

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

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

25 oktober 2001

Bijlage(n)

1

Ons kenmerk

BSG/2001/5464

Uw kenmerk

Onderwerp

Antwoord op de lijst van vragen betreffende de begroting van het infrastructuurfonds voor het jaar 2002 (28 000 A).

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u mede namens de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat toekomen het antwoord op de lijst van vragen, gesteld ter voorbereiding op de behandeling van de begroting van het infrastructuurfonds voor het jaar 2002 (28 000 A).

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos

Lijst van vragen en antwoorden.

1

Kan de regering aangeven waar de intensiveringen uit het regeerakkoord 1998 aan zijn besteed?
Hoeveel van deze intensiveringen zijn in weg danwel in railinfrastructuur terecht gekomen? Kunnen de intensiveringen per project worden aangegeven?

1

Het regeerakkoord-programma tot en met 2010 is als volgt samengesteld:

projectbeschrijving	Gld x f 1 mln	Euro x € 1 mln
Hoofdwegennet	3.195	1.450
Verlengde Westrandweg		
Burgerveen-Leiden		
Omlegging Halsteren		
Zuidelijke ringweg Groningen		
Leeuwarden-Drachten		
DUU's		
Vaarwegen	505	229
Fries-Groningse kanalen (kunstwerken)		
Spoorbrug Grou		
Vaarroute Ketelmeer		
Diverse aansluitingen		
DUU's		
Rail-personen	1.439	653
Utrecht-Geldermalsen		
Arnhem west		
Arnhem 4e perron		
Brede vrije kruising		
Fietsstalling Amsterdam		
Amsterdam-Loenen		
Hemboog		
Rail-goederen	455	206
Roosendaal-Antwerpen		
Diverse projecten waaronder Waalhaven		
HIP-regeling (haven interne projecten)		
Diverse HXII (incodelta, scans, e.d.)		
Reginale terminals		
Regionaal/lokaal	3.671	1.666
Noord-Zuidlijn (cs-n)		
Noord-Zuidlijn (afkoop risico)		
Zuidtangent fase 2/WO		
Tramplus fase 2		
Rotterdam Carnisselande (VINEX)		
Rotterdam Nesseland (VINEX)		
UCP (VINEX)		
Randstadrail		
GDU-impuls		
OWN-impuls		
Station Apeldoorn		
Str. Ontsluiting Lopikerwaard		
Noord-Oost Tilburg		
Hal/Vinex deel a		

Hal/Vinex deel b

Res. Prijscompensatie	2.735	1.241
Totaal incl Res. Prijscompensatie	12.000	5.445

In overleg met de Vaste Kamercommissie is vastgesteld dat informatie op projectniveau als hier gevraagd niet openbaar gemaakt wordt om de onderhandelingen die mijn departement voert met derden niet te frustreren.

In een besloten MIT-overleg met de Kamercommissie, heb ik, zowel vorig jaar als het jaar daarvoor, de Kamer echter inzicht gegeven in de opbouw van het programma.

2

Kan een geactualiseerd overzicht worden gegeven van alle geplande benuttingsmaatregelen met daarbij een duidelijk tijdspad? (blz. 9)

2

De begin 2001 aan u toegestuurde brochure ``Benutten Hoofdwegen 2001 - 2006``, waarin het programma is beschreven, is tot en met 2004 aktueel. Voor de periode na 2005 wordt gewerkt aan een nieuw programma, waarin, gelet op de dynamiek van Benutting, accentverschillen zullen gaan optreden.

3

Hoe zal worden voorkomen dat de invoering van Wiegth-in-Motion Video-systemen (WIM-VID) zal leiden tot uitwijkgedrag van vrachtauto's naar andere, vaak kleinere wegen, met alle negatieve gevolgen voor congestie en verkeersveiligheid van dien? (blz. 11)

3

De WIM-VID systemen, die dit jaar operationeel zijn op 7 locaties van het hoofdwegennet, worden gebruikt voor een sterke intensivering van de controle van vrachtauto's op overbelading. Van begin af aan is in het project rekening gehouden met de mogelijkheid dat vrachtauto's, teneinde de controles te ontlopen, uitwijken naar het onderliggend wegennet. Rond alle meetpunten zijn daarom de logischerwijs te benutten omrijroutes in kaart gebracht. Op deze omrijroutes vindt extra registratie en extra handhaving plaats, hiertoe zijn tussen de Inspectie van Verkeer en Waterstaat en de KLPD afspraken gemaakt. De registraties en andere signalen die worden ontvangen worden benut om zonedig extra handavings-inspanningen uit te voeren. Via de communicatie over het project is het betrokken bedrijfsleven van de inzet op omrijroutes op de hoogte gesteld. In de voorziene evaluatie over het gebruik en het effect van de systemen zal tevens aandacht worden besteed aan het mogelijke optreden van omrij-effecten.

4

Kan duidelijk inzicht worden gegeven in de voortgang van het project `Zandmaas` met daarbij de meest geactualiseerde tijdsplanning en uitvoeringsvariant? In hoeverre kan de regering hard maken dat de gebrekkige voortgang niet komt door de voortdurende onduidelijkheid op nationaal niveau over het al dan niet beschikbaar komen van het totaal bedrag van 500 miljoen gulden, nodig voor de combinatie van veiligheid en natuurontwikkeling? In hoeverre kan de regering garanderen dat bij verdeling van de ICES-gelden niet aan het bedrag van 500 miljoen gulden dat nodig is de integrale uitvoering van het project zandmaas zal worden getornd? (blz. 13)

4

Over het tempo van de besluitvorming inzake het project Zandmaas heb ik de Tweede Kamer middels een recente brief geïnformeerd. In de brief ben ik ingegaan op de redenen voor de optredende vertraging (veelheid van inspraakreacties en

samenloop met streekplan). In de actuele tijdsplanning voor project Zandmaas is voorzien in het nemen van een tracébesluit eind 2001 - begin 2002. Het bijbehorende streekplan, waarin de rest van de maatregelen uit het zgn. pakket I wordt ondergebracht, zal begin 2002 worden vastgesteld. Beide besluiten zullen tegelijkertijd worden gepubliceerd. De start van de daadwerkelijke uitvoering is voorzien in 2003. Zoals al aangegeven, zijn de in het kader van de Zandmaas beoogde maatregelen nadrukkelijk 'opgeknipt' in twee gescheiden pakketten. Voor pakket I (veiligheid en beperkte natuurdoelstelling) is al wel budget beschikbaar; voor pakket II (integrale natuurdoelstelling) nog niet. Voor de onderscheiden pakketten worden afzonderlijke procedures doorlopen. Voor pakket I wordt thans de gecombineerde Tracéwet - streekplanprocedure doorlopen. Voor pakket II zal, zodra er een oplossing ontstaat ten aanzien van de financiële problematiek, een aanvullende (streekplan)procedure worden doorlopen. Hiermee wordt naar mijn mening voldoende onderstreept dat het nog niet beschikbaar zijn van een financiële dekking voor pakket II, geen belemmering is voor de besluitvorming inzake (de realisatie van) pakket I. Besluitvorming inzake de door mijn collega van LNV ingediende ICES-claim ad f 500 miljoen voor realisatie van pakket II, zal plaatshebben in het volgend kabinet.

5

Een van de eerste stappen op weg naar decentralisatie van regionaal verkeer en vervoer is de ophoging van de GDU-grens tot 500 miljoen gulden. Kan de regering aangeven in hoeverre samen met deze verruiming van de grens, ook een adequate ophoging van de totale pot aan GDU-middelen tot stand is gekomen? (blz. 15)

5

Naast de reeds op artikel 01.03 van het Infrastructuurfonds beschikbare middelen voor regionale en lokale infrastructuur is voor aanvullende financiering een voorstel in het kader van de ICES investeringsimpuls ingediend van f 5 miljard (€ 2,27 miljard) voor verbetering van de regionale bereikbaarheid en f 5 miljard (€ 2,27 miljard) voor verkeersveiligheid. Over de mate van honorering ontstaat pas duidelijkheid bij de komende kabinetsformatie.

6

Hoe ziet de regering de verdere procedure van de A4 Midden-Delfland? (blz. 17)

6

Op 18 oktober j.l. heeft de heer Norder mij de rapportage van de Stuurgroep Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam (IODS) aangeboden. Deze rapportage zal ik u op korte termijn doen toe-komen. Momenteel ben ik in overleg met de Minister van VROM en de Staatssecretaris van LNV bezig met het opstellen van een reactie op dit rapport. Ik hoop binnen afzienbare tijd aan de hand van deze gezamenlijke reactie met u nader van gedachte te kunnen wisselen over de rapportage van de Stuurgroep IODS. Ik streef ernaar u voor de behandeling van het MIT-Projectenboek een gezamenlijke reactie te kunnen geven.

7

Hoe beoordeelt de regering de tunnel A6/A9 als het gaat om natuuraantasting, zoals verwoord door milieuorganisaties? Welke alternatieve tracés worden gezien? (blz. 17)

7

Mede in vervolg op de BOR-afspraken studeren de initiatiefnemers van de aanleg van deze verbinding, zijnde de gemeente Amsterdam en de Provincie Noord-Holland, samen met de Vereniging voor Behoud van Natuurmonumenten op de haalbaarheid en de milieugevolgen van een dergelijke verbinding. Op basis van deze studie kunnen vervolgstappen worden bepaald waarbij het Rijk zich een oordeel kan vormen, dat uiteraard met uw Kamer besproken zal worden.

8

Waarom zijn in 2004 t.o.v. 2003 minder uitgaven uit het Infrastructuurfonds voorzien? (blz. 21)

8

Vanaf 2004 neemt het investeringstempo van met name de Betuweroute en de HSL af. Daarnaast zit er een dip in de ontvangsten uit het Fes waardoor het programma in enkele jaren bewust lager is neergezet.

9

Kunt u aangeven of er verschillen zijn tussen het oorspronkelijke tracébesluit A73 en de huidige uitvoeringsplannen A73? Welke zijn deze verschillen? (blz. 22 en 32)

9

Het ontwerp is bij de uitwerking van het tracébesluit, onder meer uit oogpunt van milieu en landschap geoptimaliseerd. Dit heeft geleid tot een aantal aanpassingen ten opzichte van het tracébesluit uit 1995.

Meest significante voorbeelden hiervan zijn:

- In plaats van een hoge ligging van de RW73-zuid in de gemeente Ambt Monfort ter hoogte van het landgoed Rosendaal, een ligging op maaiveld om de invloed op de omgeving en het landschap zo veel mogelijk te beperken;
- Een verschuiving van het tracé in Tegelen om een ecologisch waardevolle steilrand te sparen;
- Over het gehele tracé zo laag mogelijke ligging van RW73 uit landschappelijk oogpunt maar wel boven de hoogst bekende grondwaterstand.

10

Is het standpunt van de ANWB bekend, getuige de brief van 8 oktober 2001 aan de Tweede Kamer der Staten Generaal, over de aanleg van de A73 op de oostoever, en is de regering mede naar aanleiding hiervan bereid om tot een heroverweging van het tracé over te gaan? (blz. 22 en 32)

10

Het standpunt van de ANWB en het aanbod van de natuur- en milieuorganisaties zijn bekend. Op basis van het in 1995 genomen tracébesluit voor de oostoever van de Maas worden thans de bestemmings-plannen herzien. In het kader van de herziening van het bestemmingsplan Swalmen is een ontheffingsaanvraag op grond van de Natuurbeschermingswet ingediend. Een beslissing daarop wordt binnenkort verwacht.

11

Hoe beoordeelt de regering het gezamenlijke aanbod van de natuur en milieu organisaties om te komen tot een convenant over de aanleg van de A73 op de westoever? Wat is de reactie van de regering op het gelijklopende standpunt van de ANWB? (blz. 22 en 32)

11

Zie antwoord op vraag 10.

12

Is het u bekend dat de Europese Commissie formeel antwoord van de regering wil over vragen die leven rond de aanleg van de A73 op de oostoever, en de mogelijke gevolgen hiervan voor gebieden die onder de Natuurbeschermingswet (NB-wet) en de Habitat- en Vogelrichtlijn vallen? Wat is de stand van zaken rond de ontheffingsaanvraag ingevolge de NB-wet? (blz. 22 en 32)

12

Ja, dit is bekend. De ontheffingsaanvraag is op 4 juli 2001 bij het Ministerie van LNV ingediend. Een beslissing wordt binnenkort verwacht.

13

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de planstudiefase van de A2 Maastricht? Wanneer is deze gereed? Wanneer is uitvoering voorzien? Wanneer neemt de regering hier een besluit over? (blz. 23)

13

Op dit moment wordt voortvarend aan het provinciaal onderzoek naar het probleemoplossend vermogen en de marktmogelijkheden voor integrale oplossingen van de A2 Passage Maastricht gewerkt. De resultaten van dit onderzoek worden mij naar verwachting nog voor eind 2001 toegestuurd. Op basis hiervan zal ik een besluit nemen over het vervolgtraject.

14

Waarom worden inpassingskosten niet expliciet vermeld bij artikel 01.01.02 Aanleg Rijkswegen? (blz. 24)

14

Hiervoor zijn diverse redenen. De inpassing vormt een integraal onderdeel van het wegontwerp. Dat begint al met de tracékeuze, waarbij bebouwing en kwetsbare natuur zoveel als mogelijk wordt ontzien. Indien daar bovenop hele specifieke aanvullende inpassingsmaatregelen worden getroffen (ecoducten, tunnels, en dergelijke) worden de kosten hiervan voor nieuwe projecten, indien mogelijk, wel apart zichtbaar gemaakt. Een overzicht daarvan alsmede de wijze waarop V&W met inpassing omgaat is aan de Kamer gestuurd bij brief van 20 september 1999. Daarnaast gaat de ramingsmethodiek die wordt gehanteerd voor de hoofdwegenprojecten uit van de kostencomponenten van de projecten (grondwerk, verhardingen, engineeringkosten, en dergelijke) en niet van de motivering van de kosten (veiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid).

15

Wordt de ramingsmethodiek aangepast, wegens overschrijdingen, ondanks zekerheidsmarges van 10%? Waarom wel of waarom niet? (blz. 24)

15

De ramingsmethodiek wordt niet aangepast wegens overschrijdingen. De ramingen van de kosten voor aanleg projecten zijn gebaseerd op de binnen RWS vastgestelde PRI-systematiek voortgekomen uit het enkele jaren geleden daartoe gestarte Project Ramingen Infrastructuur. Deze ramingsmethodiek hanteert onzekerheidsmarges die aan het begin van de planstudiefase nog 50% belopen maar aan het begin van de uitvoering teruggebracht zijn tot 10%. Uitgangspunt daarvoor is een zgn. bedrijfseconomische raming. V&W doet er niet verstandig aan om de conjuncturele prijseffecten van de vraag op de GWW-markt in haar projectkosten te verwerken.

Er zit immers meestal een tamelijk lange periode tussen het opstellen van de raming en de feitelijke uitvoering van een project. Een bedrijfseconomische raming biedt dan de beste garantie voor consistentie. Lange termijn markteffecten maken wel deel uit van de ramingen.

16

Kan de regering aangeven wat de effecten zijn van op- en afritten voor filevorming op rijksnelwegen? En in welke mate en onder welke omstandigheden de aanleg van parallelwegen voor het (inter)lokale verkeer een alternatief kan zijn voor verbreding van de snelweg? Kan dit toegelicht worden aan de hand van een concreet voorbeeld, zoals de A12 bij Veenendaal en Ede? (blz. 24 en 32)

16

Het is bekend, dat op- en afritten de doorstroming op het Hoofdwegennet negatief beïnvloeden. Het is daarom, dat ik terughoudend ben in het realiseren van extra aansluitingen. De situatie op de A12 bij Veenendaal en Ede kan hier als voorbeeld dienen. Door aansluiting van de A30 en de Oostelijke Rondweg Veenendaal op de A12 is hier in de nabije toekomst sprake van 3 aansluitingen en een knooppunt binnen een afstand van 7 km. Het niet aanpassen van de A12 leidt ongetwijfeld tot grote verstoringen in de doorstroming ter plaatse. Het aanleggen van een parallelbaan is daarom als variant meegenomen in de planstudie en wordt in de komende besluitvorming betrokken. Het betreft echter wel een oplossing, die relatief duur is en veel extra ruimte vraagt.

17

Hoe is de motie Dijsselbloem, met betrekking tot het oplossen van leefbaarheidknelpunten, verwerkt in het beheer en onderhoud c.q. aanleg Rijkswegen? (blz. 28)

17

Over de motie Dijsselbloem heb ik u geïnformeerd bij brief van 24 september j.l (DGP/VI/u.01.02972). Een inventarisatie van leefbaarheidsknelpunten verwacht ik begin volgend jaar uw kamer aan te kunnen bieden. Dan kunnen de resultaten ook verwerkt worden in de programma's.

18

Aan welke projecten, en voor welk bedrag wordt in 2001 aan ontsnippering besteed? (blz. 28)

18

Zie het antwoord op vraag 19.

19

Op welke wijze is het amendement van der Steenhoven (27400 A nr. 17) omgezet in intensiveringen ten behoeve van ontsnippering? (blz. 28)

19

VenW heeft besloten tot een structurele intensivering van het uitvoeringsprogramma ontsnippering. Daarbij wordt het budget voor ontsnippering geleidelijk omhoog gebracht van f 10 mln/jaar naar

f 25 mln/jaar. Het tempo waarin dit kan gebeuren, is afhankelijk van het aantal maatregelen dat uitvoeringsgereed en voldoende afgestemd is met (met maatregelen van) andere overheden. Met name de grote ontsnipperingswerken, zoals ecoducten, kosten veel voorbereidingstijd, zowel in planologische, bestuurlijke als in civieltechnische zin. Vanwege bovenstaande uitvoeringsaspecten wordt de extra f 15 mln voor ontsnippering verspreid over 2001 en 2002 uitgegeven. Samen met de reguliere f 10 mln voor ontsnippering leidt dit tot een programma van f 17 mln in 2001 en f 18 mln in 2002. Met de uitvoering van het extra pakket wordt een flinke aanslag gedaan op de voorraad besteksklare ontsnipperingswerken. Door VenW worden nu – in samenspraak met alle betrokkenen – nieuwe ontsnipperingswerken uitvoeringsgereed gemaakt. Dit zal ertoe leiden dat vanaf 2005 structureel

f 25 ml/jaar uitgegeven wordt aan ontsnippering. In 2003 en 2004 zal dat nog f 14 mln zijn. Hiermee ontstaat een realistisch, uitvoerbaar ontsnipperingsprogramma dat aansluit op en afgestemd is met de ontsnipperingsmaatregelen van andere overheden. Zoals gezegd zoekt VenW zoveel mogelijk samenwerking met andere overheden. Dit heeft ertoe geleid dat bijvoorbeeld het ecoduct De Mortelen over de A2 in Noord-Brabant gezamenlijk met de provincie Noord-Brabant en het ministerie van LNV uitgevoerd wordt, waardoor een grootschaliger ecoduct gerealiseerd kan worden. Op dit moment heeft VenW het ontsnipperingsprogramma voor de jaren 2001 tot en met 2004 concreet ingevuld. In totaal gaat het hierbij om 139 projecten. Dit zijn zowel kleine (maar zeer effectieve) maatregelen en middelgrote projecten, als ook grote meerjarige projecten. Zo zal in de komende periode gewerkt worden aan ecoduct De Borkeld over de A1, ecoduct De Boekelerhoek over de A35, een ecoduct over de A28, ecoduct Crailo over de A1 bij Laren en het reeds genoemde ecoduct De Mortelen over de A2.

20

Hoeveel geld staat er specifiek voor ontsnippering gereserveerd voor 2002? En de verdere jaren? Hoe wordt het geld voor 2002 volgens planning besteed? (blz. 28)

20

Zie het antwoord op vraag 19.

21

Hoe beoordeelt de regering de door Twijnstra en Gudde geconstateerde verminderde investering in het onderhoud van het spoor van de afgelopen jaren? (blz. 32)

21

Bij de boekhoudkundige scheiding van RIB in 1995 was een meerjarenafspraak gemaakt met RIB voor de periode 1995-2000. In deze reeks was een efficiencykorting opgenomen van 2% per jaar. Er hebben sinds die periode een aantal mutaties plaats gevonden waardoor het budget minder sterk is verlaagd dan in 1995 was afgesproken. Zo is bijvoorbeeld het budget voor het daadwerkelijke onderhoud (kleinschalig onderhoud, grootschalig onderhoud, onderhoud stations en bovenbouwvernieuwing) vanaf 1997 structureel met 100 mln verhoogd. Er is in 2000 bij najaarsnota f. 140 mln extra budget toegekend. Deze f. 140 mln zijn niet verwerkt in schema 20 van Twijnstra en Gudde. Conclusie is dat ten opzichte van 1995 de investeringen zijn toegenomen met uitzondering van het jaar 1999. De regering is daarom van oordeel dat er niet sprake is van verminderde investeringen. Dit betekent echter nog niet dat er voor de toekomstige jaren met het huidige investeringsniveau kan worden volstaan.

22

Hoe beoordeelt de regering het door Twijnstra en Gudde geconstateerde tekort van 2 miljard aan noodzakelijke investeringen de komende 5 jaar, omwille van de kwaliteit van het spoor? (blz. 32)

22

De eerste twee jaar zijn er geen tekorten. De aanvraag van Railinfrabeheer wordt gedekt uit de beschikbare middelen op de begroting, de gebruiksvergoeding en het Fonds Eenmalige Bijdrage NS. Railinfrabeheer vraagt voor de komende jaren een hogere bijdrage dan gebruikelijk voor het beheer en de instandhouding van de infrastructuur, om de bovenbouw te kunnen vernieuwen van sporen die aan het einde van hun technische levensduur zijn, als ook voor het (vervroegd) vervangen van constructies met gebreken, zoals NEFIT en NP 46. Deze laatste sporen gaan korter mee dan de gemiddelde levensduur van 30 à 35 jaar. Voor de vernieuwing van de bovenbouw zijn de komende 10 à 20 jaar forse vervangingsinvesteringen nodig. De inmiddels wat afgevlakte piek in de uitgaven vindt zijn oorsprong in het snelle herstel van de oorlogsschade vlak na WO II, waarbij het spoorwagennet in een vrij kort tijdbestek is opgebouwd. In de jaren zeventig is de bovenbouw van deze sporen vervangen. Nu dertig jaar later, en een technische levensduur verder, is het opnieuw nodig om de bovenbouw van een groot deel van het spoorwagennet te gaan vervangen. De opgave valt dit keer wat zwaarder uit, omdat ook de bovenbouw van de nieuwbouwprojecten uit de jaren zestig en zeventig inmiddels aan vervanging toe is. Met de noodzakelijke vernieuwing van constructies met problemen levert dat een vrij omvangrijk programma op, waarvoor het Kabinet in het kader van de Herbezinning Spoor heeft besloten te gaan onderzoeken wat er moet gebeuren aan deze en andere knelpunten. Integraal wordt gezien, in welke mate aanvullende middelen nodig zijn, naast de reeds geprogrammeerde budgetten. Blijkt dit het geval te zijn, dan zal worden bezien hoe hiervoor dekking kan worden gevonden uit herprioritering binnen het infrastructuurfonds, mogelijk ten laste van de aanleginvesteringen en/of uit herprioritering binnen het Fonds Eenmalige bijdrage NS en/of uit additionele middelen. Zoals afgesproken met u in het AO van 9 oktober ontvangt u voor de begrotingsbehandeling van 6 november nog een schriftelijke toelichting op de afgesproken kwaliteit van infrastructuur en de financiering daarvan.

23

Kan een overzicht worden gegeven van de jaarlijkse aantallen storingen aan de fysieke infrastructuur, naar type storing (spoor, wissel, computeraansturing, sein, etc.) voor de jaren 1990 tot nu? (blz. 32)

23

Een trendontwikkeling voor de jaren 1990 tot nu is op het door u gevraagde detailniveau niet beschikbaar. De registratie is in de loop der jaren een aantal keren gewijzigd, waardoor de gegevens niet meer goed vergelijkbaar zijn. Railinfrabeheer laat de storingen aan de infrastructuur registreren. Aangezien meer dan de helft van de storingen veroorzaakt worden door technisch falen, is de registratie voor de categorie techniek het meest uitgebreid. De hoofdindeling binnen techniek is naar systemen, zoals seinwezen, kunstwerken, energievoorziening, baan, telecom, Post 21/verkeersbeheersing, gebouwen en installaties. Per systeem wordt een onderverdeling gemaakt, de zogenoemde equipmentsoorten, bij baan zijn dat er 18 en bij seinwezen 29. De storingen worden per equipmentsoort of soms nog gedetailleerder geregistreerd. Railverkeersleiding registreert het aantal storingen (middels de inbreng van "het geeltje") en houdt een databestand bij. Vanaf 1-1-1998 wordt voor de registratie door Railverkeersleiding een aangepaste systematiek toegepast. De registratie van Railinfrabeheer en van Railverkeersleiding worden, in verband met het streven naar het verbeteren van de registratie van storingen, sinds kort met elkaar vergeleken. Vanaf 1998 is het aantal meldingen met betrekking tot Railinfrabeheer afgenomen, in het afgelopen jaar met 9%. Van het aantal meldingen is 59% te wijten aan het technisch falen van infrastructuur elementen waarvan de helft te wijten is aan het seinwezen en eenzesde aan energievoorziening en verkeersbeheersing, 30% aan derden (suicide, aanrijdingen op overwegen, bommeldingen op stations, en dergelijke), 6% aan de uitloop van buitendienststellingen en 5% aan weersinvloeden. Railinfrabeheer lijkt daarmee een trend ingezet te hebben naar minder storingen en daarmee op de goede weg, maar het kan nog beter. Daarom is afgesproken door een gezamenlijke inspanning van taakorganisaties en vervoerders het aantal storingen dat toe geschreven wordt aan de infrastructuur in de periode 2001 - 2005 nog eens met 35-40% te doen afnemen.

24

Is de planstudie Sloelijn vertraagd omdat de gevolgen van meer goederenverkeer niet goed ingeschat waren met betrekking tot geluids- en stankoverlast alsook veiligheid? Wordt er daarom nagedacht over een nieuwe tracé (blz. 35)

24

De planstudie Sloelijn was vertraagd omdat het meer tijd kostte om de gevolgen van de realisatie van de Westerschelde Container Terminal mee te nemen in de Trajectnota/MER Sloelijn. Ook zijn de effecten van het toenemende goederentreinverkeer voor Goes en Kapelle in de studie meegenomen. Ik heb de Tweede Kamer daarover in mijn brief van 12 mei 2000 geïnformeerd. In mijn brief van 9 mei 2001 is aan de tweede kamer gemeld dat de Trajectnota/mer Sloelijn ter visie is gelegd. Nieuwe tracés (alternatief 1 en alternatief 2) hebben van meet af aan deel uitgemaakt van de tracéwetstudie.

25

Is voor de in aanbouw zijnde spoorverdubbeling Utrecht – Amsterdam bezuinigd op de oorspronkelijk geplande tunnels in Utrecht - stad? Zo ja, wat is hiervoor de reden? Wat is de stand van zaken van de geplande extra ondertunneling in Utrecht van de spoorlijn ten behoeve van het vrachtverkeer voor onder andere Wisselbouw? (blz. 35)

25

Er is/wordt niet bezuinigd op enige oorspronkelijk geplande tunnel (onderdoorgang) in Utrecht-stad. Alle geplande onderdoorgangen (Wisselbouw, Cartesiusweg en Julianaparklaan) worden uitgevoerd. Voor de onderdoorgangen Juliaparklaan en Cartesiusweg zijn de bestekken nagenoeg afgerond en zal de aanbesteding binnenkort starten. De bouwvergunningen zijn verleend. Voor de onderdoorgang Wisselbouw is geen sprake van een extra ondertunneling, maar is in overleg met betrokkenen besloten om de bestaande onderdoorgang voor de tweede spoorontsluiting van het wisselbouwbedrijf te vervangen door een wegontsluiting. Hiervoor wordt het Definitief Ontwerp thans gemaakt, waarna de bouwvergunning wordt aangevraagd.

26

Heeft het schrappen van het project ``spoorlanen`` in Utrecht consequenties voor de kosten en de vorm van uitvoering van de spoorverdubbeling Utrecht - Amsterdam in Utrecht? (blz. 35)

26

Het schrappen van het wegproject Spoorlaan door B&W van Utrecht heeft nauwelijks consequenties gehad voor de spoorverdubbeling Utrecht – Amsterdam . Vanaf het begin was het ontwerp en de planvorming zo georganiseerd dat de Spoorlaan vanuit afzonderlijke werkpakketten zou worden uitgevoerd, welke tegelijk met werkzaamheden voor de spoorverdubbeling konden worden aanbesteed. Bij het schrappen van de Spoorlaan zijn deze werkpakketten vanuit de gemeente Utrecht stilgezet respectievelijk geannuleerd. Voor ontwerp en kosten van de spoorverdubbeling heeft dit geen gevolgen. Het ontwerp voor de spoorverdubbeling wordt onverkort uitgevoerd. Kosten die Railinfrabeheer reeds had gemaakt ten behoeve van de Spoorlaan, te weten enkele kabelverleggingen, worden door de gemeente aan Railinfrabeheer vergoed op basis van de daadwerkelijk gemaakte kosten. Er is hooguit sprake van wegvallen van enkele potentiële voordelen (meevallers) omdat met de Spoorlaan synergie had kunnen worden bereikt (bijvoorbeeld minder grondverwerving omdat Railinfrabeheer het talud niet had behoeven te verwerven in eigendom). Het oorspronkelijke en thans in uitvoering zijnde plan en de door het ministerie verleende beschikking waren overigens niet gebaseerd op dergelijke synergie-effecten.

27

Hoe worden de opbrengsten van circa 3 mrd Nlg van de verkoop van deelnemen van de NS in bijvoorbeeld Telfort besteed? Aan welke producten, en in welke jaren? (blz. 35)

27

Over de besteding van deze middelen is er een overeenkomst afgesloten tussen NS en Railinfrabeheer. De middelen zijn opgenomen binnen het Fonds Eenmalige Bijdrage NS (FENS) en worden beheerd (belegd) door het Ministerie van Financien.

Volgens deze overeenkomst worden de middelen tussen 2001 en 2005 uitgegeven aan de volgende producten.

Verbetering reisinformatie

Verbetering toegankelijkheid stations

Ontwikkeling chipcard

Verbetering kwaliteit stations

Onderhoud, vernieuwing en veiligheid railinfrastructuur

28

Is er bij de 1475 mln, waarvan is aangegeven in de brief van 7 september over de herbezinning spoor dat deze middelen worden besteed aan de kwaliteit van het spoorwegnet, ook daadwerkelijk nieuw geld voor de spoorsector? Zo ja, wat is de herkomst van dit bedrag? (blz. 35)

28

Het Kabinet heeft besloten tot de volgende verbeteringen in de railinfrastructuur:

- Realisatie van kleine infrastructuur maatregelen (ruim 1 miljard gulden, waarvan vijf maal 125 mln leenfaciliteit RIB; 400 mln gelden uit het Fonds Eenmalige bijdrage NS)
- Verbetering van de bedrijfszekerheid van infrastructuur (er is reeds 140 mln extra geïnvesteerd; 200 mln komt versneld beschikbaar in 2001, plus ruim 200 mln na 2001 Fonds Eenmalige bijdrage NS)
- Verder is boven op de jaarlijkse bijdrage van 65 mln voor verbetering van overwegen, dit jaar 250 mln extra beschikbaar gesteld. Deze maatregelen zijn ook van groot belang voor de bedrijfszekerheid, c.q. het verminderen van stremmingen door ongevallen.

Alle investeringen lopen via de begroting met uitzondering van de bijdragen uit het Fonds Eenmalige bijdrage NS. De besluitvorming over de extra middelen is in diverse stappen gezet, onder andere bij de onderhandelingen over het overgangcontract II, over de eenmalige bijdrage NS en de besluitvorming over de herbezinning. In de brief van 7 september is een totaal overzicht gegeven van de afgesproken verbeteringen die in de periode najaar 2001 tot op heden zijn gemaakt. De leencapaciteit van RIB is onderdeel van de reguliere leencapaciteit. De leencapaciteit wordt gebruikt voor zeer verschillende doeleinden, zowel investeringen om de capaciteit van het baanvak en stations als de kwaliteit van de infrastructuur van baanvak en station te verbeteren inclusief de verbeteringen in de huidige technische systemen. In het afgelopen jaar is op diverse momenten de prioritering aan de orde geweest van de besteding van het budget. Daarbij is besloten de vrije ruimte in de leenfaciliteit in de periode 2001-2005 volledig in te zetten voor het realiseren van de uitbreiding van de capaciteit, zodat het bestaande spoorweginfrastructuurnetwerk op korte termijn beter benut kan worden.

De afgesproken groei-doelstellingen met de vervoerders als de afgesproken verbeteringen in de punctualiteit van de dienstregeling, kunnen daardoor, in samenhang met de andere genoemde investeringen, op het bestaande infrastructuurnetwerk binnen de afgesproken termijn worden gerealiseerd.

29

Welk deel van de intensivering van 1475 mln. in het spoor (brief 7 september jl.) komt van de V&W- begroting? (blz. 38)

29

Zie het antwoord op vraag 28.

30

Is de leencapaciteit van RIB die voor een groot deel de voeding vormt voor de 1475 mln. (brief van 7 september over herbezinning spoor) welke aan de kwaliteit van het spoor zal worden besteed, onderdeel van de reguliere leencapaciteit? Zo ja, waarom wordt dit nu als extra impuls gepresenteerd? Zo nee, op welke wijze is de leencapaciteit vergroot? (blz. 38)

30

Zie het antwoord op vraag 28.

31

Kan een laatste stand van zaken worden gegeven met betrekking tot de voortgang van de diverse light-rail projecten? (blz. 41)

31

Na de Uitvoeringsnotitie lightrail van 3 december 1999 heb ik de Vaste Kamercommissie van Verkeer en Waterstaat dit jaar in mijn brieven van 5 februari en van 19 juni uitvoerig verslag gedaan over de stand van zaken lightrail. Als antwoord op de vragen 28 (Hoofdstuk 12) en 31 (Infrafonds) wil ik graag naar de laatste brief verwijzen en bij de beantwoording van de vragen mij slechts richten op de wijzigingen ten opzichte van de stand van zaken zoals aangeven in mijn schrijven van juni 2001. Randstadspoor. Wat betreft Randstadspoor kan ik mededelen dat kort na deze laatste brief op 13 juli de bestuursovereenkomst bereikbaarheidsoffensief regio Utrecht is getekend. Daarmee komen de extra middelen ad 725 mln voor het project VleuGel en daarmee ook Randstadspoor beschikbaar.

Regionet. Wat betreft Regionet Korte Termijn worden op dit moment de resultaten van Toergoed 2005 bestudeerd. Dit moet binnenkort leiden tot besluitvorming over de hiervoor benodigde infrastructuurprojecten. De resultaten van de studies met betrekking tot regionet tweede fase, 2010+ met doorkijk naar 2020, worden in het eerste kwartaal van 2002 verwacht. Randstadrail. De regio's en VenW werken momenteel aan een overeenkomst over de aanleg Rijn Gouwelijn. De provincie ZH is van plan om eind 2002 te starten met proeven met light-rail voertuigen tussen Gouda en Alphen. IGO+. Zoals in juni gemeld rijden sinds 10 juni 2001 lightrail voertuigen van het type Lint 41 tussen Winterswijk en Zutphen. Heerlen-Aken. Eveneens sinds 10 juni 2001 rijden op dit traject Talent lightrain voertuigen. Haarlem-Zandvoort. De provincie NH is van plan om in 2002 te starten met een proef met lightrain op bestaand spoor op dit traject. STOV Groningen. Zoals gemeld in de brief van juni j.l. zal de verkenningstudie eind van dit jaar worden opgeleverd. Naar verwachting wordt deze planning nog steeds gehaald. Lightrail Limburg. Provincie Limburg is van plan om de eerste fase van de planstudie begin 2002 af te ronden.

32

Waarom is de planstudie van de A27 Breda-Utrecht, inclusief het knelpunt de brug bij Gorinchem, doorgeschoven naar tot na 2010? Bent u bereid de planstudie te vervroegen? (blz. 43)

32

De A27 Utrecht-Breda is nog geen onderwerp van planstudie, ook is het nog niet in de verkenningenlijst opgenomen. Een en ander is conform de afspraken die in 1998 met de regio zijn gemaakt in het kader van het MIT 1999. Wel kan ik u toezeggen nog dit jaar acties te zullen starten om te komen tot een actualisering van de nota BRUT die door de regio is opgesteld op basis waarvan verder besluitvorming kan plaatsvinden. De brug bij Gorinchem wordt hierin meegenomen.

33

Is het juist dat er een afspraak bestaat dat het viaduct en de afritten bij Werkendam zouden worden aangepast? Is dit op de lange baan geschoven als gevolg van hogere kosten? Wat waren de geraamde kosten? Welke overschrijding dreigt? Wat is nu de verdere aanpak, ook in de tijd gezien? (blz. 45)

33

In 1997 hebben Rijkswaterstaat en de gemeente Werkendam een overeenkomst gesloten inzake de ombouw van de aansluiting Werkendam op rijksweg 27. Oorspronkelijk werden de kosten geraamd op f 18 mln. Inmiddels zijn de kosten van dit plan opgelopen tot circa f 48 mln. De belangrijkste oorzaak hiervan is de aanpassing van het oorspronkelijk ontwerp ten gevolge van de slappe ondergrond. Als gevolg van de kostenstijging waren de kosten en baten van de aanpassing niet meer met elkaar in evenwicht. Tijdens het bestuurlijk overleg op 17 mei 1999 hebben de gemeente Werkendam en Rijkswaterstaat daarom afgesproken om een nieuw, doch soberder reconstructieplan te maken voor de ombouw van de aansluiting Werkendam op rijksweg 27.

Overeengekomen is dat dit plan moet passen in de geest van de gesloten overeenkomst en dat de problemen op het gebied van verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid in voldoende mate opgelost moeten worden tegen een acceptabele investering. Momenteel wordt door RWS in overleg met de gemeente Werkendam een sobere oplossing uitgewerkt. De intentie en verwachting van beide partijen is er door onderhandelingen rond het einde van dit jaar uit te komen. De aanpassing is dus zeker niet op de lange baan geschoven.

34

Waarom is de aanleg van een rotonde op de N69 nabij Borkel en Schaf, noodzakelijk voor de verkeersveiligheid, niet opgenomen in de gewijzigde realisatietabel? (blz. 45)

34

De bedoelde realisatietabel hoort bij het artikel 01.03.02 (aanleg regionale/lokale infrastructuur). De N69 is echter een rijksweg; activiteiten op rijkswegen vallen onder andere artikelonderdelen. Het budget voor aanpassing van de N69 is door VenW gereserveerd op de artikelonderdelen voor benutting (IF 01.01.02) en voor beheer en onderhoud (IF 01.01.04). Binnen deze artikelen heeft VenW een budget van in totaal f 12 mln gereserveerd mits de regio zelf f 3 mln ter beschikking stelt. Van deze

f 12 mln is inmiddels f 4,6 mln verplicht ten behoeve van de aanleg van een busbaan op de N69. Over de besteding van de resterende f 7,4 mln en de f 3 mln van de regionale partners moeten nog nadere afspraken worden gemaakt. Bij het totstandkomen van deze afspraken zal ook de rotonde nabij Borkel en Schaf worden betrokken.

35

Kan een geactualiseerd overzicht worden gegeven over de plannen voor het realiseren van stations als voorstadshaltes? Hierbij wordt tevens een actueel overzicht van de criteria die bij deze realisatie-afweging worden gehanteerd gevraagd? (blz. 46)

35

In de beleidsnotitie Aanleg nieuwe stations (d.d. 22 september 2000) is een aantal criteria genoemd waaraan een nieuw station wordt getoetst. Ten eerste moet het nieuwe station minimaal 1000 nieuwe in- en uitstappers per dag tellen. Voorts geldt dat de Rijksbijdrage de grens van f 10 mln (€ 4,5 mln) niet mag overschrijden en het station inpasbaar moet zijn in de dienstregeling. Alvorens een projectbesluit kan worden genomen moeten de afspraken met de vervoerder over de bediening van het station worden vastgelegd en de inpasbaarheid in de begroting en/of eventuele (mede-)financiering door decentrale overheden en/of derde partijen duidelijk zijn. Stations die onderdeel uitmaken van een (stadsgewestelijk) spoorinfrastructuurproject worden niet afzonderlijk getoetst aan deze criteria: afweging van nut en noodzaak vindt binnen het gehele project plaats.

Het investeringsbeleid is tot aan 2005 met name gericht op de aanleg van kleine stations in het kader van (stadsgewestelijke) spoorinfrastructuurprojecten als RandstadRail. Daarnaast is in 2001 opdracht gegeven voor de planstudies naar Ypenburg, Almere Buiten Oost en Tilburg Reeshof en zijn de verkenningen naar Dordrecht Amstelwijck, Amsterdam Watergraafsmeer, Haarlem Zuid en Krommenie-Assendelft bijna afgerond. Ook de planstudies voor Arnhem Schuytgraaf, Nijmegen Waalsprong en Purmerend Weidevenne lopen. Onder andere Amersfoort Vathorst en Leidsche Rijn West maken deel uit van de planstudie voor Randstadspoor. Vanaf 2007 zijn de met VROM afgestemde middelen voor de acht voorstadshaltes genoemd in de VINEX-actualisatie (VINAC) afspraken beschikbaar. Voor enkele van deze VINAC-stations is de verkenning bijna afgerond (Emmen Bargeres en Helmond Brandevoort) en voor Almere Poort is de planstudie in 2001 gestart.

36

Kan een overzicht worden gegeven van de wijziging in de vervoersomvang van de binnenvaart in miljoen ton over de afgelopen 5 jaar? (blz. 55)

36

Vervoerde tonnage (mln) binnenvaart (exclusief doorvoer zonder overlading)

Jaar	1996	1997	1998	1999	2000
Totaal binnenvaart	260	287	283	275	274

Bron: CBS, Statistiek goederenvervoer

37

Kunnen de bedragen over 2001 t/m 2006 zoals genoemd in de artikelen 02.02.03 en 02.02.04 worden uitgesplitst naar de twee onderdelen waterbeheren en vaarwegen? (blz. 55)

37

Met het oog op synergie bij het integraal beheer van de watersystemen is bij de instelling van het Infrafonds er voor gekozen om de budgetten voor waterbeheren en het beheer van vaarwegen op artikelniveau bijeen te brengen. Dit sluit aan bij de uitvoeringspraktijk waar beheersmaatregelen voor waterbeheren vaak mee ten goede komen aan de vaarwegen en andersom. De gevraagde uitsplitsing kan derhalve slechts globaal en indicatief worden aangegeven. Het komt er op neer dat circa 30% van het budget bijdraagt aan waterbeheer en ca 70% aan de vaarwegen. In de periode 2001-2006 is dit circa 3,3 miljard voor het beheer en onderhoud van vaarwegen en 1,4 miljard voor waterbeheren.

38

Kan de regering reageren op de stelling van de EIB dat er weinig verbetering zal optreden in het achterstallig onderhoud? (blz. 55)

38

De stelling wordt niet onderschreven. Bij een in 2000 uitgevoerde externe audit naar het natte beheer en onderhoud is geconstateerd dat er op dat moment functioneel gezien geen sprake was van achterstallig onderhoud op grote schaal. Tot 2005 zal er sprake zijn van een beheersbare situatie. Met het beschikbare budget wordt het vast onderhoud voor alle functies uitgevoerd. Bij het variabel onderhoud wordt prioriteit gelegd bij de functies afvoer en hoofdtransportas. Eventueel achterstallig onderhoud in deze periode beperkt zich derhalve tot het variabel onderhoud voor de functies met de laagste prioriteit. Vanaf 2005 zal volgens planning de begroting voldoende zijn om de behoefte aan beheer en onderhoud te dekken.

39

Klopt de stelling van de EIB dat pas in 2005 de uitgaven voor waterwegen en waterbeheer terug zijn op het niveau van het jaar 2000? (blz. 55)

39

Zie het antwoord op vraag 38.

40

Wat vindt de regering van de suggestie van het COV om een nota "grotere benutting vaarwegen" op te stellen? (blz. 55)

40

Het voorstel van het COV betekent in feite een krachtige ondersteuning voor het NVVP beleid. Uitgangspunt van het vaarwegenbeleid is immers nadrukkelijk dat de huidige en toekomstige investeringen zich zullen richten op betere benutting van bestaande vaarwegen. Dit uitgangspunt komt ook terug in varianten van alle verkenningen en planstudies. Een aparte nota betere benutting zal daarom geen toegevoegde waarde hebben.

41

Kan de toename in de toekomstige uitgaven ten behoeve van het intermodaal vervoer nader worden toegelicht? (blz. 114)

41

De toename in de toekomstige uitgaven voor intermodaal houdt verband met de aanleg van het Rail Service Centrum Maasvlakte. Het RSC Maasvlakte is aangelegd om de totale overslagcapaciteit voor het spoor op de Maasvlakte uit te breiden. De aanleg van de 1e fase is afgerond. Binnenkort wordt begonnen aan een verkenning voor de 2e fase. De mutatie betreft het realisatieprogramma voor de 2e fase.

42

Kan een toelichting gegeven worden op de mutatie "compensatie centrale problematiek"? Wat is deze problematiek elders op de begroting V&W? (blz. 119)

42

Op zowel het Infrastructuurfonds als Hoofdstuk XII wordt een aantal artikelen verlaagd ten behoeve van problematiek op de begroting van HXII. Het gaat daarbij om V&W brede problematiek zoals bijvoorbeeld de invoering van Office 2000, informatiebeveiliging, Duurzaam Integraal Archiefbeheer en vernieuwing van het personeelsbeleid van Verkeer en Waterstaat.