgesteld? Zo nee, waarom niet?

029

De bijdragen van derden wordt niet naar beneden bijgesteld. De regio kiest er even als ik voor de beschikbare gelden te besteden aan verbetering van de infrastructuur binnen de regio Noord-en Midden Limburg. Voor verdere afspraken verwijs ik naar kamervraag 19 Infrastructuurfonds.