

Vaststelling ontwerpbegroting Infrastructuurfonds (28 600 A)

001

Hoeveel vrijval van budget per productartikel is er geweest sinds de vorige begroting?

001

Voor het verloop van de vorige begroting (2002) verwijs ik u naar de eerste suppletioire wet over 2002 (samenhangend met de Voorjaarsnota 2002). Door middel van de tweede suppletioire wet zult u per artikel nader worden geïnformeerd over de nadere wijziging die zich hebben voorgedaan c.q. nog zullen voordoen. Dit wetsvoorstel wordt u eind november 2002 toegezonden.

002

Welke projecten zijn er voor de periode 1999-2010 gefinancierd uit respectievelijk ICES II, FES-impuls BOR, reguliere begroting Verkeer en Waterstaat en eventuele overige bronnen? Welk onderdeel van deze bedragen is naar respectievelijk de verschillende megaprojecten OV, wegen en vaarwegen gegaan? Kan hierbij de post regionale infrastructuur worden gesplitst naar wegen en ov)?

002

Het ICESII is als volgt samengesteld, gerangschikt naar projectbeschrijving:

Hoofdwegennet:

Verlengde Westrandweg, Burgerveen-Leiden, Omlegging Halsteren, Zuidelijke ringweg Groningen en Leeuwarden-Drachten

Vaarwegen:

Fries-Groningse kanalen (kunstwerken), Spoorbrug Grou, Vaarroute Ketelmeer en Diverse aansluitingen.

Rail-personen:

Utrecht-Geldermalsen, Arnhem west, Arnhem 4e perron, Brede vrije kruising, Fietsstalling Amsterdam, Amsterdam-Loenen en Hemboog.

Rail-goederen:

Roosendaal-Antwerpen, Diverse projecten waaronder Waalhaven, HIP-regeling (haven interne projecten), Diverse HXII (incodelta, scans, en dergelijke) en Regionale terminals.

Regionaal/lokaal:

Noord-Zuidlijn (cs-n), Noord-Zuidlijn (afkoop risico), Zuidtangent fase 2/WO, Trampluss fase 2, Rotterdam Carnisselande (VINEX), Rotterdam Nesseland (VINEX), UCP (VINEX), Randstadrail, GDU-impuls, OVN-impuls, Station Apeldoorn, Str. Ontsluiting Lopikerwaard, Noord-Oost Tilburg, Hal/Vinex deel a en Hal/Vinex deel b.

FES-Impuls BOR:

Pagina 23 van het MIT projectenboek 2001 geeft een overzicht van alle BOR-projecten, inclusief de extra bijdrage t/m 2010.

Reguliere V&W begroting en overige bronnen:

De overige MIT-projecten worden gefinancierd uit de reguliere V&W begroting , eventueel aangevuld met bijdrage van derden. Voor sommige BOR-projecten geldt dat extra bijdragen beschikbaar zijn gesteld boven op al gereserveerde middelen uit de reguliere V&W begroting. Overigens geldt dat het totale investeringsprogramma gefinancierd wordt uit verschillende financieringsbronnen, waarbij geen één op één relatie kan worden gelegd tussen een specifieke voedingsbron en een specifieke uitgavenstroom.

Megaprojecten:

De megaprojecten worden gedekt uit reguliere SVVII-middelen, bijdrage uit het FES, private financiering, bijdrage van de Europese Unie en bijdrage van derden. De exacte bedragen zijn te vinden vanaf pagina 71 van het Infrastructuurfonds.

Regionale en lokale infrastructuur:

-De 2e kolom van de MIT-tabel 2002 regionale/lokale infrastructuur (pag. 42 t/m 49) geeft steeds aan of het om OV, onderliggend wegennet of een combinatie van beide gaat.

003

De voeding van het infrastructuurfonds zal in 2003 gelijk zijn als in 2002. Is hier een inflatiecorrectie op toegepast en zo nee, betekent dit dat er bezuinigd wordt op infrastructuurprojecten? Welke gevolgen hebben deze bezuinigingen op de uitvoering van projecten? (blz. 5)

003

In het Strategisch Akkoord is bepaald dat er slechts 1/4 deel van de prijscompensatie tranche 2002 wordt uitgekeerd. Dit besluit levert over de gehele planperiode van het MIT (t/m 2010) een budgettair probleem op van circa € 960 mln. Dit tekort is betrokken bij de algehele herprioritering van het infrastructuurfonds. Deze noodzakelijke herplanning heeft tot gevolg dat de uitvoering van enkele grote projecten, met name de Hanzelijn, naar achteren zijn verschoven.

004

Wanneer wordt het Meerjarenplan Infrastructuur en Transport (MIT) kritisch bezien en heroverwogen? (blz. 7)

004

Naar aanleiding van het Strategisch akkoord is het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport reeds kritisch bezien en heroverwogen. Hierbij is middels herplanning van enkele grote projecten extra geld vrijgemaakt om snel en effectief te kunnen investeren. Over de consequenties zal ik medio november bestuurlijk overleg voeren met de betrokken bestuurders per landsdeel. Onderwerp van gesprek is het MIT tot en met 2010 (inclusief de consequenties van het Strategisch akkoord). Verder wordt in die overleggen ook gesproken over de mogelijkheden tot het verlengen van het MIT tot en met 2014. Eind november zal ik een brief aan de Tweede Kamer sturen met de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen. Deze uitkomsten zullen in de Kamerbehandeling van het MIT (vooralsnog gepland op 9 december) aan bod komen.

005

Aangegeven is dat de extra middelen nog niet op de begroting zijn verwerkt. Wordt de 100 miljoen voor externe veiligheid verwerkt op de begroting van VROM of van Verkeer en Waterstaat? Welk ministerie heeft hierbij het voortouw? (blz. 7)

005

Binnen de enveloppe mobiliteit is tot en met 2006 in totaal € 100 mln beschikbaar voor externe veiligheid. Na 2006 is hiervoor € 50 mln per jaar additioneel beschikbaar, waarvan € 25 mln uit de enveloppe mobiliteit en € 25 mln uit de

algemene middelen. Op dit moment wordt interdepartementaal gewerkt aan een concreet en effectief programma externe veiligheid. Het ministerie van VROM is coördinerend departement. Wanneer in de Ministerraad besluitvorming heeft plaatsgevonden over de precieze aanwending van de middelen zal dit aan de Kamer worden gemeld. Op dat moment is ook bekend welk ministerie de middelen op de begroting krijgt.

006

Het programma van verkenningen t.a.v. spoor is verminderd ten opzichte van de vorige begroting. Welke verkenningen zijn vervallen? (blz. 7)

006

Het betreft de volgende verkenningen die zijn verminderd t.o.v. de vorige begroting:

- Snelle spoorverbinding Deltametropool (HST-west)
- Nijmegen-Roermond (is uitgesteld naar later)
- Railinfra westelijke mijnstreek (is afgerond)
- intermodal freightport Schiphol
- Spoor netwerk Noord Nederland (is uitgesteld naar later)
- Zuiderzeelijn (is overgegaan naar de planstudietabel)
- Goederenroutes Zuid Nederland (is afgerond)
- Goederenroute Rotterdam – Noord-Nederland (is overgegaan naar planstudietabel)

Thans wordt een integrale visie ontwikkeld op het spoor. Deze integrale visie op netwerkniveau neemt ook de gewenste ontwikkelingen op de corridors van bovenstaande verkenningen mee. Separate verkenningen op een specifieke corridor zijn ongewenst, omdat dan dubbel werk wordt gedaan en afwegingen op netwerkniveau niet voldoende tot hun recht komen. Om die reden zijn de met (*) aangegeven verkenningen vervallen. Voor het eind van het jaar zal de benuttingsvisie aan de Kamer worden aangeboden zoals in het Strategisch Akkoord is aangekondigd.

007

Hoe groot zijn de financiële risico's die inherent zijn aan grote projecten als de HSL-zuid en de Betuwelijn? Welk bedrag wordt in welk jaar voor welk project gereserveerd? Gaat het om meer projecten dan de genoemde twee? (blz. 7)

007

Verkeer en Waterstaat dient rekening te houden met de aanzienlijke financiële risico's die, zoals gecommuniceerd in de voortgangsrapportages, inherent zijn aan grote projecten. Daarom zijn in de infrastructuurfonds begroting 2003 (IF artikelen 01.02 Railwegen) middelen toegevoegd aan het spoorprogramma. Zoals bij dat artikel aangegeven zijn de middelen bestemd voor het afdekken van risico's bij spoorprojecten. De precieze verdeling naar projecten is niet gemaakt en kan ook niet worden gemaakt omdat het niet om feitelijke overschrijdingen gaat maar om risico's.

008

Welke projecten binnen het Infrastructuurfonds worden vertraagd c.q. krijgen minder middelen toebedeeld als gevolg van de benodigde middelen ter afdekking van de financiële risico's van de Betuwelijn, HSL-zuid en evt. andere grote projecten? (blz. 7)

008

In de begroting 2003 van het infrastructuurfonds is de reeks bedragen ten behoeve van afdekking financiële risico's opgenomen. De reeks maakt onderdeel uit van de algehele prioritering binnen het infrastructuurfonds. Ten behoeve van de risico's zijn ook de middelen afkomstig van de vrijval die is ontstaan als gevolg van de afbouw van het project Kilometerheffing betrokken. De middelen zijn toegevoegd aan het spoorprogramma (artikel IF. 01.02).

009

Kunt u een uitsplitsing maken over de jaren en de concrete deelprojecten van de 820 miljoen euro die in het kader van het Strategisch Akkoord extra zijn uitgetrokken? (blz. 7)

009

Voor de in het Strategisch Akkoord tot en met 2006 extra uitgetrokken € 820 mln, geldt de volgende verdeling:

	2004	2005	2006
Externe veiligheid	20	30	50
Wegen/files HWN	20	140	260
Onderhoud spoor	100	100	100
Totaal	140	270	410

Voor de externe veiligheid geldt dat op dit moment interdepartementaal wordt gewerkt aan een concreet en effectief programma externe veiligheid. Wanneer in de Ministerraad besluitvorming heeft plaatsgevonden over de precieze aanwending van de middelen zal dit aan de Kamer worden gemeld.

Voor de deelprojecten bij het Hoofdwegennet verwijs ik u naar de op pagina 12 van de infrastructuurfondsbegroting genoemde wegenprojecten. Hier is aangegeven welke projecten in ieder geval met de extra middelen zullen worden uitgevoerd.

Voor de concrete maatregelen bij het onderhoud spoor verwijs ik naar pagina 13/14 van de infrastructuurfondsbegroting. Daar zijn de tot en met 2007 te nemen maatregelen om de betrouwbaarheid van het spoor te vergroten opgenomen.

010

Waarop is het bedrag van 300 miljoen euro voor goed en tijdig onderhoud van het spoor gebaseerd? (blz. 7)

010

Het extra budget is bepaald door de beschikbare middelen van dit Kabinet voor beleidsintensiveringen op het gebied van mobiliteit. Het bedrag is in het strategisch akkoord opgenomen als belangrijke prioriteit. Daarbij moest gelet op de beperkt beschikbare middelen een keus gemaakt worden. In totaal gaat het om een bedrag van € 500 miljoen voor de periode tot en met 2010. Het genoemde bedrag is onder meer gebaseerd op de aanvraag door Railinfrabeheer van de subsidie voor kapitaallasten en onderhoud voor de landelijke railinfrastructuur voor het jaar 2002, waarin tevens een doorkijk van 2003 naar 2007 wordt gegeven, alsmede op de bevindingen uit het project Benutten en Bouwen. De middelen worden onder andere ingezet om tijdig het programma van de bovenbouwvernieuwing uit te kunnen voeren.

011

Welke projecten uit het MIT dragen niet of onvoldoende bij aan de huidige beleidsdoelstellingen (uit het SVV2) en kunnen derhalve geschrapt c.q. uitgesteld worden in het kader van de herprioritering binnen het MIT? (blz. 7 en 23)

011

In beginsel dragen alle MIT-projecten aan de doelstellingen bij. Bij de herprioritering in de voorliggende begroting zijn - met uitzondering van de reservering ten behoeve van haven Valburg - geen projecten geschrapt, er zijn wel projecten verschoven in de tijd. Conform het Beleidsprogramma kan verdere herprioritering aan de orde zijn ten behoeve van de realisatie van A2 en A4 en ten behoeve van Beter Benutten bestaand spoor. Tenslotte is het denkbaar dat de herijking van het NVVP tot een nieuwe prioriteitstelling zal leiden. Ik zal in overleg met de betrokken bestuurders nagaan wat de mogelijkheden zijn om het infrastructuurprogramma concreet te verlengen tot en met 2014. Dit in samenwerking met de herijking van het NVVP.

012

Op welke manier zal de budgetdiscipline gehandhaafd en gemanaged worden om verdere overschrijdingen bij (mega)projecten te voorkomen? Wat is de inzet van de regering om bij nieuwe grootschalige projecten, zoals de Zuiderzeelijn, het budget binnen de afgesproken kaders te houden? (blz. 7 en 23)

012

Budgetdiscipline is, naast de beheersing van tijd en scope, één van de drie aspecten van projectbeheersing in de uitvoeringsfase. Voor de beheersing van de Grote Projecten gelden binnen V&W bijzondere regels, die zijn vervat in het Beheersmodel Grote Projecten. Het model benoemt onder andere de verantwoordelijkheden voor en de te volgen procedures bij het voorkomen, signaleren en dekken van mogelijke budgetoverschrijdingen. Daarnaast vindt binnen V&W actief contract- en risicomanagement plaats teneinde budgetoverschrijdingen zoveel als mogelijk te voorkomen en/of te beperken. De inzet van V&W is erop gericht om de opgedane kennis bij de beheersing van projecten zoveel mogelijk te behouden en toe te passen, onder andere bij nieuwe projecten. Zo is ten aanzien van de Zuiderzeelijn bepaald dat het rijk een taakstellend budget heeft en niet de risico's zal dragen, die mogelijk zijn verbonden aan het project.

013

Wanneer worden de maatregelen die in mei 2002 genomen zijn op de A13 bij Overschie geëvalueerd? Wat zijn tot nu toe de effecten op geluid en verkeersveiligheid van de daar toegepaste snelheidsbeperking? Hoeveel boetes zijn hier inmiddels verstrekt? Op welke wegvakken staan nog meer snelheid beperkende maatregelen, zoals in Rotterdam-Overschie, gepland? (blz. 9 en 10)

013

Voor de antwoorden op deze vragen verwijs ik naar de beantwoording van de vragen van de leden Dijkma en Rehwinkel over dit onderwerp. Naar verwachting zal deze beantwoording binnenkort kunnen plaatsvinden.

014

Hoeveel milieudrugelden van VROM zijn toegekend aan V&W? Waar zijn deze begroot? (blz. 9)

014

In totaal is een bedrag van € 27,4 mln milieudrugelden van VROM toegekend. Hiervan wordt € 13,6 mln aangewend voor het project Betuweroute ter aanvullende financiering voor geluidwerende maatregelen op de Calandbrug op artikel IF 03.02. € 2 mln staat begroot op artikel IF 01.01.02 Aanleg Rijkswegen. € 11,8 mln is begroot op artikel IF 01.02.02 Aanleg Railwegen, hiervan is € 6 mln bestemd voor het project Pilot Fluistertrein.

015

Hoeveel kosten de maatregelen om te voldoen aan de Europese richtlijn voor de kwaliteit van de buitenlucht? Welke maatregelen staan concreet voor komend jaar gepland? (blz. 10)

015

De uitvoering van het Besluit Luchtkwaliteit ligt primair bij de gemeenten. De luchtkwaliteit wordt immers niet alleen bepaald door de uitstoot van het verkeer op rijkswegen. Het Ministerie van V en W heeft op verzoek van gemeenten informatie verzameld over de luchtkwaliteit voor die locaties langs snelwegen die potentieel een risico van overschrijding hebben in het kader van het Besluit Luchtkwaliteit. De betreffende gemeenten maken momenteel op basis van deze knelpunten een plan van aanpak, waarin concrete maatregelen opgenomen zullen worden. Deze plannen worden in de loop van 2003 afgerond. Op basis van deze plannen levert het Ministerie van V en W in samenspraak met gemeenten en VROM een bijdrage aan de oplossing van het knelpunten conform het Besluit Luchtkwaliteit. Uitgangspunt daarbij is de keuze voor kostenefficiënte en slimme maatregelen. Pas in laatste instantie zal gekozen worden voor infrastructurele (doorgaans dure) maatregelen. Gelet op het voorgaande zijn op dit moment zowel exacte kosten als de maatregelen voor V en W niet bekend. Naar verwachting worden deze maatregelen in de tweede helft van 2003 inzichtelijk gemaakt.

016

Welke middelen zijn in de periode 2003-2010 exclusief beschikbaar voor ontsnippering van bestaande infrastructuur? Is dit voldoende om de vigerende doelstelling (SVV 2) te behalen? Zo nee, welke mate van ontsnippering zal er dan wel worden bewerkstelligd? (blz. 10)

016

Voor de periode 2003-2007 is naar verwachting circa € 26 mln beschikbaar voor het opheffen van de door bestaande hoofdwegen veroorzaakte fysieke barrières binnen de ecologische hoofdstructuur (uitgaande van de lijst van 1994). De verdere meerjarenplanning voor ontsnippering zal verschijnen in het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO). Binnen dit gebiedsgerichte programma worden ook de spoor- en vaarwegen in beschouwing genomen. Tenslotte zal in het kader van het MJPO de ontsnipperingsdoelstelling voor alle infrastructuur worden vastgesteld.

017

Waar komen de 40 miljoen euro voor herallocatie van bestaande middelen vandaan, die worden toegevoegd aan het budget voor de aanpak van knelpunten op de weg? (blz. 12)

017

Bij het samenstellen van het investeringsprogramma 2003 en verder heeft er herprioritering van middelen binnen het infrastructuurfonds plaatsgevonden waarbij, door middel van herplanning van projecten en het aanpassen van kasritmes van projecten aan de meest recente inzichten ten aanzien van de planning, budget is vrijgemaakt. Dit budget was benodigd om tegemoet te komen aan de totale infrastructuurfondsproblematiek. De in de vraag genoemde € 40 mln voor HWN is meegenomen als onderdeel van de totale problematiek en zodoende ingepast.

018

Is het staand beleid van Rijkswaterstaat om vluchtstroken zo breed te maken dat deze zonder al te veel ingrepen zijn om te zetten in een extra rijbaan? (blz. 12)

018

Nee. Vluchtstroken hebben een breedte die is gebaseerd op de functie voor hulpdiensten en gestrande voertuigen. Als gevolg daarvan is het relatief eenvoudig een vluchtstrook in te richten als spitsstrook, maar dat is géén vooropgezet doel.

019

Waaruit blijkt dat de eerder geformuleerde doelstelling voor 2010 voor reductie van het aantal verkeersslachtoffers niet haalbaar is? (blz. 13)

019

Ten behoeve van de tweede fase van Duurzaam Veilig werd een bedrag van € 2,3 mld nodig geacht om de 2010-doelstelling van het verworpen NVVP te kunnen realiseren. Als gevolg van de financieel-economische situatie is het niet mogelijk een bedrag met een dergelijke omvang vrij te maken. Aangezien het Kabinet streeft naar het vaststellen van doelstellingen die ook waargemaakt kunnen worden betekent dit dat de verkeersveiligheidsdoelstelling aangepast zal moeten worden.

020

Waarom staan in de begroting Infrastructuurfonds 2003 nog de oude streefcijfers uit het NVVP ten aanzien van het aantal verkeersdoden en – slachtoffers, terwijl de begroting Verkeer en Waterstaat 2003 al de nieuwe cijfers bevat? (blz. 13)

020

In beide documenten staat hetzelfde, namelijk dat de 2010-doelstelling voor verkeersveiligheid zal moeten worden aangepast omdat minder financiële middelen beschikbaar zijn dan eerder gehoopt. Deze aanpassing zal zijn beslag krijgen in het kader van de aanpassing van het NVVP. Overigens: de opgenomen nieuwe cijfers voor 2010 zijn geen doelstellingen, maar voorlopige schattingen van het effect dat bereikt zou kunnen worden met de beschikbare middelen.

021

Klopt de volgende berekening? Het NVVP gaat uit van een reductie van het aantal verkeersdoden met 30 procent tot 750 per jaar en van het aantal ziekenhuisgewonden van 25 procent tot 14.000 per jaar (in 2010 ten opzichte van 1998). De begroting Verkeer en Waterstaat gaat uit van naar beneden bijgestelde streefcijfers, namelijk 11 procent reductie voor het aantal doden (tot een aantal van 950 per jaar) en 6 procent reductie voor het aantal ziekenhuisgewonden (tot een aantal van 17.500 per jaar). Per saldo een verschil van 200 doden en 3.500 ziekenhuisgewonden extra per jaar. Hoeveel geld op verkeersgebied wordt hiermee bespaard? Hoeveel geld aan ziekenhuis- en andere maatschappelijke zorgkosten kost dit echter extra? (blz. 13)

021

Uw berekening klopt. Hierbij dient wel te worden opgemerkt dat de nieuwe getallen voor 2010 geen doelstelling zijn, maar een voorlopige inschatting van het effect dat met de beschikbare middelen bereikt zou kunnen worden. De nieuwe doelstelling zal in overleg met de bestuurlijke partners worden vastgesteld in het kader van de aanpassing van het NVVP. Tot 2010 is in totaal circa € 2 mld minder beschikbaar voor verkeersveiligheid dan het bedrag dat benodigd was voor de realisatie van de doelstelling uit het verworpen NVVP. De extra maatschappelijke kosten hiervan bedragen tot 2010 in totaal circa € 3,2 mld (gebaseerd op berekeningen SWOV).

022

Hoeveel is er sinds 1994 geïnvesteerd in de staat van het bestaande spoorwet? Wat is de planning tot 2010? (blz. 13)

022

In de periode 1994-2001 is het volgende besteed aan onderhoud (in mln euro's per jaar)

1994: 466 mln

1995: 530 mln

1996: 568 mln

1997: 635 mln

1998: 607 mln

1999: 599 mln

2000: 673 mln

2001: 816 mln

Voor de komende jaren gaat het om de volgende bedragen (zie bijlage):

In IF-fonds (01.02.04, p.45)	IF-fonds 2008-2010 01.02.04	Strategisch Akkoord	FENS	GV *)	Totaal netto
2002: 600 mln				97 mln	32 mln 729 mln
2003: 655 mln				29 mln	56 mln 740 mln
2004: 618 mln			100 mln	74 mln	792 mln
2005: 625 mln			100 mln	93 mln	818 mln
2006: 631 mln			100 mln		94 mln 825 mln
2007: 707 mln			50 mln	94 mln	851 mln
2008:	692 mln		50 mln	94 mln	836 mln
2009:	717 mln	50 mln		94 mln	861 mln
2010:	737 mln	50 mln		94 mln	881 mln

*) bij voor- en najaarsnota worden inkomsten van RIB uit gebruiksvergoeding verrekend met compensatieafspraken (contractsector, stimulering goederenvervoer). Onder deze kolom staan netto inkomsten. De tarieven voor de gebruiksvergoeding worden jaarlijks vastgesteld zodat dit indicatieve bedragen zijn.

023

Gezien de uitkomst van de studie ``Benutten en bouwen`` dat voor een eerste kwaliteitssprong voor het wegwerken van onderhoudsachterstanden voor het spoor de komende vier jaar minimaal 1,8 miljard euro nodig is, welke bijdrage zal worden geleverd met de extra middelen van 300 miljoen euro? In welke mate zal de achterstand met deze intensivering ingelopen kunnen worden? (blz. 13)

023

De genoemde bedragen zijn niet vergelijkbaar, daar de gevraagde € 1,8 mld betrekking heeft op onderhoud, investeringen in uitbreiding van infrastructuur en de aanpak van de geluidsproblematiek. Voor de periode tot en met 2010 is nu besloten tot een beleidsintensivering van dit Kabinet voor in totaal 500 miljoen euro voor onderhoud. In 2008 zal het beoogde doel, te weten een vermindering van het aantal storingen met 35-40% kunnen worden bereikt. Met de beschikbare middelen is in 2006 reeds een reductie van de storingen met 30-35% mogelijk.

024

Kan een overzicht worden gegeven van de belangrijkste onderdelen binnen het spoorstelsel waar sprake is van achterstallig onderhoud? Waar wordt op dit moment nieuw achterstallig onderhoud opgebouwd? (blz. 14)

024

De afgelopen jaren is er, ondanks extra investeringen, een achterstand ontstaan bij het verwerken van de onderhoudsplan in met name de bovenbouwvernieuwing. Naast het vernieuwen van rails, wissels en dwarsliggers, die aan het einde van hun levensduur zijn, worden van de extra middelen constructies met gebreken (Nefit spoor) vervangen. Voor de periode tot en met 2010 gaat het om een beleidsintensivering van € 500 miljoen. In 2008 zal naar verwachting het einddoel (een vermindering van het aantal storingen aan de infrastructuur op het spoor met 35 tot 40 procent) zijn bereikt. Gezien de nu beschikbaar gestelde extra middelen voor goed en tijdig onderhoud zal in 2006 het aantal verstoringen met 30 tot 35 procent kunnen zijn afgenomen.

025

Hoeveel fte gaat er gemoeid met het kenniscentrum Light Rail? Wat zijn concreet de doelstellingen, bevoegdheden en taken van het kenniscentrum? (blz. 15)

025

Het kenniscentrum Light Rail maakt onderdeel uit van het Centrum Vernieuwing Openbaar Vervoer. De personele bezetting van het kenniscentrum Light Rail bestaat uit twee voltijd werkzame senior-beleidsadviseurs. Het CVOV en ook het kenniscentrum Light Rail adviseert en informeert de 35 OV-autoriteiten door middel van een reeks van activiteiten, zoals het ontwikkelen en uitbrengen van handreikingen en modellen in de vorm van CVOV-rapporten. De primaire doelgroep van het CVOV vormen de beleidsmedewerkers van de OV-autoriteiten. Het jaarprogramma van het CVOV, waarin ook de activiteiten van het kenniscentrum Light Rail in zijn opgenomen, worden voor goedkeuring voorgelegd aan de stuurgroep OV. Onder voorzitterschap van V&W hebben in de stuurgroep OV zitting het IPO, VNG, SKVV, BOV en het Directoraat Generaal Personenvervoer.

026

Gesteld wordt dat er in 2001 een extra budget van 113 miljoen euro is vrijgemaakt voor extra investeringen in overwegen. Hoe verhoudt zich dit tot de extra 230 miljoen euro voor spoorwegoverwegen die genoemd wordt in de begroting op pagina 14? (blz. 16)

026

Voor de uitvoering van het Programma Verbetering Veiligheid op Overwegen is vanaf 1999 tot 2010

€ 326 miljoen beschikbaar. In de periode 1999 tot 2002 is hiervan bij benadering € 100 miljoen besteed (Voor 2002 is nu enkel een raming beschikbaar). Er resteert nu dus nog circa € 230 mln. De € 113 miljoen is het Extra Investeringsbudget Overwegen (EIO) dat in de najaarsnota is vrijgemaakt om het genoemde programma te intensiveren en komt hier bovenop.

027

Waarom kunnen snelheidsbeperkingen op het spoor in verband met de beperkte draagkracht van kunstwerken komen te vervallen? Kunnen deze kunstwerken nu de treinen wel dragen? (blz. 16)

027

Het aslastenprogramma is een investeringsprogramma om het juist mogelijk te maken om de knelpunten die er zijn met de draagkracht van kunstwerken weg te nemen. Zodra deze knelpunten zijn weggenomen kunnen er treinen met hogere aslasten over de routes rijden waar deze kunstwerken in liggen.

028

Tot welke trajectwijzigingen leidt het reguleringssysteem vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor? (blz. 17)

028

Zoals is aangegeven in de brief van 7 juni 2002 aan de Kamer (Kamerstuk 2001-2002, 24611, nr. 4, Tweede Kamer) wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een systeem voor de Regulering van het Vervoer van Gevaarlijke Stoffen per spoor. Pas bij de nadere uitwerking van dat systeem zal (onder andere) blijken of het zal leiden tot routewijziging van bestaande transporten, en zo ja, hoe. Volgens de huidige planning wordt in de loop van 2003 een voorstel voor de indeling van spoorroutes verwacht.

029

Is er sprake van achterstallig onderhoud bij de vaarwegen? Zo ja, om hoeveel vaarwegen gaat het, wat zijn de kosten en welke maatregelen worden getroffen? (blz. 18)

029

Ik onderken dat er sprake is van achterstallig onderhoud bij de vaarwegen als gevolg van een tekort voor het beheer en onderhoud. Het betreft alle vaarwegen in beheer bij het Rijk. De mate waarin sprake is van achterstallig onderhoud verschilt per vaarwegklasse. De budgetten voor vaarwegen zijn, ondanks het ongunstige economische klimaat en noodzakelijke bezuinigingen, zoveel mogelijk ontzien en gehandhaafd. Naar aanleiding van een externe audit is er via de motie Ravenstein/ v.v.Berg voor de periode 2001/2004 een aanvulling op het onderhoudsbudget gekomen door middel van overprogrammering van € 45 mln per jaar. Deze overprogrammering wordt door middel van kasschuiven ten laste van latere jaren gebracht. De achterstand loopt hiermee in de jaren tot 2004 dus minder op dan het in de externe audit geconstateerde tekort van € 68 tot € 82 mln per jaar. Daarnaast ontstaat er in de periode na 2005 door extrapolatieafspraken ruimte om de opgelopen onderhoudsachterstand verder in te lopen.

030

Is de 300 miljoen extra voor onderhoud spoor inclusief of exclusief de extra uitgaven voor intensivering onderhoud die opgenomen zijn op pagina 21? (blz. 21)

030

In de begroting is de intensivering alleen voor het jaar 2003 (plus € 68 miljoen) zichtbaar. Het bedrag van € 300 miljoen extra voor onderhoud maakt onderdeel uit van de zgn. "envelop". Deze intensivering wordt verwerkt bij ontwerpbegroting 2004.

031

De regering trekt geld uit voor het onderhoud van het spoor. In de begroting is de intensivering echter alleen voor het jaar 2003 te vinden (plus €68 miljoen). Waarom is voor 2004 en 2005 geen geld gereserveerd? (blz. 21)

031

In de begroting is (op pagina 7) aangegeven dat de extra middelen nog niet zijn toegevoegd aan de begroting van V&W voor 2003. Het bedrag van € 300 miljoen extra voor onderhoud maakt onderdeel uit van de zgn. "envelop" bij het regeerakkoord en wordt door de minister van Financiën nog toegevoegd aan de begroting van V&W. In de jaren 2004, 2005 en 2006 wordt het bedrag van de begroting voor beheer en onderhoud spoor opgehoogd met € 100 miljoen per jaar.

032

De gelden die gereserveerd waren voor betaald rijden zijn vrijgevallen en komen ten goede aan de afdekking van risico's bij spoorprojecten. Welke risico's en welke projecten betreft dit? Waarom worden deze risico's niet gedekt uit het budget van de projecten zelf? (blz. 21)

032

Zie het antwoord op vraag 7.

033

De gelden voor betaald rijden worden overgeboekt als gevolg van de afbouw van activiteiten van het project kilometerheffing. Waarom staat voor 2006 dan nog 59 miljoen euro begroot? Is er voor de periode 2003-2005 helemaal geen geld gereserveerd voor (onderzoek naar) een vorm van road-pricing? (blz. 21)

033

Ook de oorspronkelijk voor 2006 begrote € 59 miljoen is afgeboekt. Er is thans geen geld gereserveerd voor (onderzoek naar) een vorm van road pricing.

034

In de begroting wordt gesteld dat er geen studies worden opgestart waar het budget ontbreekt: geen "studeren om het studeren". Wat is het budget voor de projecten die nieuw in de verkenningstabel zijn opgenomen en waar moet dit geld vandaan komen? (blz. 28)

034

Met de zinsnede dat "studeren om het studeren geen zin" heeft, wordt bedoeld dat er geen verkenningen worden gestart, als er geen uitzicht op budget voor uiteindelijke aanpak van het knelpunt is. Omdat bij de verkenning van een probleem de verschillende oplossingsrichtingen nog open staan, wordt er nog geen budget toegekend (we weten pas na verkenning van een probleem hoe duur de oplossing ervan wordt). Er staan dit jaar slechts een paar nieuwe verkenningen in de verkenningentabel.

- Aanpak van de N57 Voorne-Putten zal (in het kader van de GDU) decentraal gefinancierd worden.
- Aanpak van ROBEL staat na 2010 gepland (dus na huidige MIT).
- Zie voor spoor, antwoord op vraag 6 (Infrafonds).
- De spoor aansluiting 2e Maasvlakte betreft een verkenning in het kader van de 2e Maasvlakte.

035

Aangegeven wordt dat de tunnel in Nijverdal ook voor het spoor wordt aangelegd. Zijn hierover al bindende afspraken gemaakt met de regio? Vorig jaar is door het Rijk bij de MIT besprekingen extra geld uitgetrokken voor de tunnel. Is dit bedrag voldoende? Wat is het totaalbudget van deze tunnel en hoeveel draagt de regio bij aan de tunnel? Is er gezocht naar versoeringsmogelijkheden? (blz. 29)

035

Binnen het project "N35 Zwolle-Almelo in combinatie met N34" is voor de traverse Nijverdal gekozen voor het zogenaamde combiplan. Volgens dit plan worden, gegeven de zeer beperkte fysieke ruimte in de bebouwde kom van Nijverdal, de nieuwe weg en het bestaande spoor verdiept aangelegd. De afspraken met de regio zijn vastgelegd in de brief aan de provincie Overijssel en de gemeente Hellendoorn van 7 december 2001. Op dit moment ligt een concept overeenkomst bij de regionale partijen met de uitwerking van deze afspraken. Hierin wordt het taakstellende budget voor het Combiplan, met inbegrip van de regionale bijdrage van 20 miljoen gulden, bepaald op 315 miljoen gulden (prijsspeil 2001). De begroting infrastructuurfonds 2003 (prijsspeil 2002) stelt voor het project "N35 Zwolle-Almelo in combinatie met N34" als geheel de regionale bijdrage op €10 miljoen en de rijksbijdrage op € 243 mln. De combivariant die nu wordt uitgewerkt is financiële inpasbaar gemaakt door versoering. De versoering bestaat met name uit een minder diepe ligging en een minder lang gesloten tunnelgedeelte. De bovenzijde van het gesloten deel van de tunnel (lengte 500 m) zal ruim één meter boven het maaiveld uitkomen. In overleg met de gemeente wordt gezocht naar mogelijkheden om het plan waar mogelijk bij de uitwerking nog te optimaliseren.

036

Wanneer zal naar verwachting de Tweede Beneluxtunnel als expresbaan zijn ingericht? (blz. 31)

036

Op dit moment wordt bekeken of en zo ja wanneer een tolbaan in de Beneluxtunnel wenselijk en mogelijk is in relatie tot de eventuele aanleg van het gedeelte van de A4 tussen Delft en Schiedam. Zodra hierover meer duidelijkheid bestaat zal ik u hierover informeren.

037

Aangegeven wordt dat het project omlegging Ede duurder is uitgevallen en dat dit deels wordt gecompenseerd door kostenverlaging van het project A50. Waaruit wordt het overige deel van het tekort gecompenseerd? (blz. 33)

037

Het overige deel wordt gecompenseerd door herplanning en herschikking van activiteiten binnen het programma.

038

De budgetflexibiliteit voor rijkswegen, railwegen en waterbeheer en vaarwegen is feitelijk 0 procent. Hoe verhoudt zich dat met het jaarlijks gemiddelde verloop van 7 à 8 procent? (blz. 39)

038

Onduidelijk is op welk gemiddeld verloop gedoeld wordt. De genoemde percentages hebben wij ook niet kunnen herleiden uit de op pagina 39 genoemde tabel van de Rijksbegroting Infrastructuurfonds.

039

Welke groei in de spoorcapaciteit wordt bereikt met de investeringen tot 2010 (reizigerskilometers)? Wat zijn de verwachtingen van de groei van het spoor-personenvervoer? (blz. 40)

039

Tot op heden is in het Tweede tactisch pakket en Derde eeuw spoor een omvang van circa 19 mld reizigerskilometers, inclusief het internationaal treinvervoer, voor 2010 aangegeven. De huidige omstandigheden, zowel macro-economische, als gewijzigde inzichten in de productontwikkeling tot en met 2010, zullen tot een nieuwe prognose/inschatting nopen. Onderdeel hiervan zal zijn welke groei tot 2010 zich aandient en welke extra infrastructuur hiervoor nodig is. Ook het stellen van hernieuwde prioriteiten zal hier onderdeel van uit maken.

040

Is er in de verkenning naar goederenroutes Zuid-Nederland rekening gehouden met de capaciteitsvraag van andere vormen van railvervoer? Is er rekening gehouden met decentrale initiatieven in het licht van de verdergaande decentralisatie van openbaar vervoer? (blz. 41)

040

Bij de "netwerkstudie spoornetwerk Zuid-oost Nederland" is rekening gehouden met de capaciteitsvraag van alle soorten railvervoer (reizigers- en goederen) die op het moment van uitvoering van de studie bekend waren. Daartoe behoort ook het regionale initiatief voor railvervoer tussen Brabantse steden, het zogenaamde "Brabantstadspoor". Voor nadere informatie en details moge ik u verwijzen naar de brief aan uw Kamer van 24 september 2001 (Kamerstuk 2001-2002, 22589, nr. 186, Tweede Kamer), die een samenvatting van de betreffende studie bevat, alsmede de beleidsconclusies die daaruit zijn getrokken.

041

Wat betekent uitstel van de aanleg van de Hanzelijn voor de personen- en goederenstromen per rail in Noord- en Oost-Nederland? Wat is de relatie tussen dit uitstel en de goederenstromen die via de Betuwelijn in noordoostelijke richting per spoor moeten gaan? (blz. 42)

041

Voor het personenvervoer in Noord en Noordoost Nederland (vanaf het knooppunt Zwolle, uit de richtingen Leeuwarden, Groningen/Assen en Emmen) betekent het uitstel dat de toegezegde versnelling van het treinverkeer naar de Randstad vijf jaar later wordt gerealiseerd. Het uitstel betekent verder dat ook de verbinding voor het regionale personenvervoer over de Hanzelijn tussen Overijssel en Flevoland (de noordoostelijke ontsluiting van Flevoland) en de aansluiting van Dronten en Kampen, vijf jaar later tot stand komt. Voor Gelderland betekent het uitstel van de aanleg van de Hanzelijn dat het personenvervoer tussen de noordelijke Randstad en Noord- en Noordoost Nederland een aantal jaren langer via de Veluwelijn wordt afgewikkeld. De afspraken over het goederenvervoer zijn vastgelegd in het Standpunt over de Noord-oost verbinding Betuweroute (24 september 1999). Daarin wordt uitgegaan van 34 goederentreinen per etmaal (twee richtingen) vanaf de Betuweroute naar Noord-Nederland en 21 treinen naar Oost-Nederland. Uitstel van de Hanzelijn betekent dat de goederenstromen naar Noord-Nederland tot 2014 de huidige routes moeten volgen. Te verwachten is dat dit op die routes gevolgen heeft voor geluid en externe veiligheid. Deze gevolgen zijn nog niet in beeld gebracht. De vertraging van de Hanzelijn is niet van invloed op de route van de goederenstromen naar Twente.

042

Welke afspraken zijn er in het verleden over de Hanzelijn met de regio gemaakt? Zijn er juridisch bindende afspraken gemaakt over de start van de realisatie of de oplevering van dit project. Waarvoor worden de gelden die vrijvallen door de vertraging aangewend? (blz. 42)

042

De Hanzelijn is vanaf 1995 in het MIT opgenomen. De Hanzelijn is onderdeel van de afspraken die het Kabinet in april 1998 met het Noorden heeft gemaakt (Langman-akkoord). Daarin wordt als streefdatum voor de realisatie 2007 aangegeven. Met de investeringsimpuls in het MIT 1999 is de Hanzelijn ook expliciet financieel gedekt, waarbij de realisatiedatum is gesteld op 2010. In het naar aanleiding van het MIT 1999 met de overige regio's gevoerde bestuurlijk overleg, wordt door de provincie Overijssel bepleit dat de Hanzelijn conform het MIT wordt uitgevoerd. De in het MIT gemaakte afspraken geven geen aanleiding tot aanvullende bilaterale afspraken. Bij het samenstellen van het investeringsprogramma 2003 en verder heeft er herprioritering van middelen binnen het infrastructuurfonds plaatsgevonden waarbij, door middel van herplanning van projecten en het aanpassen van kasritmes van projecten aan de meest recente inzichten ten aanzien van de planning, budget is vrijgemaakt. Dit was nodig om tegemoet te komen aan de totale infrastructuurfondsproblematiek. Deze bestond voornamelijk uit:

- Dekking van het tekort op prijscompensatie tranche 2002 (conform het strategisch akkoord is Rijksbreed slechts ¼ van de werkelijke prijscompensatie uitgekeerd).
- Het programma ten behoeve van de file-aanpak
- Afdekking van de risico's van de grote spoorprojecten, zoals aangegeven op pagina 7 (infrastructuuragenda hoofdstuk 12)
- De doorloop van het programma Duurzaam Veilig en de geluidsproblematiek
- Taakstelling conform Strategisch Akkoord

043

Wat zou de consequentie zijn van decentralisatie van het project OV-terminal stationgebied Utrecht? (blz. 42 en 49)

043

Utrecht CS is één van de belangrijkste stations van Nederland en cruciaal onderdeel van het hoofdspoorwegennet. Vanwege de (wettelijke) verantwoordelijkheid van het Rijk is decentralisatie niet aan de orde. Vanwege het belang van Utrecht CS dienen deze gelden voor dit project geoormerkt te blijven.

044

De vrije kruising bij Velperbroek komt voorlopig te vervallen: hoe lang is voorlopig en waar is dit afhankelijk van? Is er voldoende spoorcapaciteit voor alle plannen in het Knooppunt Arnhem-Nijmegen als de vrije kruising bij Velperbroek komt te vervallen? (blz. 43)

044

Het project is terug opgenomen in het planstudieprogramma zonder een uitvoeringsperiode te noemen. Voor 2010 zijn vooralsnog geen middelen beschikbaar om het project in uitvoering te nemen. Met de andere twee projecten (een vrije kruising ten westen van Arnhem en uitbreiding van het emplacement te Arnhem met een vierde perron plus een verlenging en verbreding van de perrontunnel) zal tot 2015 voldoende capaciteit beschikbaar zijn om de nu bekende plannen te kunnen realiseren. Voor accommodatie van eventuele verdere groei van reizigers- en goederenvervoer na 2015 is naar huidig inzicht realisatie van de vrije kruising aan de oostkant van Arnhem wel nodig.

045

Wat is de inhoud van het nieuwe functioneel verantwoord ontwerp? (blz. 43)

045

De voornaamste wijziging betreft een uitbreiding van het ontwerp, namelijk de keuze om de bestaande perrontunnel niet alleen te verlengen, maar ook te verbreden. Deze tunnel voldoet nu al niet meer aan hedendaagse eisen gezien de huidige hoeveelheid reizigers in Arnhem. Hij is te smal, te laag en te donker. Het ontwerp voor de lay out van de sporen op het emplacement is, op enige kleine wijzigingen na, gelijk gebleven; in de benuttingsvariant HSL-oost is deze lay out als uitgangspunt genomen. Voor een deel van de perronsporen aan de zuidoostkant van het emplacement die gebruikt worden voor stoptreinverbindingen wordt de rijsnelheid van 40 km/u niet verhoogd naar 60 km/u.

046

Er wordt 36 miljoen extra uitgetrokken voor kleine stations. Komt dit bovenop het bedrag van 39 miljoen euro in de begroting op pagina 26? Hoe verhouden deze twee bedragen zich tot elkaar? (blz. 43)

046

In totaal bedraagt de post kleine stations € 77 miljoen, dit is inclusief de overboeking van € 36 miljoen uit het budget regionaal/lokaal ten behoeve van de stations uit de VINEX-actualisatie-afspraken. De € 39 mln op pag. 26 is t/m 2006 beschikbaar en maakt ook onderdeel uit van het totaalbedrag ad. € 77 mln.

047

Welke maatregelen zullen bij de emplacementen in Venlo en Rotterdam-IJsselmonde gerealiseerd worden ter verhoging van de externe veiligheid? Welke knelpunten resteren nog en welke hiervan zullen wanneer worden opgelost? Welke middelen zijn hiervoor gereserveerd? (blz. 43)

047

In Venlo worden twee wijzigingen in de infrastructuur van het emplacement aangebracht. Ten eerste wordt aan de westzijde een nieuwe wissel geplaatst in samenhang met de aankomst en het vertrek van treinen met gevaarlijke stoffen. Deze wijziging voorkomt dat treinen een groep van wissels moeten passeren en lost daarmee mogelijke conflictpunten op. Ten tweede is inmiddels aan de oostzijde de voorziening om diesel te tanken verplaatst. Deze plek is nu met minder rijbewegingen te bereiken en verlaagt aldus de kans op een rijconflict. In Rotterdam IJsselmonde wordt - ten behoeve van flankdekking - aan de zuidzijde de beveiliging van twee wissels aangepast en wordt bovendien een wissel vervangen ter scheiding van de processen van rangeren en binnenkomen/vertrekken. Voor het oplossen van knelpunten bij de overige PAGE-emplacementen is nog een bedrag van € 13,5 mln beschikbaar. Over de stand van zaken bij de PAGE-emplacementen ontvangt de Kamer op zeer korte termijn een brief.

048

Waarom is het budget van de Noord/zuidlijn met 14 miljoen euro opgehoogd ten gevolge van de prijspeeraanpassing, terwijl de minister tijdens het AO van 26 september jl. nog sprak over een verhoging van 7,2 miljoen euro ten gevolge van prijspeelcorrectie? Waarom wordt er 16 miljoen euro vrijgemaakt in het MIT voor de transfercapaciteit Amsterdam CS terwijl tijdens hetzelfde AO werd gesproken over een bedrag voor de transfercapaciteit van 11 miljoen euro? (blz. 50)

048

In het MIT is de totale prijspeeraanpassing tot 1 januari 2003 verwerkt. Deze bestaat enerzijds uit de gewone prijsbijstelling op basis van het door de Minister van Financiën vastgestelde indexcijfer en anderzijds uit de afkoop voor een bedrag van € 7 mln van discussies over wijze van indexeren en toepassen van prijspeeljaren ten tijde van de beschikkingverlening op deelramingen van het project.

In het MIT is in de tabel een bedrag van € 16 mln voor het project Transfervoorziening Amsterdam CS opgenomen; dit bedrag zal in een volgend MIT gecorrigeerd worden.

049

Wat is de stand van zaken ten aanzien van de nog niet onherroepelijk vastgestelde tracédelen van de Betuweroute? Wanneer is het hele tracé van de Betuweroute naar verwachting onherroepelijk? (blz. 73)

049

Wat is de stand van zaken ten aanzien van de nog niet onherroepelijk vastgestelde tracédelen van de Betuweroute? Op 29 juli 2002 zijn mondeling de beroepen behandeld tegen het Tracébesluit Kortsluitroute 2001 en het Tracébesluit Betuweroute 2001 (wachtsproen Zevenaar). De reparatie van het tracé van de Kortsluitroute betreft een stukje van ongeveer 200 meter en van de wachtsproen gaat het om iets meer dan 2 km. De Raad van State heeft nog geen uitspraak gedaan. Thans worden zover als mogelijk is de werkzaamheden aan de onderbouw (m.n. grondwerken) uitgevoerd zulks met inachtneming van de nog niet onherroepelijk stukjes tracé van het Tracébesluit Kortsluitroute en het Tracébesluit Betuweroute 2001 (wachtsproen Zevenaar). Uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State zal blijken of de benodigde vergunningen kunnen worden aangevraagd die verband houden met de verdere uitvoering van de

werkzaamheden ter plaatse van de reparatie Tracébesluiten. Met betrekking tot het Tracébesluit Betuweroute 2001 (wachtsproen Zevenaar) ligt er tot 10 november 2002 nog een wijziging van het Tracébesluit Betuweroute 2001 (wachtsproen Zevenaar ter inzage). Tot 6 november 2002 staat er voor belanghebbenden beroep open bij de Afdeling. Aanleiding voor het uitbrengen van een wijziging van het Tracébesluit is de uitspraak van de Afdeling van 9 januari 2002. In voornoemde uitspraak is het besluit van Gedeputeerde Staten van Gelderland van 5 december 2000 tot het vaststellen van de hogere geluidgrenswaarden voor de woningen aan de Babberichseweg 31, Paddestoel 4, 5 en 6 te Zevenaar vernietigd. Het Tracébesluit Betuweroute 2001 (wachtsproen Zevenaar) bevat reeds de hogere waarden voor (onder andere) de woningen Babberichseweg 31, Paddestoel 5 en 6, maar niet voor Paddestoel 4. In de wijziging van het Tracébesluit Betuweroute 2001 (wachtsproen Zevenaar) stellen de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de hogere waarde voor de woning Paddestoel 4 in Zevenaar vast. Dat de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer nu de hogere waarde voor Paddestoel 4 te Zevenaar vaststellen heeft te maken met de wijziging van de Tracéwet die in werking is getreden op 15 oktober 2000. Door de wijziging van de Tracéwet en de daarmee samenhangende wijziging van de Wet geluidhinder zullen bij tracébesluiten niet meer de geluidhinderprocedures van de Wet geluidhinder doorlopen hoeven te worden. De beslissing tot vaststelling van een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting zal namelijk deel uitmaken van het Tracébesluit. Voor de wetwijziging moest de provincie formeel de hogere waarden nog vaststellen en deze konden worden vernietigd door de Afdeling. En dat is precies wat is gebeurd met de hogere waarde van de woningen aan de Babberichseweg 31, Paddestoel 4, 5 en 6. Indien beroepen tegen de wijziging van het Tracébesluit Betuweroute 2001 (wachtsproen Zevenaar) worden ingediend, zal de zitting bij de Afdeling moeten worden afgewacht en de daarmee samenhangende uitspraak. Wanneer is het gehele tracé naar verwachting onherroepelijk? Naar verwachting zal de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State nog in 2002 uitspraak doen inzake de beroepen tegen het Tracébesluit Kortsluitroute 2001 en het Tracébesluit Betuweroute 2001 (wachtsproen Zevenaar). Indien de beroepen niet leiden tot een vernietiging dan is het hele tracé van de Betuweroute daarmee onherroepelijk geworden. Indien de Afdeling de beroepen gegrond verklaard, dan kan het zijn dat er een nieuw Tracébesluit moet worden gemaakt. Ten overvloede: het tracé dat niet valt binnen voornoemde reparaties van de Tracébesluiten, is bij eerdere besluitvorming en uitspraken van de Afdeling reeds onherroepelijk geworden.

050

Wat zijn risico's ten aanzien van veiligheid van tunnels in de Betuweroute? (blz. 74)

050

Antwoord op de vragen 50, 51 en 52.

De geactualiseerde risicoanalyse voor de Betuweroute is inmiddels afgerond. Bij brief van 3 oktober 2002 is in het kader van de procedureregeling Grote Projecten aangegeven dat de Tweede Kamer mondeling over de uitkomsten van de risicoanalyse zal worden geïnformeerd in een besloten en vertrouwelijk deel van het reguliere AO over voortgangsrapportage Betuweroute. Dit vanwege het feit dat het zonder meer in de openbaarheid brengen van financiële informatie de financiële belangen van de Staat kan schaden. Overigens kan meer specifiek over de risico's ten aanzien van de veiligheid van tunnels worden opgemerkt dat de voorgestelde beheersmaatregelen betrekking hebben op versoberingsvoorstellen voor de beschikbaarheid en behoud van de tunnel in geval van een eventuele calamiteit (in de fase na zelfredzaamheid en hulpverlening) en geen betrekking hebben op de veiligheid van tunnelgebruikers en hulpverlening.

051

Wat zijn kosten voor een veilig tracé? (blz. 74)

051

Zie het antwoord op vraag 50.

052

Voor de meeste risico's bij de Betuweroute zijn beheersmaatregelen genomen. Voor welke risico's is dit niet gedaan en hoe groot zijn deze risico's? (blz. 74)

052

Zie het antwoord op vraag 50.

053

Heeft uitstel van de Hanzespoorlijn gevolgen voor de realisatie van de Zuiderzeelijn, gezien het feit dat het Hanzelijn-plus geldt als een terugvaloptie? (blz. 79)

053

Voor de Zuiderzeelijn geldt de aanleg van de Hanzelijn als uitgangspunt. Een terugvaloptie betreft de "Hanzelijn-plus" variant, waarbij, gebruik makend van de Hanzelijn, ook de aansluitende trajecten aangepast kunnen worden voor het rijden met hogere snelheden. In de huidige planning is de Hanzelijn tijdig genoeg gereed om onderdeel te kunnen zijn van de terugvaloptie Hanzelijn-plus.

054

Kan er helderheid worden verschaft over de verschillen in getallen tussen de cijfers onder de tabel op pagina 80 en die op pagina 39 van het MIT 2003? (blz. 80)

054

In de toelichtende tekst op pagina 80 van de begroting zijn de HSL-Zuid financieringsbedragen voor wat betreft de reguliere FES-middelen en de private middelen abusievelijk niet aangepast aan de nieuwe inzichten. De juiste bedragen zijn te vinden in projectoverzicht 9 van de infrastructuurfondsbegroting (p.154). Deze bedragensluiten aan op de tabel "overzicht budgettaire gevolgen van uitvoering" op pagina 80. De MIT-tabel (zie pagina 39 MIT projectenboek) is gelijk aan het projectoverzicht uit de infrastructuurfondsbegroting.

055

In de contracten met België en met de vervoerder is een boeteclausule opgenomen voor het geval dat de HSL-Zuid niet tijdig kan rijden. Kan de regering aangeven hoe hoog de boetes naar verwachting zullen zijn en of hier al reserveringen voor zijn gedaan? (blz. 80)

055

In het verdrag met België over de HSL-Zuid is een geclausuleerde schadevergoeding opgenomen voor het geval één van beide landen het tracé later dan de afgesproken datum oplevert. Dit bedrag kan oplopen tot maximaal 8 mln € per jaar. Indien er bij beide landen sprake is van een vertraging in de oplevering, voorziet het verdrag in de mogelijkheid dat beide Ministers deze datum kunnen aanpassen. Ten aanzien van de schade die de vervoerder zou kunnen leiden bij latere oplevering van de infrastructuur is ook een geclausuleerde schadevergoeding in het contract opgenomen. Aangezien nog niet is voorzien dat beide schades zich ook daadwerkelijk zullen voordoen, houdt het huidige HSL-budget hiermee geen rekening.

056

Kan de regering aangeven of alle aandelen van het spoor waren ondergebracht bij Railinfratrust? Zijn er nog onderdelen van de spoorinfrastructuur - net als de aansluitingen op bedrijventerreinen - in het bezit van de NS Holding? Zo ja, welke infrastructuur betreft dit? (blz. 98)

056

Railinfratrust BV, waarvan de aandelen op 1 juli jongstleden door NV NS zijn overgedragen aan de Staat, heeft het juridisch eigendom van de spoorinfrastructuur. Uitzondering zijn de Havenspoorlijn in Rotterdam, en de infrastructuur op particuliere bedrijventerreinen en de aansluitingen vanaf het hoofdrailnet op die bedrijventerreinen. Deze infrastructuur is eigendom van de BV Spooransluitingen, een dochter van de NV NS, dan wel van gemeenten als deze aansluitingen op gemeentegrond liggen. De Havenspoorlijn ligt op grond die in eigendom is van de gemeente Rotterdam, zodat deze gemeente juridisch eigenaar is van deze spoorlijn.

057

Waarom is ervoor gekozen om de bedrijfsvoering van Rijkswaterstaat bij het infrastructuurfonds te bespreken en niet bij de begroting? (blz. 102)

057

In de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) wordt departementsbreed ingegaan op de bedrijfsvoering. Hierin staat centraal hoe het ministerie de bedrijfsvoering beheerst en verantwoordt (mededeling over de bedrijfsvoering).

Rijkswaterstaat is de uitvoeringsorganisatie van Verkeer en Waterstaat. De uitgaven en ontvangsten die samenhangen met de uitvoering komen in hoofdzaak ten laste respectievelijk ten gunste van het infrastructuurfonds. In de begroting van het infrastructuurfonds wordt daarom meer specifiek ingegaan op een aantal bedrijfsvoeringsthema's van Rijkswaterstaat.

058

Ten behoeve van de risico-afdekking van welke spoorprojecten vindt er een overboeking plaats van IF 04.07 (kilometerheffing) (graag uitsplitst per jaar per deelproject)? (blz. 111)

058

Zie het antwoord op vraag 7.

059

Waarom wordt de SWAB-impuls voor de GDU met 1 jaar verlengd? Ten behoeve van welke (deel)projecten is dit? (blz. 114)

059

Ten einde de decentrale overheden over meer vrije bestedingsruimte te laten beschikken is de tijdelijke SWAB-impuls (Samenwerken aan Bereikbaarheid) voor de periode 1998-2002 met één jaar verlengd. Deze SWAB-impuls betreft de categorie infrastructuurprojecten (openbaar vervoer, fiets en onderliggend wegennet) waarvan de subsidiabele kosten minder dan € 11,4 mln bedragen. Dit bedrag wordt conform het verdeelsysteem uitgekeerd aan alle decentrale overheden (12 Provincies en 7 Kaderwetgebieden) en heeft om die reden geen verband met een (deel)project.

060

Kan de regering aangeven of stations, die vallen onder de post Grote Stations, moeten voldoen aan de eisen zoals die worden gesteld aan het zogenaamde basisstation? (blz. 150)

060

De eisen zoals gesteld aan een basisstation gelden ook voor de Grote Stations.

061

Kan de regering aangeven of het bedrag, zoals gereserveerd onder de post Grote Stations, voldoende is voor de realisatie van deze stations, wanneer die moeten voldoen aan de eisen die worden gesteld aan het zogenaamde basisstation?

061

Onder de post Grote Stations is een bedrag gereserveerd van € 172 mln. De capaciteits- en kwaliteitsknelpunten op de stations Amsterdam Zuidas, Rotterdam CS, Den Haag CS, Arnhem en Breda dienen te worden aangepakt in samenhang met de stedelijke aanpak van de stationsomgeving. Daarom heeft het Rijk deze gemeentelijke projecten aangewezen als Nieuwe Sleutelprojecten. Het bedrag dat is gereserveerd onder de post Grote Stations is bestemd voor noodzakelijke aanpassingen conform de nota Basisstations. Voor de stations Breda, Rotterdam CS en Den Haag CS is er een eerste raming beschikbaar.

062

Kan de regering aangeven óf, en zo ja, welke prioritering zij zal aanbrengen in de volgorde van realisatie van de Grote Stations? (blz. 150)

062

Een prioritering is nu niet aan de orde. De volgorde van realisatie van de stations wordt ondermeer bepaald door de planvorming bij de gemeenten. Bij de voorbereiding van de uitvoeringsafspraken voor de Nieuwe Sleutelprojecten zullen VenW en VROM, in overleg met de betrokken gemeenten bezien, hoe dat past in de stedelijke planvorming en in relatie met zowel een reële uitvoeringsplanning van de individuele projecten als de beschikbare middelen.

063

De begroting 2002 bevatte een uitgebreide tabel 15 'Realisatieprogramma regionale/lokale infrastructuur'. Waarom kent de begroting 2003 niet dezelfde uitgebreide tabel, oftewel waar is de rest van de tabel gebleven? (blz. 160)

063

Dit heeft te maken met de wijziging van de grens voor de Gebundelde doeluitkering (GDU) van

€ 11,4 mln naar € 225 mln zoals uitgelegd in de tekst op pagina 48 van de infrastructuurfonds begroting. In de begroting is reeds geanticipeerd op de naderende decentralisatie. De consequentie van het bovenstaande is dat projecten < € 225 mln niet meer via het regionaal lokale programma worden bekostigd, maar via de GDU. Derhalve is de tabel 15 aangepast aan de nieuwe situatie; alleen grote projecten (> € 225 mln) zijn opgenomen. Ter informatie is in de bijlage van de begroting de tabel van de gedecentraliseerde regionaal/lokale planstudieprojecten (< € 225 mln) nog eenmaal opgenomen als tabel 119. De verantwoordelijkheid voor deze projecten ligt vanaf 1 januari 2003 volledig bij de ontvangers van de GDU.

064

Is er nog geld gereserveerd in het infrastructuurfonds voor de Rijn- en Gouwelijn? Zo niet, op welke wijze wordt deze dan wel gefinancierd? (blz. 160)

064

De middelen voor de RijnGouweLijn zijn, net als de middelen voor alle andere regionale/lokale infrastructurele projecten kleiner dan € 225 mln, toegevoegd aan de middelen voor de GDU-plus. Als de RijnGouweLijn een project groter dan € 225 mln blijkt te zijn, dan geldt voor het project het subsidieregime voor regionale/lokale infrastructurele projecten groter dan € 225 mln.

065

Kan een overzicht gegeven worden van alle Light rail-projecten die via het infrastructuurfonds gefinancierd worden, en de bedragen die daarvoor gereserveerd zijn? (blz. 160)

065

Light Rail projecten die in aanmerking komen voor financiering uit het infrastructuurfonds zijn: Randstadrail, Light Rail Zuid Limburg, regionale rail Arnhem en de Rijn Gouwe Lijn. De budgetten voor de Light Rail projecten kleiner dan € 225 mln worden, evenals de budgetten voor alle andere regionale en lokale infrastructuurprojecten kleiner dan € 225 mln, gedecentraliseerd. Het te decentraliseren budget leidt tot ophoging van de rijksbijdragen in het kader van de GDU. Het totale uit te keren GDU bedrag aan iedere bijdrage gerechtigde overheid wordt bepaald op grond van een verdeelsleutel die gebaseerd is op objectieve gebiedskenmerken. De verdeling van het te decentraliseren budget is zodanig dat iedere bijdrage gerechtigde overheid in elk geval de beschikte regionale- en lokale infrastructuurprojecten kan betalen. Het budget van Regionale/lokale infrastructuurprojecten waarvan de subsidiabele kosten groter zijn dan € 225 mln wordt niet gedecentraliseerd.

066

Kan voor alle VINEX-locaties aangegeven worden hoe de stand van zaken is met de bereikbaarheid middels openbaar vervoer, inclusief de planning van lopende projecten? (blz. 160)

066

De ontsluiting van de VINEX-locaties is in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van de betreffende regionale overheid. Wel wordt door het Rijk, via een subsidie, een aanzienlijke bijdrage geleverd in de ontsluiting van die locaties per openbaar vervoer, zowel per trein als per regionaal openbaar vervoer. Hiervoor zijn middelen gereserveerd in het MIT. Jaarlijks wordt door een interdepartementale werkgroep, onder leiding van VROM, aan de Tweede Kamer gerapporteerd over de voortgang verstedelijking VINEX; op 20 maart 2002 is de rapportage over 2001 besproken. Op dit moment wordt gewerkt aan de rapportage over 2002. In deze rapportage zijn naast de ontwikkeling van de woningbouw ook de verkeers- en vervoeraspecten opgenomen. Gezien het grote aantal VINEX-locaties en de omvang van de rapportage verwijs ik u naar deze jaarlijkse rapportage over de VINEX.

067

Zijn er reeds afspraken met de NS over de bediening van het toekomstige station in Leidsche Rijn?
(blz. 160)

067

Ja. De NS rondt momenteel de dienstregeling af en verwacht binnen enkele weken definitief uitsluitsel te kunnen geven over een bediening van tweemaal per uur per richting per december 2003.

068

Welke beleids- en financiële consequenties verbindt u aan het feit dat op ruim 60 procent van de regionale meetlocaties het maximaal toelaatbaar risiconiveau voor bestrijdingsmiddelen wordt overschreden? (blz. 203 en 214)

068

Het is juist dat in de regionale wateren op ruime schaal bestrijdingsmiddelen in het oppervlaktewater voorkomen. Hiervan wordt melding gemaakt in Water in Beeld 2002, de voortgangsrapportage over het waterbeheer in Nederland. Hierin wordt ook aangegeven dat zich verbetering begint af te tekenen en dat het aantal locaties met normoverschrijding dalende is (van 60% normoverschrijding in de periode 1995-1998 naar 40% normoverschrijding in de periode 1999-2000). De volgende beleidsmaatregelen hebben geleid tot deze afname cq. zullen genomen worden voor verdere verbetering:

1. Lozingenbesluiten op basis van de Wvo. In de lozingenbesluiten voor de glastuinbouw (in 1997, geactualiseerd en uitgebreid in 2002) en voor de open teelt en veehouderij (in 2000) zijn voorschriften opgenomen ter beperking van de emissies van bestrijdingsmiddelen naar het oppervlaktewater. Vooral het lozingenbesluit open teelt en veehouderij zal een belangrijke bijdrage leveren in de afname van emissies van bestrijdingsmiddelen, omdat de verwaaiing (drift) door het spuiten met bestrijdingsmiddelen met 90% wordt gereduceerd. Op 23 mei 2002 bent u hierover geïnformeerd per brief (kenmerk DGW 2002/512). Hierin wordt gemeld dat uit modelonderzoek blijkt dat grosso modo de 90% gehaald zal worden. Tevens is aangegeven dat in 2004 dit zal worden geïnfomeerd en dat de uitkomsten aan u zullen worden gerapporteerd.
2. Toelatingsbeleid voor bestrijdingsmiddelen. De toelating van bestrijdingsmiddelen heeft een grote invloed op de waterkwaliteit. Vanwege het stringenter toelatingsbeleid van de afgelopen jaren zijn veel schadelijke bestrijdingsmiddelen van de markt verdwenen. Omdat gebleken is dat voor de landbouwsector hierdoor problemen zijn ontstaan met betrekking tot het ontbreken van een voldoende breed bestrijdingsmiddelenpakket, worden door de minister van LNV en de staatssecretaris van VROM samen met de Stichting Natuur en Milieu en LTO-Nederland de mogelijkheden verkend voor een beleid dat zowel de economische als de milieubelangen in voldoende mate waarborgt. U bent hier door de minister van LNV reeds over geïnformeerd. Daar waar de

waterkwaliteit in het geding is, is de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat beleidsmatig betrokken. Mede naar aanleiding van de conclusies van de Algemene Rekenkamer ten aanzien van de toelating van bestrijdingsmiddelen voor de landbouw (28615 nr.1), zullen ook de mogelijkheden worden bezien om V&W medeverantwoordelijk te maken voor bepaalde onderdelen van de Bestrijdingsmiddelenwet 1962.

3. Zicht op gezonde teelt. Het Meerjarenplan Gewasbescherming (MJPG) is beëindigd in 2000 en heeft geleid tot een reductie van de emissies naar oppervlaktewater met 79%. Dit is minder dan de doelstelling van 90%. Om verdergaande stappen te nemen heeft de regering in 2001 de nota "Zicht op gezonde teelt" naar de Tweede Kamer gestuurd. Belangrijkste maatregelen om verdergaande reductie van gewasbeschermingsmiddelen te behalen is de invoering van geïntegreerde teelt op gecertificeerde bedrijven. In de verkenning zoals genoemd onder 2 zal bepaald worden welke elementen van "Zicht op gezonde teelt" zullen worden overgenomen om emissies van gewasbeschermingsmiddelen te reduceren en aldus overschrijding van het MTR te voorkomen.
4. Bestrijdingsmiddelen in relatie tot drinkwatervoorziening. Een toelatingscriterium over drinkwaterwinning uit oppervlaktewater is reeds onderdeel van de Europese regelgeving (Richtlijn 91/414/EEG) en beoogt tijdens de toelating van een nieuw bestrijdingsmiddel te toetsen of toepassing van dit middel kan leiden tot een overschrijding van de norm in oppervlaktewater. Dit criterium is echter niet operationeel. Thans is een project in uitvoering door de staatssecretarissen van VROM en Verkeer en Waterstaat om het criterium daadwerkelijk te operationaliseren.

5. Bestrijdingsmiddelen voor onkruidbestrijding openbaar groen. Dit jaar worden de Bestuurlijke afspraken Uitvoering Meerjarenplan Gewasbescherming Openbaar Groen geëvalueerd. Deze afspraken zijn gemaakt met een groot aantal partijen inclusief Rijk en lagere overheden. Naar aanleiding van deze evaluatie wordt bepaald of de doelstellingen van de afspraken gehaald worden en in hoeverre bijstelling en/of aanscherping nodig is.