

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

17 november 2004

1

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DBS/2004/5314a

Onderwerp

Kamervragen Ontwerpbegroting Verkeer en Waterstaat 2005 Infrastructuurfonds
2005 (29800 A)

Geachte voorzitter,

Bijgaand doe ik u de antwoorden toekomen op de gestelde kamervragen naar
aanleiding van Ontwerpbegroting Verkeer en Waterstaat 2005 Infrastructuurfonds
2005 (29800 A).

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

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

Telefoon 070 – 351 61 71
Telefax 070 – 351 78 95

001

Welke gevolgen heeft de hoge olieprijs op de inkomsten van het FES en daarmee op het Infrastructuurfonds?

001

Een hogere olieprijs leidt, wanneer de andere variabelen die de aardgasbaten bepalen (o.a. afzet en dollarkoers) gelijk blijven, tot hogere inkomsten voor het Fes. Dit heeft als zodanig geen gevolgen voor het infrastructuurfonds.

002

Kunt u aangeven of de regio Eindhoven erin slaagt vóór 1 maart 2005 het tracé voor de ontsluiting van de oostkant van Eindhoven vast te stellen? Indien de regio daarin niet slaagt, valt conform de door u vorig jaar gedane toezegging aan de Kamer de beschikbare 50 miljoen euro vrij. Kan die op dat moment worden toegevoegd aan de uitvoeringsplannen betreffende de A4 in West-Brabant?

002

Zoals vorig jaar tijdens het bestuurlijk overleg is besproken verwacht het SRE de studie naar de problematiek aan de oostzijde van Eindhoven in 2005 af te kunnen ronden. Op dat moment is bekend wat de meest kansrijke oplossing is en wat de kosten daarvan zijn. De toezegging van €50 mln. is niet gekoppeld aan het moment van vaststellen van het tracé en er is derhalve voorlopig geen sprake van vrijval van middelen.

003

In hoeverre is de financiering van het derde perron in Breda nu geregeld?

003

De voortgang van het stationsproject Breda is afhankelijk van de planvorming, die in het kader van het sleutelproject geschiedt onder regie van de Gemeente Breda. Inmiddels heb ik de Gemeente Breda laten weten dat ik voornemens ben om de bijdrage van het Rijk op te hogen van € 18 mln naar € 35,5 mln, prijspeil 2002. Hiervan is € 27,5 mln bestemd voor een bijdrage voor een sober en doelmatig basisstation (exclusief een evt. derde perron) en € 8 mln voor afstemming met de

overige werkzaamheden aan de spoorinfrastructuur in Breda. Tijdens de behandeling van mijn begroting in uw Kamer zal ik dit toelichten incl. de door mij voorgestelde dekking. Vooralsnog is in de Begroting 2005 het stationsproject Breda € 18 mln opgenomen in de Planstudietabel met als uitvoeringsperiode 2006-2008.

004

Het aandeel Directe uitvoeringsuitgaven (DUU) in de totale uitgaven geeft een indicatie van de mate van efficiency van Rijkswaterstaat (RWS). Voor de onderdelen rijkswegen, waterkeren en waterbeheer en vaarwegen daalt het aandeel DUU. Echter, in 2009 is het aandeel DUU bij de drie onderdelen respectievelijk 15%, 7% en 34%. Hoe is dit verschil te verklaren?

004

De percentages die in de vraag zijn aangegeven worden niet herkend. De verschillen in % DUU bij de verschillende artikelonderdelen wel. Daarom wordt in dit antwoord een verklaring gegeven voor het verschil in % DUU voor Rijkswegen (15%), Waterkeren (7%) en Waterbeheren en Vaarwegen (34%).

Waterkeren heeft het laagste % DUU omdat bij dit artikelonderdeel geen arbeidsintensieve taken zitten zoals beheer of bediening.

Het % DUU bij Rijkswegen is hoger dan bij Waterkeren, omdat bij Rijkswegen het artikelonderdeel bediening zit, wat volledig uit arbeid (dus DUU) bestaat. Daarnaast heeft Rijkswegen te maken met beheer, wat invloed heeft op de DUU.

Waterbeheren en Vaarwegen heeft het hoogste % DUU, omdat het artikelonderdeel bediening hier veel hoger is (de kosten zijn ruim 3 x hoger dan bij Rijkswegen), wat volledig op de DUU drukt. Ook Waterbeheren en Vaarwegen heeft te maken met beheer. Deze activiteiten vallen grotendeels onder de DUU en maken een substantieel onderdeel uit van het totale budget. Dit wordt ook duidelijk in de tekst, waarbij Waterbeheren apart wordt toegelicht.

005

Het aandeel DUU in de totale uitgaven is naar boven bijgesteld ten opzichte van het Infrastructuurfonds 2004. Voor 2003 is dit aandeel voor aanlegprojecten van 18% veranderd in 27%. Voor beheer en onderhoudprojecten geldt een stijging van 38% naar 44%. Hoe is dit verschil te verklaren?

005

De percentages worden niet herkend, hetgeen het beantwoorden van deze vraag bemoeilijkt. In zijn algemeenheid kan de verhouding PU/DUU tussen begroting en realisatie verschillen als gevolg van bijstellingen gedurende de uitvoeringen dan wel gerealiseerde productie.

Ten gevolge van ontwikkelingen zoals innovatief aanbesteden zal het aandeel DUU in de totale uitgaven naar verwachting in de komende jaren lager uitvallen. Dit komt tot uitdrukking in het percentage DUU in de huidige begroting.

006

Tussen aanlegprojecten en beheer -en onderhoudprojecten bestaat ook een aanzienlijk verschil in het aandeel DUU op de totale projectkosten. Het aandeel is respectievelijk 11% en 30%. Hoe wordt dit verschil verklaard?

006

Dit wordt verklaard door het verschil in arbeidsintensiviteit tussen beide werkzaamheden. Het onderdeel beheer van beheer en onderhoud bestaat voornamelijk uit personeelskosten (DUU's). Voor aanlegprojecten kan RWS meer uitbesteden dan voor beheer en onderhoudprojecten. Dit betekent dat er voor aanlegprojecten relatief minder DUU nodig is.

007

Is er geld gereserveerd voor het Geluidsisolatieproject Schiphol fase 3?

007

Deze vraag heeft betrekking op hoofdstuk XII. Ja er is geld gereserveerd voor het Geluidsisolatieproject Schiphol fase 3. De kosten van GIS 3 worden door de overheid voorgefinancierd en door middel van geluidsheffingen op de luchtvaartsector verhaald. In de begroting van Verkeer en Waterstaat, is bij het beleidsartikel 12

'Duurzame Luchtvaart' in de tabel 'Budgettaire gevolgen van Beleid' voor het project Geluidsisolatie Schiphol fase 3' (GIS 3) de volgende reeks opgenomen: (Bedragen in

€*1000)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
GIS 3 28	1.000	5.000	20.000	20.000	20.000	20.000	

008

Kunt u een opsomming geven van de projecten die vertraagd worden (inclusief oorspronkelijke en nieuwe realisatiedatum) en van projecten die afgesteld worden als gevolg van herschikkingen in het Infrastructuurfonds?

008

Er zijn in het MIT 2005 geen projecten vertraagd dan wel afgesteld als gevolg van herschikkingen in het Infrastructuurfonds. Voorzover aanpassing van de planning heeft plaatsgevonden om projectspecifieke redenen, verwijs ik naar de mutatieoverzichten in het Infrastructuurfonds. In deze overzichten zijn vertragingen opgenomen indien het gaat om vertraging met meer dan één jaar ten opzichte van het MIT 2004.

009

Kunt u een overzicht geven van de netto intensiveringen in wegen, spoor en vaarwegen (intensiveringen minus saldo herschikkingen) tot 2007 resp. 2010?

009

Ten opzichte van de begroting van vorig jaar zijn de netto intensiveringen voor wegen, spoorwegen en vaarwegen budgettair gezien negatief. Dit wordt met name veroorzaakt door het in 2004 inzetten van de meevaller bij de Betuweroute en de structurele verlaging van aanlegbudgetten op het Infrastructuurfonds als gevolg van doelmatiger aanbesteden. De netto effecten hiervan zijn gepresenteerd in de drie tabellen op pagina 8 van het Infrastructuurfonds.

010

Wat is de stand van zaken rond de plannen voor geluidsisolatie langs de A2 bij Maarssen? Welke vorm zal deze krijgen? Wanneer zal RWS beginnen met de isolatie en wanneer is deze gereed? Komt de planning overeen met die van de gemeente Maarssen?

010

De gesprekken en afspraken met de gemeente Maarssen over de bouw van het geluidsscherm verlopen goed. De afspraak is nu dat er geen wal aangelegd wordt maar dat er een scherm geplaatst wordt. De voorstellen voor dit scherm zijn al in welstand besproken en positief ontvangen. Wat betreft de planning loopt het ook op schema met de afspraken die gemaakt zijn met de gemeente. De bouw start in 2005 en volgens planning zal het scherm in 2006 gerealiseerd zijn, een en ander in overeenstemming met de afspraken met de gemeente Maarssen.

011

Het regime van het doelmatiger aanbesteden geldt niet voor die aanlegprojecten waar reeds uitvoeringscontracten zijn gesloten of harde juridische verplichtingen zijn aangegaan. Zijn dit de enige criteria die gehanteerd zijn voor het ontzien van projecten? Kan een overzicht gegeven worden van de projecten die ontzien zijn?

011

Zie bijlage vraag 11 infrafonds.

012

Wat zijn de consequenties van de structurele budgetverlagingen op de diverse aanlegprojecten?

012

Voor het antwoord op deze vraag zou ik U willen verwijzen naar de beantwoording op vraag 15.

013

Het programma beheer en onderhoud wordt ontzien waardoor voordelen van de prijsdruk kunnen worden aangewend voor het versneld wegwerken van achterstanden. Kan een indicatie gegeven worden in welke mate dat hierdoor het geval zal zijn?

013

Indien de taakstelling doelmatig aanbesteden wordt toegepast op de onderhoudsbudgetten zou dat leiden tot de volgende verlagingen:

Artikel/Project	Totaal bedrag (x € 1 mln.)	2005	2006	2007	2008	2009
Onderhoud wegen	77	13	17	17	15	15
Onderhoud spoorwegen	117	22	25	24	23	23
Onderhoud vaarwegen waterbeheren	37	6	7	8	8	8
Onderhoud waterkeren	10	2	2	2	2	2.

Doordat de taakstelling niet van toepassing is op de onderhoudsbudgetten, wordt prioriteit gegeven aan het zo spoedig mogelijk wegwerken van achterstallig onderhoud.

014

Kunt u een specificatie geven van de posten waarop tot en met 2009 de nog niet gespecificeerde taakstelling van € 654 mln. doelmatig aanbesteden (totaal minus € 160 mln. Betuweroute en € 140 mln. Fileplan ZSM2) ingevuld zal gaan worden? Hoe is de verdeling over de jaren?

014
zie bijlage vraag 14 infrafonds

015

Op welke manier zal de taakstelling Doelmatiger aanbesteden ingevuld worden? Vallen hier alleen aanbestedingsmeevallers onder, zoals onlangs zijn opgetreden bij de Betuweroute? Of wordt er vanuit het departement gesleuteld aan de aard en omvang van verschillende projecten, zoals versobering, andere inpassing, ander programma van eisen?

015

Deze verlagingen hebben geleid tot taakstellende verlagingen op projecten. Dat wil zeggen dat hetzelfde project c.q. programma met minder geld moet worden gerealiseerd. In relatie tot deze vraag zou ik u tevens willen verwijzen naar de antwoorden op de vragen 11, 13, 14 en 17.

016

Kunt u aangeven met welk percentage meevallers u rekent bij nieuwe aanbestedingen? Hoe verklaart u deze meevallers?

016

Voor het antwoord op deze vraag zou ik u willen verwijzen naar het antwoord op vraag 17.

017

Wat betekenen de ervaringen met aanbestedingsmeevallers voor de budgetten van nieuwe grote projecten als de Zuiderzeelijn, IJzeren Rijn, Onderhoud Spoor/Wegen/Waterwegen, PMR, Geluidsisolatieproject Schiphol (GIS3)? Worden deze naar beneden bijgesteld? Zo ja, waartoe leidt dat? Maken de eventuele besparingen op deze projecten onderdeel uit van de taakstelling van € 954 mln?

017

De in de vraag genoemde projecten en programma's zijn geen onderdeel van de invulling van de taakstelling van € 954 mln (zie ook het antwoord op vragen 11 en 14). Momenteel worden de ontwikkelingen met betrekking tot de aanbestedingen en de effecten op de budgetten nader onderzocht. Daarbij wordt zowel de effecten van innovatieve aanbesteding als conjuncturele/structurele markteffecten gezien. Dit richt zich met name op de reguliere aanleg- en onderhoudsprogramma's. In hoeverre de

bevindingen van het onderzoek aanleiding kunnen zijn de budgetten aan te passen is nu nog niet bekend. Over de bevindingen zal ik u zo spoedig mogelijk informeren.

018

Kunt u aangeven waarom zich bij de HSL-zuid nog geen aanbestedingsmeevallers hebben voorgedaan, in tegenstelling tot bij andere projecten zoals de BR?

018

Voor de aanleg van de HSL-Zuid zijn in 2000 voor de onderbouw de hoofdcontracten als D&C-contract gesloten. Het contract voor de bovenbouw inclusief het onderhoud voor 25 jaar is als DBFM-contract in 2001 gesloten. Bij de HSL-Zuid wordt derhalve nu nog maar op zeer beperkte schaal aanbesteed.

019

Kunt u een overzicht geven van de doelstellingen voor TAO-reductie die de afgelopen jaren op verschillende momenten (begrotingen 2000-2005, OV-II, plan van aanpak onderhoud infrastructuur, vervoersplan, brieven aan Tweede Kamer) gehanteerd zijn? Dezelfde vraag voor punctualiteit?

019

NS Reizigers en ProRail hebben in het tussen hun gesloten Memorandum of Understanding inzake het prestatiecontract (MoU) de afspraak gemaakt dat in de periode 2001-2005 er een reductie zal plaatsvinden van 35-40% van de verstoringen in het jaar 2005 ten opzichte van het jaar 2000. De realisatie 2000 is geschat op totaal 10.200 onregelmatigheden. Dit zijn 8700 TAO's en 1500 onregelmatigheden in het instellen van rijwegen. De doelstelling uit het MoU is overgenomen in de Rijksbegroting 2002. De wijziging in de tijd in de daarop volgende begroting vindt zijn oorzaak in het feit dat er de afgelopen jaren, ondanks extra investeringen, een achterstand is ontstaan bij het verwerken van de onderhoudspiek (vervangingen van het NEFIT-spoor). Zie hiervoor ook mijn brief van 7 maart 2003 aan de Tweede Kamer. In de verdiepingsbijlage bij het Infrastructuurfonds 2004 'Plan van aanpak onderhoud spoor' wordt aangegeven dat het doel is om in 2007 het totaal aantal verstoringen (TAO's en foutief ingestelde rijwegen) terug te brengen tot 6120-6630. Zie hiervoor ook mijn brief van 16 juli 2004 aan de Tweede Kamer. In de Begroting 2005 is aangegeven dat met de sector wordt gesproken over vervanging van de doelstelling om het aantal storingen te reduceren, omdat het de reiziger en de verlader niet gaat om het aantal storingen maar om het effect/de gevolgen ervan. Ondertussen wordt gestuurd op het bestrijden van TAO's op die plekken waar ze het

meeste effect hebben. In bijlage kolom 1. een overzicht van de doelstellingen voor TAO-reductie die de afgelopen jaren zijn gecommuniceerd.

De doelstellingen ten aanzien van punctualiteit in de periode 2001-2005 zijn met ingang van 2001 vastgelegd in het Overgangscontract II tussen de Staat en NS. Medio 2001 bleek NS, vanwege een achtergebleven basiskwaliteit van het productiesysteem (o.a. mensen en materieel), niet aan de afgesproken prestaties te kunnen voldoen en zijn met het zogeheten Verbeterplan nieuwe doelstellingen vastgelegd. Dit Verbeterplan is integraal onderdeel van het Overgangscontract II en dus van de sturingsrelatie Staat-NS. Deze nieuwe punctualiteitreeks heeft ook neerslag gekregen in de respectievelijk de Begroting 2002 en 2003. Eind 2002/begin 2003 is middels een aantal audits bevestigd dat in de afgelopen twee jaren sprake was van een snelle en onverwachte achteruitgang van de kwaliteit van de infrastructuur (hierover heb ik u middels een schrijven van 7 maart 2003 geïnformeerd). Uitgaande van deze nieuwe situatie, de analyses uit het project van de spoorsector 'Benutten en Bouwen' alsmede de ter beschikking gestelde middelen zijn de punctualiteitsdoelstellingen in tijd bijgesteld. Deze zijn vastgelegd in de Begroting 2004 en herhaald in de Begroting 2005. In bijlage kolom 2. een overzicht van de diverse gecommuniceerde punctualiteitsdoelstellingen.

020

Wat is de oorzaak van de stijging van het aantal verstoringen in 2003 met 3%? Wat betekent dit voor de inspanningen die gedaan moeten worden om de reductiedoelstelling alsnog te halen?

020

De stijging van het aantal verstoringen in 2003 is in de eerste plaats te wijten aan een toename in de categorie techniek van 6% (met name het aantal storingen met wissels en van de treindetectie). Er zijn aanwijzingen dat de ouder wordende infrastructuur leidt tot meer storingen in deze categorie. In de tweede plaats is er een toename in de categorie processen van 22% (aantakken van nieuwe infrastructuur op bestaande infrastructuur: HSL, Betuweroute en spoorverdubbeling Amsterdam-Utrecht). De stijging van het aantal verstoringen in 2003 betekent dat er extra maatregelen genomen moeten worden om de reductiedoelstelling alsnog te halen. Uiteindelijk gaat het erom de hinder voor de vervoerders en de reizigers te verminderen. Door de spoorsector wordt momenteel een betere indicator ontwikkeld dan reductie van het aantal storingen. Hoe deze nieuwe indicator er op hoofdlijnen uit zal zien, is beschreven in de begroting 2005 (Hoofdstuk XII, beleidsartikel 6; blz. 105). Ondertussen wordt gestuurd op het voorkomen van TAO's op die plekken waar ze het meeste effect hebben en waardoor eventuele hinder voor de vervoerders zoveel mogelijk wordt beperkt.

021

Creëert een eventuele vertraagde uitvoering van het Fileplan ZSM-projecten (Zichtbaar, Slim en Meetbaar) extra financiële ruimte binnen het Infrastructuurfonds? Zo ja, kan hiervan een indicatie gegeven worden?

021

Van vertraging in de uitvoering van Fileplan ZSM-projecten hoeft geen sprake te zijn. In de brief aan de Tweede Kamer (DGP/WV/u04.03373) over de consequenties van de uitspraak van de Raad van State inzake de A2/A58 heb ik u geïnformeerd over het feit dat er geen mogelijkheden zijn de besluitvorming nog te versnellen. Rijkswaterstaat onderzoekt nu de mogelijkheden om de uitvoering te versnellen. Ondanks eventuele vertragingen worden de vastgestelde ZSM-projecten

wel degelijk uitgevoerd. Van extra financiële ruimte op het Infrastructuurfonds is dus nog geen sprake, ook niet intertemporeel.

022

De toelichting meldt dat ZSM2 € 140 mln. goedkoper kan zonder dat dit gevolgen heeft voor de uitvoering van de projecten. Kunt u aangeven waar dan op bespaard zal gaan worden? Wordt het programma van eisen veranderd? Of betreft het alleen een bijgestelde prognose op basis van ervaringen met aanbestedingsmeevallers?

022

Zoals ook in de begroting van het Infrastructuurfonds (pagina 11) genoemd, kan de uitvoering goedkoper op basis van een meer nauwkeurige inschatting van de kosten, waarbij rekening is gehouden met ervaringen met aanbestedingsmeevallers. Het programma van eisen wordt niet aangepast.

023

Op weggedeelten waar de projecten uit de spoedwet worden uitgevoerd, neemt de filezwaarte ter plaatse af met 30%. Wat betekent dit voor de filezwaarte elders op het weggennet? Wordt er aan de doelstelling voldaan als de file wordt verplaatst?

023

Doel van de spoedwet was het aanpakken van de grootste knelpunten in het weggennet. Op het weggedeelte waar het programma wordt uitgevoerd neemt de filezwaarte ter plaatse inderdaad af met gemiddeld 30%. Wanneer het programma is uitgevoerd, zijn de grootste knelpunten in het netwerk aangepast en dit zal zeker de prestaties op het gehele netwerk verbeteren.

024

Wat betekent de zinsnede ``bij verder ongewijzigde omstandigheden`` in de effectvoorspelling van de spoedwetprojecten? Welke mogelijke omstandigheden zijn dit? Is de toename van de verkeersdruk, als gevolg van zowel de aanwezige latente vraag als van de autonome groei van het aantal autokilometers, één van die mogelijke omstandigheden?

024

Met de betreffende zinsnede is bedoeld "Ten opzichte van de huidige situatie". Inderdaad zal door autonome groei de filezwaarte weer langzaam toenemen. Hierbij is met name de economische groei van invloed en niet zo zeer de latente vraag. Door

deze autonome groei raakt ook de spitsstrook te zijner tijd overbelast, maar er wordt dan wel veel meer verkeer over de weg afgewikkeld.

025

Uit het vrijgeven van dubbellaags Zeer open asfaltbeton (ZOAB) als mogelijke geluidsmaatregel lijken de aanvankelijk reserves (behandeling spoedwet wegverbreding) verdwenen. Bent u bereid deze, nu deze maatregel een reëel alternatief is, verplicht te stellen bij alle (spoedwet)wegprojecten? Zo nee, waarom niet?

025

Neen, ik ben niet bereid toepassing van DZOAB verplicht te stellen. DZOAB is één van de mogelijke geluidsmaatregelen. Zoals ik ook heb aangegeven in de Voortgangsrapportage Spoedwetprojecten (dd 16 september 2004 kamerstuknummer) worden geluidsmaatregelen getoetst aan doelmatigheidscriteria. Dit geldt ook voor DZOAB. Voorts lijkt het mij niet verstandig om een bepaald middel voor te schrijven, omdat dat innovatie kan bemoeilijken. Niet voor niets wordt in het kader van de spoedwet gesproken over geluidswerend asfalt met een geluidsreducerende werking van ZOAB.

026

Kunt u een overzicht geven van het BDU-budget (brede doeluitkering) voor de periode 2005-2008? Is er sprake van een intensivering of extensivering, en zo ja, welke?

026

Het BDU-budget voor de periode 2005 –2008 bedraagt (blz. 287 begroting):

2005: € 1.435 miljoen

2006: € 1.431 miljoen

2007: € 1.485 miljoen

2008: € 1.609 miljoen.

Omdat alle eerder op de V&W begroting gereserveerde middelen voor de nu in de BDU opgenomen onderdelen (exploitatie OV, bijdrage regionale infrastructuur, duurzaam veilig en vervoermanagement) zijn verwerkt in de BDU is er geen sprake van in- of extensivering. Op de overgehevelde infracomponent is de taakstelling doelmatig aanbesteden toegepast.

027

De aanbestedingstaakstelling met betrekking tot het ZSM-programma is ingevuld door hiervoor de nog niet concreet belegde ruimte in te zetten. Betekent dit dat op de wel belegde ruimte nog extra aanbestedingsmeevallers zijn te verwachten?

027

Nee, vooralsnog zijn op het ZSM-programma niet meer aanbestedingsresultaten te verwachten dan al gemeld in de infrastructuurfondsbegroting op pagina 11.

028

Waarom is gekozen voor het ten laste brengen van de extra kosten voor de A12 (€ 6 mln.) van het project HSL-oost? Welke onderdelen van het project HSL-oost kunnen hierdoor niet meer uitgevoerd worden?

028

Het gaat hier niet om extra kosten voor de A12 maar om de financiering van inpassingsmaatregelen voor eco-passages in samenhang met het spoor. Deze middelen waren in het budget van HSL-oost reeds opgenomen voor inpassingsmaatregelen. Dit leidt niet tot het schrappen van onderdelen van het project HSL-oost.

029

De projecten die onder de Spoedwet vallen, zijn niet meegerekend bij de uitbreiding van het areaal `rijbaanlengte hoofdrijbanen` en `zwart onderhoud hoofdrijbanen`. Is bij het vaststellen van het onderhoudsbudget wel rekening gehouden met het feit dat

een zwaardere belasting van de Spoedwet-stroken vraagt om meer onderhoud? Hoe komt dit tot uitdrukking in het onderhoudsbudget?

029

De behoefte aan budget voor het onderhoud van de rijkswegen is vorig jaar vastgelegd in het plan van aanpak beheer en onderhoud rijkswegen dat tegelijk met de begroting 2004 aan de Kamer is aangeboden. In dit plan van aanpak is rekening gehouden met een stijging in budget voor het onderhoud door een toenemende onderhoudsbehoefte vanwege de ontwikkeling in kwantitatieve en kwalitatieve zin van het areaal.

030

Aangegeven wordt dat tot 2010 een post van € 68 mln. is opgenomen voor ontsnipperingsprojecten bij wegen. Kunt u aangeven over welke ontsnipperingswerken dit gaat, en hoe de kosten verdeeld zijn? (LNV)

030

Het gaat hierbij om de ontsnipperingsprojecten aan de rijkswegen. Een aantal projecten is al in realisatie, zoals de ecoducten Het Groene Woud (Rw A2), De Leusderhei (Rw A28) en diverse kleinere voorzieningen. Conform het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) wordt in de periode 2004-2010 prioriteit gegeven aan het wegwerken van de volgende knelpunten: Ooievaarsplas/ Lepelaarstocht (Flevoland), Midden-Veluwe (Gelderland), Kabeljauw (Gelderland), Nagelbeek (Limburg), Geuldal (Limburg), Zaarderheike (Limburg), Kerkeindse Heide (Noord-Brabant), Groote Heide (Noord-Brabant), Leenderbosch-De Kempen (Noord-Brabant), Beekdal van de Reusel (Noord-Brabant), Bosberg (Noord-Holland), Doorn (Utrecht) en Huis ter Heide (Utrecht). Voor een aantal van deze knelpunten zijn de ontsnipperingsmaatregelen nog niet in detail uitgewerkt en is dus ook nog niet precies bekend wat de kosten ervan zullen zijn. Verder geldt bij de bovengenoemde gebieden als voorwaarde dat de oplossing aan de rijksinfrastructuur alleen zal plaatsvinden als ook de regionale partijen bereid zijn te komen tot een oplossing van samenhangende regionale ontsnipperingsknelpunten. Tegen deze achtergrond is thans nog niet bekend hoe de kosten verdeeld zullen worden.

031

Welke projecten vallen onder het programma `Ruimte voor de fiets` en op welke wijze worden de toegevoegde € 60 mln. hierover verdeeld?

031

De nieuwe prioritering is er op gericht om de stallingen met de grootste capaciteitstekorten als eerste om te bouwen. Met toevoeging van de additionele € 60 mln is het mogelijk alle locaties met tekorten om te bouwen en uit te breiden. Voor een nadere uitwerking verwijs ik naar mijn brief aan de Kamer van 21 juni 2004 met als kenmerk DGP/SPO/U.04.00888.

032

Kunt u aangeven waarom de nieuwe stationsstallingen op Amsterdam CS, vooruitlopend op de besluitvorming over het totale project, met spoed gerealiseerd gaan worden?

032

Op en rond het station Amsterdam CS is een groot tekort aan fietsparkeerplaatsen. Een snelle realisatie van de vernieuwing en uitbreiding van de fietsenstalling in het Postzakkengebouw was ook wenselijk om ruimte te scheppen voor een betere uitvoering van andere projecten die momenteel op en rond het station in uitvoering zijn. E.e.a leidt overigens niet tot hogere kosten. Een beschikking is in september van dit jaar afgegeven conform de MIT-spelregels.

033

Vanaf 2008 staat geld gereserveerd (€ 70 mln.) voor ontsnipperingsmaatregelen bij het spoor. Kunt u aangeven of er ook een budget beschikbaar is voor ontsnipperingsmaatregelen tot 2008? Zo ja, hoe hoog is dit budget en over welke projecten wordt dit verdeeld? (LNV)

033

Budget voor ontsnipperingsmaatregelen aan het spoor is vanaf 2008 (€ 7 mln per jaar) beschikbaar. In de periode voor 2008 is geen budget beschikbaar.

034

Waarom wordt een groot deel (€ 15 mln. van € 40mln.) van het budget voor geluidsmaatregelen spoor ingezet voor de projecten RoBel en Sloelijn?

034

In het kader van het project Sloelijn (aanleg nieuwe verbindingslijn) moeten er langs de bestaande Zeeuwse Lijn, van Lewedorp tot Roosendaal, extra geluidwerende voorzieningen geplaatst worden (vanwege het Besluit Geluidhinder Spoorwegen). Het gedeelte van die spoorlijn vanaf Bergen op Zoom tot Roosendaal werd tot 2003 meegenomen in het project VERA (spoorverbinding Roosendaal - Antwerpen, lijn 11. Dit vanwege de samenloop van beide projecten in geografische en tijdstechnische zin en omdat in het project VERA meer treinen, dus meer weg te nemen hinder, werd voorzien. Met ingang van de begroting IF 2004 is het project VERA echter 5 jaar naar achteren geschoven, waardoor de ingevolge het BGS verplichte voorzieningen langs de Zeeuwse Lijn vanaf Bergen op Zoom tot Roosendaal weer in het project Sloelijn meegenomen moesten worden. De hiervoor benodigde middelen zijn derhalve toegevoegd aan het project Sloelijn.

035

Waarom wordt er nog geen geld uitgetrokken voor het invoeren van het ETCS-systeem? Zal de € 40 mln. in de periode 2006-2008 hiervoor voldoende zijn?

035

Beleidsmatig is in 1999 besloten dat op (langere) termijn zal worden overgegaan naar ETCS (zie Kadernota Railveiligheid, juli 1999). Daarnaast is besloten om specifiek de Betuweroute, HSL-Zuid en Amsterdam-Utrecht te voorzien van ETCS. De ontwikkeling van de apparatuur door de fabrikanten is echter nog niet op een zodanig niveau dat inbouw op grote schaal nu al kan plaatsvinden. Ik verwacht dat dit vanaf 2010 wel het geval zal kunnen zijn. In het kader van het vervolgoverleg over de Nota Mobiliteit zult u informatie ontvangen hoe de financiering van de plannen voor verbetering van de onderhoudstoestand van het spoor in de rijksbegroting wordt ingepast. Over de invoering van ETCS bent u verder door mij per brief inzake

spoorwegveiligheid (kenmerk DGP/SPO/U.04.01942 van 26 mei jongstleden) geïnformeerd. De € 40 mln. in de periode 2006-2008 zijn niet bedoeld voor de invoering van het ETCS-systeem, maar om met de huidige op het Nederlandse spoorweginet toegepaste systemen het aantal passages van stoptonende seinen te verminderen.

036

Wat wordt bedoeld met de zinsnede dat de Zuid Tangent fase 2 (Oost-West) eruit is gehaald omdat de gereserveerde middelen op verzoek van de regio zijn overgeheveld naar de N201? Waarom is Zuid Tangent fase 2 uit de planstudie tabel verwijderd? Waarom is het project in tweeën geknipt? Wanneer verwacht u het projectbesluit over Zuid Tangent fase 2 te nemen?

036

Antwoord op de vragen 36 t/m 41 In het bestuurlijke overleg over het MIT in de Noordvleugel van de Randstad van december 2003 is door de regionale overheden voorgesteld de in de planstudiefase van het MIT gereserveerde middelen voor de Zuid Tangent Oost en West (€ 30 mln.) te gebruiken voor de aanleg van de N201 (tussen A4 en A2; omleiding Aalsmeer). Hiermee heb ik ingestemd. Aan deze overheveling zijn geen nadere voorwaarden verbonden, noch door mij noch door de regio. (Zie mijn brief DGP/WV/U.03.03710 aan de Kamer van 3 december 2003). Door deze herprioritering zal er naar verwachting tot 2010 voor de Zuid Tangent Oost en West geen rijksbudget meer beschikbaar zijn. Om die reden heb ik de Zuidtangent fase 2 (Oost-West) uit het MIT gehaald en op dat moment geen besluit genomen over het vervolg van het project. Tegen dit besluit is door ROA en de provincie beroep ingediend omdat zij het als één project herkend willen zien. Dit beroep is nog onder de rechter. Alle projecten doorlopen een aantal fasen vanaf het eerste idee tot en met de realisatie. Daarbij neemt het inzicht in iedere fase toe. Om de Zuidtangent Oost en West als één project te kunnen erkennen conform het Besluit Infrastructuurfonds moet het gelijktijdig realiseren van de 2 delen leiden tot een aanzienlijke meerwaarde in de exploitatie van de gehele Zuidtangent t.o.v. het apart realiseren van Oost en West. Een eerste bestudering van de door het ROA en de provincie ingediende rapporten van de planstudies heeft die aanzienlijke meerwaarde nog niet aangetoond. De tekst in het MIT geeft derhalve mijn voorlopige oordeel weer. De verantwoordelijkheid voor de voorbereiding en realisatie van deze projecten ligt bij het ROA resp. de provincie NH, die daarvoor mede een deel van de BDU zouden kunnen aanwenden. Of V&W over een of beide projecten alsnog een besluit moet nemen zal t.z.t. worden gezien aan de hand van de dan voorliggende projectdossiers en de te verwachten beschikbare middelen, tenzij de rechter V&W verplicht nu reeds een uitspraak te doen.

037

Is het juist dat u het project Zuid Tangent opgeknipt heeft in 2 projecten? Zo ja, waarom is dit gedaan? Zo nee, waarom waren Provincie Noord-Holland en het Regionaal Orgaan Amsterdam hier niet van op de hoogte? Kunt u aangeven of het project Zuid Tangent nu nog voltooid kan worden en op welke manier?

037

Zie het antwoord op vraag 36

038

Waarom heeft u het project Zuid Tangent opgeknipt in twee delen, terwijl u meerdere keren benadrukt heeft dat het om één integraal project gaat?

038

Zie het antwoord op vraag 36

039

Wat zijn de projectbudgetten van de twee delen van de Zuid Tangent, wanneer deze opgeknipt zouden worden in een Oost- en een West-deel? Waaruit blijkt dat de budgetten hiermee onder de GDU-grens (gebundelde doeluitkering) vallen?

039

Zie het antwoord op vraag 36

040

Kunt u aangeven onder welke voorwaarden de regionale overheden akkoord zijn gegaan met de overheveling van een deel (€ 30 mln.) van het Zuid Tangent-budget naar de N201?

040

Zie het antwoord op vraag 36.

041

Wanneer denkt u een projectbesluit over de Zuid Tangent fase 2 te kunnen nemen?

041

Zie het antwoord op vraag 36

042

Hoe wordt verklaard dat de informatietechnologie ten behoeve van de Maeslantkering geen lange levensduur kent? Hoe hoog liggen de benodigde middelen voor vervanging?

042

De informatietechnologie tbv de Maeslantkering kent juist een lange levensduur t.o.v. wat in ``normale`` IT gebruikelijk is. Er zijn contracten met leveranciers opgesteld waarbij de levensduur maximaal wordt verlengd zonder dat aan betrouwbaarheid wordt ingeboet. De informatietechnologie van de Maeslantkering bestaat uit twee systemen te weten; het Beslis- en ondersteunend Systeem en het Besturingssysteem. Voor het Beslis- en Ondersteunend Systeem is een hardware modernisering voorzien in 2008 (720 K€). Voor de Besturingssystemen is de technische en functionele vervanging voorzien in 2012 (15.000 K€). Om inzicht te geven in de levensduur wordt niet uitgegaan van het tijdstip van oplevering (1998) maar van het tijdstip waarop de systemen klaar waren om proef te draaien, te testen en te verbeteren (1992). Hiervan uitgaande heeft het Beslis- en Ondersteunend Systeem een levensduur gehad van 16 jaar terwijl in de theorie uit is gegaan van 12 jaar. Het besturingssysteem heeft bij vervanging een levensduur gehad van 20 jaar.

043

Wanneer is de evaluatie van het project Westerscheldetunnel gepland?

043

De evaluatie van de Westerscheldetunnel is in de afrondende fase. Deze wordt zo spoedig mogelijk aan de Tweede Kamer aangeboden.

044

Voor de Betuwelijn staat nog een bedrag van € 828 mln. opgenomen als bijdrage private financiering, voorgefinancierd uit het FES. Private financiering lijkt echter al lang niet meer haalbaar. Hoe wordt met deze post omgegaan?

044

Met deze post zal worden omgegaan zoals geregeld in de Wet Fonds Economische Structuurversterking. In deze wet is terzake bepaald (lid 1c van artikel 2): Lid 1. De ontvangsten van het fonds worden gevormd door:

c. inkomsten van de staat voortvloeiend uit of verbandhoudend met de aanleg of de exploitatie van de Betuweroute en de HSL-Zuid, tot ten hoogste het nominale bedrag uit het Fes dat is besteed voor de voorfinanciering van de geraamde private bijdragen in de aanleg; De memorie van toelichting bij dit onderdeel luidt als volgt: Op grond van het eerste lid, onder c, worden de private middelen die worden ontvangen in verband met de aanleg of exploitatie van de Betuweroute of de HSL-Zuid toegevoegd aan het FES tot ten hoogste het uit het FES afkomstige nominale bedrag dat is besteed aan de voorfinanciering van de geraamde private bijdrage aan de aanleg van beide railverbindingen. De hoogte van de voorfinanciering blijkt uit de begroting en de verantwoordingsstukken. Het kan hierbij zowel gaan om het alsnog privaats financieren van gedeelten van beide spoorlijnen, als om inkomsten voortvloeiend uit het verstrekken van exploitatierechten. Van vernoemde inkomsten af te trekken kosten zullen nog nader worden bepaald. Nadere besluitvorming vindt plaats op het moment dat genoemde inkomsten begroot kunnen worden en de in mindering te brengen kosten zijn bepaald.

Voor de Betuweroute verwacht ik dit inzichtelijk te hebben na verlening van de beheerconcessie. In de rentabiliteitsbrief die u in februari 2003 is toegezonden, is aangegeven dat het niet te verwachten is dat de eerder beoogde private bijdrage voor de aanleg van de Betuweroute op afzienbare termijn kan worden gerealiseerd.

045

Voor betaald rijden staan geen budgetten meer vermeld. Hoe verhoudt zich dat met de in de Nota Mobiliteit uitgesproken wens om de betaalwijze voor mobiliteit drastisch

te hervormen? Waarom is er in diezelfde nota al gesteld dat betaald rijden niet ten koste mag gaan van het belastinggebied van de provincies? (Financien)

045

In de Nota Mobiliteit is aangegeven dat het Kabinet een andere manier van betalen voor mobiliteit voor de toekomst ziet als kosteneffectief middel om de bereikbaarheid te verbeteren. De keuze tot invoering is aan een volgend kabinet. Draagvlak is essentieel, en daarom heeft dit Kabinet een breed samengesteld platform gevraagd met voorstellen te komen. Bij de begrotingsvoorbereiding waren alleen de contouren van de Nota Mobiliteit bekend, derhalve zijn in de begroting 2005 nog geen middelen gereserveerd. Nu de inhoud van de Nota Mobiliteit bekend is zullen in de Najaarsnota financiële middelen opgenomen worden ten behoeve van het aangaan van verplichtingen voor het Platform anders betalen voor mobiliteit, die grotendeels in 2005 tot betaling komen. Vooruitlopend hierop zijn voor de Nota Mobiliteit onderzoeksuitgaven gedaan die op Hoofdstuk XII verantwoord zullen worden. De provincies heffen opcenten op de motorrijtuigenbelasting, deze vormen een belangrijk onderdeel van de provinciale inkomsten. Daarom is bij de behandeling van de Nota Mobiliteit in het nationaal Mobiliteitsberaad op uitdrukkelijk verzoek van de decentrale overheden gesteld dat bij een nadere uitwerking van betalen voor mobiliteit het provinciaal belastinggebied niet zal worden aangetast.

046

Waarvoor is het bedrag van € 4,8 mln. voor Intermodaal vervoer gepland, dat beleidsmatig nog niet is ingevuld?

046

Het gereserveerde budget voor zover onder ``beleidsmatig nog niet ingevuld`` is bestemd voor mogelijke planstudies cq realisatieprojecten ten behoeve van met name het faciliteren van de overslag naar spoor. Enkele relevante projecten uit het huidige verkenningsprogramma zijn bijv. uitbreiding RSC Maasvlakte en RSC Waalhaven. Definitieve opname in een planstudiefase dan wel uitvoeringsfase kan niet eerder dan na expliciete besluitvorming conform MIT-spelregelkader. Het bedoelde deel van het budget is vooralsnog voor die vervolgactiviteiten gereserveerd.

047

Hoe zijn de schommelingen in de totale bijdrage uit het Fonds economische structuurverandering (FES) over de jaren 2003 tot en met 2009 te verklaren? Kunt u een overzicht geven van het aandeel van het totale FES-budget dat in de jaren 2003-2009 aan het Infrastructuurfonds wordt toegekend? Wat zijn de gevolgen bij aanzienlijke mutaties in het FES zelf (bijvoorbeeld door gewijzigde aardgasbaten)?

047

Zie antwoord in bijlage bij vraag 47

048

Wat wordt bedoeld met 'Inpassen IF problematiek V&W'?

048

Jaarlijks dient binnen de budgettaire kaders van het totale Infracfonds een groot aantal (kas)problemen, mee- en tegenvallers e.d. te worden verwerkt. Eventuele rest(kas)problematiek wordt conform de prioritering ``Houden voor bouwen`` verdeeld over de aanlegsectoren.

049

Kunt u toelichten wat wordt bedoeld met de zin `Betreft inpassing van de problematiek binnen het Infrastructuurfonds` onder ad. 5?

049

zie antwoord vraag 48

050

Klopt het dat de aanpassing van de geluidsschermen van de Hogesnelheidslijn (HSL) € 113 mln. kost? Welke aanpassingen betreft dit? Zijn deze kosten niet te verhalen op de uitvoerders?

050

Nee, dat klopt niet. Door de Tweede Kamer is in het AO van 1 juli jl. ingestemd met de overheveling van € 113 mln uit de risicoreservering naar de HSL-Zuid. Dit bedrag is de samenvoeging van de begin dit jaar aangevraagde € 90 mln aan verplichtingenruimte voor 2004, en € 23 mln ten behoeve van de aanpassing van de geluidsschermen voor de vogelproblematiek. Ik heb U op 7 oktober bij brief gemeld dat ik op dit moment € 15,6 mln voor deze laatste problematiek voldoende acht.

051

Waarom worden de kosten van het zeereservaat, hetgeen als compensatiemaatregel integraal onderdeel uitmaakt van Project mainportontwikkeling Rotterdam (PMR), apart ondergebracht bij alleen het Ministerie van V&W?

051

In Memorandum van Overeenstemming 1 (maart 2002) is de afspraak opgenomen dat het Rijk verantwoordelijk is voor de uitvoering en bijbehorende kosten van de natuurcompensatie. Een groot gedeelte van het compensatieplan, specifiek het zeereservaat, kan alleen maar worden ingesteld door het Rijk. Het gaat om een juridische instelling en (inter)nationale wet- en regelgeving. V&W voert de regie ten aanzien van het zeereservaat, waarbij ook LNV nauw betrokken is.