

Vergaderjaar 2001–2002

28 000 A

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2002

Nr. 10

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 28 november 2001

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2002–2006 (MIT).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 28 november 2001.

Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van commissie,
Blaauw

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (ChristenUnie), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Wagenaar (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), Ten Hoopen (CDA), Hindriks (PvdA) en De Swart (VVD).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Stroeken (CDA), Halsema (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Crone (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Slob (ChristenUnie), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Spoelman (PvdA), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), De Pater-van der Meer (CDA), Depla (PvdA), Th. A. M. Meijer (CDA), Dijsselbloem (PvdA) en Nicolai (VVD).

1

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het sleutelproject Rotterdam CS? Wanneer ontstaat er duidelijkheid over de verantwoordelijkheden en financiële bijdragen?

In juni van dit jaar heeft de gemeente haar ontwerp-masterplan aangeboden aan het rijk. In nauwe samenspraak tussen diverse departementen, waaronder VROM en V&W, is dit plan de afgelopen maanden getoetst. Aandachtspunten zijn met name verkeer/vervoerkundige en stedenbouwkundige aspecten, kosten, economische effecten, vastgoedpotenties en externe veiligheid. Ik heb samen met staatssecretaris Remkes de resultaten van de toetsing door het rijk met B&W Rotterdam besproken. Het streven is om in de loop van 2002 tot overeenstemming te komen met de gemeente en bij voorkeur ook marktpartijen over de ambities, de fasering en de financiering van dit sleutelproject. Rond maart 2002 zal meer duidelijkheid worden verschaft.

2

Hoe functioneert het werken met een 10% overplanning in de praktijk? Kan voor de afgelopen 4 jaar worden aangegeven hoe het feitelijke verloop is geweest?

De overplanning wordt als instrument toegepast in de realisatieprogramma's van rijkswegen, waterbeheren & vaarwegen, railwegen personenvervoer, railwegen goederenvervoer en regionale/lokale infrastructuur. De overplanning voldoet als instrument om tot een zo goed mogelijke benutting te komen van de beschikbare begrotingsmiddelen met name voor de twee eerstgenoemde programma's welke onder regie van V&W worden uitgevoerd. Dit blijkt uit het bijgevoegde overzicht (bedragen in miljoenen gulden) welke zijn ontleend aan de Financiële Verantwoording van het Infrastructuurfonds over de jaren 1998, 1999 en 2000.

			1998	1999	2000
Rijkswegen realisatie	IF 01.01.02	Programma	1 817	1 724	1 669
		Overplanning	- 165	- 157	- 152
		Begroting	1 652	1 567	1 517
		Realisatie	1 792	1 847	1 570
Waterbeheren en Vaarwegen realisatie	IF 02.02.02	Programma	332	397	432
		Overplanning	- 30	- 34	- 35
		Begroting	302	363	397
		Realisatie	406	377	314
Railwegen personenvervoer realisatie	IF 01.02.02	Programma	642	613	720
		Overplanning	- 56	- 19	- 103
		Begroting	586	594	617
		Realisatie	599	567	572
Railwegen goederenvervoer realisatie	IF 01.02.02	Programma	41	39	57
		Overplanning	- 4	0	- 1
		Begroting	37	39	56
		Realisatie	39	27	30
Regionale en Lokale infrastructuur realisatie	IF 01.03.02	Programma	651	966	1 204
		Overplanning	- 62	0	0
		Begroting	589	966	1 204
		Realisatie	584	783	892

3

Kan aangegeven worden wat de stand van zaken is met betrekking tot de lightrail-projecten?

Na de Uitvoeringsnotitie lightrail van 3 december 1999 heb ik de Vaste Kamercommissie van Verkeer en Waterstaat dit jaar in mijn brieven van 5 februari en van 19 juni uitvoerig verslag gedaan over de stand van zaken lightrail. Als antwoord op vraag 3 wil ik graag naar de laatste brief verwijzen en bij de beantwoording van de vragen mij slechts richten op de wijzigingen t.o.v. de stand van zaken zoals aangegeven in mijn schrijven van juni 2001.

Randstadspoor.

Wat betreft Randstadspoor kan ik mededelen dat kort na deze laatste brief op 13 juli de bestuursovereenkomst bereikbaarheids-offensief regio Utrecht is getekend. Daarmee komen de extra middelen ad € 329 mln (f 725 mln) voor het project VleuGel en daarmee ook Randstadspoor beschikbaar.

Regionet.

Wat betreft Regionet Korte Termijn worden op dit moment de resultaten van Toergoed 2005 bestudeerd. Dit moet binnenkort leiden tot besluitvorming over de hiervoor benodigde infrastructuurprojecten. De resultaten van de studies met betrekking tot regionet tweede fase, 2010+ met doorkijk naar 2020, worden in het tweede kwartaal van 2002 verwacht.

Randstadrail.

Op dit moment zijn de besprekingen over Randstadrail met de Stadsregio Rotterdam en het Stadsgewest Haaglanden in een vergevorderd stadium. Naar verwachting zal nog dit jaar een overeenkomst worden getekend waarin de hoofdzaken van Randstadrail zijn geregeld. Aansluitend verwacht ik de subsidie-aanvraag in de 1e helft van 2002.

Rijn Gouwelijn.

De provincie ZH is van plan om eind 2002 te starten met proeven met light-rail voertuigen tussen Gouda en Alphen. Afronding van de planstudie is nu voorzien in het tweede kwartaal van 2002.

Brabantstadsspoor.

De regionale overheden zijn overeengekomen met betrekking tot het plan van aanpak van de verkenning naar de OV-structuur, waardoor uitvoering van de verkenning ter hand genomen kan worden.

HSOV KAN.

De planstudie is zomer 2001 gestart. Onderzocht wordt welke mogelijkheden er zijn om te komen tot een intensiever gebruik van het spoor in het KAN.

IGO+

Zoals in juni gemeld rijden sinds 10 juni 2001 lightrail voertuigen van het type Lint 41 tussen Winterswijk en Zutphen.

Heerlen-Aken.

Eveneens sinds 10 juni 2001 rijden op dit traject Talent lightrain voertuigen.

Haarlem-Zandvoort.

De provincie NH is van plan om in 2002 te starten met een proef met lightrain op bestaand spoor op dit traject.

STOV Groningen.

Zoals gemeld in de brief van juni jl. zal de verkenningstudie eind van dit jaar worden opgeleverd. Naar verwachting wordt deze planning nog steeds gehaald.

Lightrail Limburg.

Provincie Limburg is van plan om de eerste fase van de planstudie begin 2002 af te ronden.

Enschede–Gronau Dit traject is op 16 november geopend. Vanaf 18 november is de lijn opengesteld voor reizigersvervoer. Er wordt gereden met een light-rail voertuig (Talent).

4

Kan worden aangegeven hoe de jaarlijkse prijsaanpassing van het investeringsbudget voor infrastructuur plaats vindt? En met welke kostenstijging wordt daarbij rekening gehouden?

Op grond van de stand Ontwerpbegroting wordt jaarlijks een opgave gedaan van de loon- en prijsgevoeligheid van de V&W-begroting aan het Ministerie van Financiën. Hiermee wordt de grondslag voor de komende prijscompensatie bepaald. Zo is de bijdrage aan het Infrafonds en de bijdrage uit het FES vooral gevoelig voor prijsontwikkeling van investeringsuitgaven. In het uitvoeringsjaar wordt op basis van ramingen van het CPB per prijscode de prijsstijging vastgesteld. De eerste raming wordt gemaakt in het voorjaar op basis van het CEP. Deze raming wordt in augustus eventueel bijgesteld op basis van de MEV. Voor investeringen wordt de zgn. IBOI, de index voor bruto overheidsinvesteringen, gehanteerd. Deze percentages worden vermenigvuldigd met de relevante grondslag, hetgeen resulteert in een meerjarige uitkering van prijscompensatie. Hiermee dient de nominale kostenstijging van projecten te worden opgevangen. Overigens is in 1998 besloten dat, voor het bepalen van de budgettaire kaders, nacalculatie op basis van gerealiseerde prijsontwikkeling achterwege blijft, (zie Miljoenennota 1999). Voor 2001 is rekening gehouden met 4,5% prijsstijging.

5

Hoe verhiel de geboden prijscompensatie zich tot de werkelijke prijsstijgingen in de realisatie van infrastructuur in de afgelopen jaren? Hoe werden deze tegenvallers verwerkt in de begroting en planning? Welke nadere afspraken zijn hierover gemaakt met de regering? Welke consequenties heeft dit probleem voor het megaproject Noord-Zuidlijn in Amsterdam, waarbij de indexatie geen onderdeel was van de lumpsum benadering?

De feitelijke jaarlijkse stijging van de prijzen in de infrasector of bij specifieke projecten kan uiteraard van de uitgekeerde IBOI afwijken, temeer daar nacalculatie achterwege blijft. Deze afwijkingen zijn (per definitie) te beschouwen als reële mee- of tegenvallers. Er wordt van uitgegaan dat de voorcalculatorische IBOI op langere termijn een goede afspiegeling is van de nominale ontwikkeling in de sector.

Of dat inderdaad het geval is, is onderwerp van onderzoek. Het project NZ-lijn wordt lump-sum gefinancierd, waarover de eerder beschreven IBOI-systematiek van toepassing is. Overigens rekent Amsterdam voor dit project op een prijscompensatie op basis van een IBOI van 6,5%, zoals is opgenomen in het Centraal Economisch Plan (CEP). Echter, voor de uitkering van de prijscompensatie is dit percentage door de Min. Van Fin., in overleg met het CPB, gecorrigeerd. Achtergrond hiervan is dat jaarlijks bedragen binnen de Rijksbegroting gereserveerd worden voor het compenseren van BTW-betalingen over OV-projecten. Deze reservering komt in de CEP-berekeningen technisch tot uitdrukking als «prijsstijging» (effect ongeveer 2%), hoewel ze dat inhoudelijk niet zijn. De werkelijke prijsstijging van bruto-overheidsinvesteringen bedraagt dan ook 4,5%.

6

Is 2% toereikend om de prijsstijging bij projecten te compenseren? Zo nee, hoe wordt dit tekort dan gefinancierd?

De 2% waar op wordt gedoeld heeft waarschijnlijk betrekking op het percentage dat in 1998 is gehanteerd als rekenpercentage binnen de Regeerakkoordimpuls van 12 miljard. Deze impuls wordt gefinancierd uit het FES. Destijds kende het FES nog geen prijscompensatiesystematiek. Om dit te ondervangen werd uiteindelijk een aanvullende post geraamd binnen de Rijksbegroting op basis van een inflatieverwachting van 2%. Naar aanleiding van de BOR-besluitvorming is besloten om voortaan binnen het FES middelen te reserveren voor prijscompensatie over FES-bijdragen, waarbij naast het BOR ook meteen de eerder genoemde impuls inclusief de gereserveerde aanvullende post zijn meegenomen. Sindsdien vindt prijscompensatie plaats uit de algemene middelen over de bijdrage uit HXII en over de FES-bijdrage uit het FES. Tot op heden is uit beide bronnen prijscompensatie toegekend op basis van de IBOI, dit jaar dus 4,5%.

7

Kan de een reactie worden gegeven op het onderzoek van de VU, in opdracht van VIANED, waaruit blijkt dat als gevolg van de stijging van de asfaltprijs, de loonkosten, de verhoging van het BTW-tarief etc. vorig jaar van de gereserveerde middelen ten behoeve van het BOR al 427 mln. is verdampt?

Volgens het onderzoek van de VU zou een aanzienlijk deel van de BOR-middelen «verdampt» zijn als gevolg van allerlei kostenstijgingen. Dat er sedert het uitkomen van het BOR allerlei kostenstijgingen zijn opgetreden is op zich juist. Dat brengt echter het BOR zelf niet in gevaar, omdat er binnen de Rijksoverheid prijscompensatie plaats vindt voor de opgetreden prijsstijgingen. De budgetten van V&W voor infrastructuur-uitgaven, waaronder dus ook het BOR, worden door Financien jaarlijks bij de uitkering van de prijsbijstelling geïndexeerd. Dat gebeurt aan de hand van een index (de zgn IBOI) die de gemiddelde prijsstijging voor bruto overheidsinvesteringen weergeeft. Deze index wordt door het CPB berekend. De in het VU-rapport genoemde kostenstijgingen maken deel uit van die index, zodat in beginsel de budgetten voldoende kunnen worden verhoogd om de kostenstijgingen op te vangen. Afgezien van het voorgaande heb ik nog een aantal andere, inhoudelijke bezwaren tegen het rapport. De belangrijkste daarvan is de onjuiste suggestie dat de genoemde bedragen voor de kostenstijging betrekking hebben op het BOR. Analyse van het rapport leert echter dat deze kostenstijgingen betrekking hebben op de gehele GWW-sector. Dat is een veel breder begrip dan BOR-investeringen. Onder de GWW-productie vallen immers ook aanleg en onderhoudswerken ten behoeve van andere overheden en private partijen. De berekende bedragen kunnen dus niet gelden voor het BOR.

8

Welke mogelijkheden ziet de regering om op korte termijn de files op de A27 te verminderen? En hoe denkt de regering de problematiek op te lossen bij het knooppunt «de tol» in de gemeente Werkendam? Klopt het dat Rijkswaterstaat de gemaakte afspraken met de gemeente eenzijdig heeft verbroken?

In overleg tussen rijk, provincie en gemeenten zijn een aantal korte termijnmaatregelen ontwikkeld voor de A 27 tussen Vianen en Breda:

- Eind dit jaar of begin volgend jaar wordt een busbaan in gebruik genomen tussen Nieuwendijk en De Tol/Sleeuwijk.

- Vluchtstrookgebruik door bussen, ter hoogte van Lexmond wordt binnenkort uitgebreid tot een lengte van 5 km.
- Kleinschalige maatregelen bij knooppunt Hooipolder zijn reeds in uitvoering en zullen aldaar optredende vertraging verminderen.
- Plaatsing van Dynamische Route Informatie Panelen (DRIP's) tussen Gorinchem en Vianen.
- Overwogen wordt om bus op vluchtstrook in te voeren tussen Hank en Nieuwendijk.
- Onderzocht wordt of het mogelijk is de parallelweg op de Merwedebrug (westzijde) open te stellen voor personenauto's, waardoor er minder in- en uitvoerend verkeer vlak voor/na de brug zal zijn. Op zich is de problematiek bij De Tol beperkt van aard, de vormgeving is krap en onoverzichtelijk. Maar ook bij een aansluiting van optimale kwaliteit zullen de files op de A 27 blijven bestaan. Overleg is gaande om aansluiting De Tol in sobere vorm aan te passen. Deze oplossing wordt bezien mede in relatie tot de afwikkeling van het openbaar vervoer en het autoverkeer op het onderliggend wegennet. Het klopt niet dat RWS de gemaakte afspraken met de gemeente eenzijdig heeft verbroken. Wel is de overeenkomst van 1997 opengebroken om reden dat het oorspronkelijk ontwerp zodanig duur werd dat er geen sprake meer was van een goede kosten/batenverhouding. Ambtelijk en bestuurlijk overleg over een sobere oplossing is volop gaande.

9

Bij de behandeling van het MIT vorig jaar is gevraagd de projectoverzichten uit te breiden met informatie over de vervoerswaarde van de projecten, de ontwikkeling van de kosten, de ruimtelijke ordeningsprocedures en de inpassingaspecten. Waarom is dit niet terug te vinden in het nu voorliggende MIT?

In het MIT/projectenboek is dit jaar sprake van een projecthistorie ten opzichte van het basisjaar 2001. Hierbij worden mutaties zichtbaar gemaakt en verantwoord. Door dit ieder jaar aan te vullen wordt inzicht gegeven in het verloop van afzonderlijke MIT-projecten ten aanzien van de ontwikkeling van onder ander kosten, procedures en politiek/bestuurlijke aspecten. Inpassing wordt, net als vorig jaar, apart toegelicht indien het bijzonderheden betreffen, die boven wettelijk verplichtingen en vigerend beleid uitgaan. Zoals ik tijdens het vorige MIT-overleg heb uitgelegd is het ondoenlijk om voor ieder project aan te geven welke inpassingsmaatregelen gepland zijn. Conform afspraak heb ik op 9 april 2001 voor de Vaste kamercommissie een werkbezoek georganiseerd om mijn standpunt te verhelderen. Het MIT/projectenboek heeft als doel basisinformatie op hoofdlijnen aan te reiken. Teveel detailinformatie gaat ten koste van de overzichtelijkheid. Voor wat betreft de vervoerwaarde ben ik van mening dat deze niet zodanig eenduidig kan worden weergegeven dat een inzichtelijk geheel ontstaat. Er zijn bijvoorbeeld meerdere soorten vervoerwaarden, die overigens in onderliggende rapporten voor verkenning en planstudie zijn terug te vinden. In het MIT/projectenboek staat de oplossing van een knelpunt centraal. Daarbij komt dat niet alle knelpunten bereikbaarheid betreffen.

10

Kan worden toegelicht wat de stand van zaken is met betrekking tot de toegezegde tijdelijke benuttingsmaatregelen bij Eindhoven (zie uw brief van 12 juni 2001) en hoe daarbij rekening wordt gehouden met de omgevingseffecten als bedoeld in de motie Dijsselbloem c.s. (27 408, nr. 23) bij de behandeling van het vorige MIT?

Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan de technische voorbereiding van het project Spitsstroken A2/A67 Randweg Eindhoven tussen de

knooppunten Batadorp en Leenderheide. Tegelijkertijd worden een aantal planologische procedures doorlopen die de realisatie van het project mogelijk moeten maken.

In de door u genoemde brief van 12 juni 2001 heb ik u meegedeeld dat ten behoeve van het project een zogenaamde Milieu-Effecten-Toets (MET) uitgevoerd is waarin de effecten voor zowel de woon- en leefomgeving (geluidhinder, luchtkwaliteit, veiligheid) als voor natuur en landschap zijn bekeken.

De voorbereiding is erop gericht medio 2002 met de werkzaamheden aan te vangen zodat de spitsstroken in de tweede helft van 2003 in gebruik kunnen worden genomen.

11

*Kan een overzicht worden gegeven van de investeringen in de verschillende infrastructuur categorieën voor de voorbije en komende jaren 1998 – 2010 (zoals in 1998 gegeven in vraag 1 van Kamerstuk 26 263, nr. 4)?
Kunnen de mutaties worden aangegeven en verklaard worden met de toen gegeven antwoorden?*

Bijgaande tabellen betreffen de meerjarencijfers (in guldens) van het MIT 1999 t/m 2003 en het MIT 2002 t/m 2006.

Twee hoofdpunten zijn in vergelijking verschillend:

1. De beschikbare middelen in het MIT 2002 zijn ten opzichte van het MIT 1999 met circa 17 miljard gulden toegenomen. Dit komt enerzijds doordat de meerjarencijfers 2004–2010 van het MIT 1999 indicatief zijn aangegeven op basis van extrapolatie, anderzijds zijn sinds 1999 de volgende middelen toegevoegd:
BOR-middelen
Prijscompensatie
Bijdrage van derde.
2. Het inpassingsbudget is sinds het MIT 1999 verwerkt in de beschikbare middelen van de desbetreffende sectoren.

MIT 1999 (prijspeil 1998)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Aanlegartikelen:	Meerjarencijfers x f 1 miljoen guldens					Indicatieve cijfers x f 1 miljard guldens						
Rijkswegen	1 567	1 528	1 718	1 678	1 537	1,2	1,4	1,8	2,1	2,1	2,1	2,1
Railwegen	633	676	730	837	938	0,8	0,9	1,2	1,4	1,4	1,4	1,4
Regionale/lokale infra	966	1 234	769	780	601	0,2	0,5	0,8	1,1	1,1	1,1	1,1
Vaarwegen	363	392	260	279	265	0,2	0,2	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4
Megaprojecten (HSL/BR)	1 755	1 816	2 097	2 008	2 629	2,5	2,2	1,4	0,7	0,7	0,7	0,7
Inpassingsbudget					250	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Totaal	5 284	5 646	5 574	5 582	6 220	5,4	5,8	5,8	6,0	6,0	6,0	6,0

MIT 2002(prijspeil 2001)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Aanlegartikelen:	Meerjarencijfers x f 1 miljoen gulden							Indicatieve cijfers x f 1 miljard gulden				
Rijkswegen	1 916	1 623	1 454	1 765	2 628	2 456	2 535	2 964	3,6	3,1	2,6	2,8
Railwegen	678	730	863	1 031	1 059	1 203	1 149	1 857	2,0	2,0	2,1	1,6
Regionale/lokale infra	786	898	1 147	937	1 134	820	747	1 135	1,1	1,2	1,2	1,3
Vaarwegen	408	314	380	437	503	358	474	459	0,5	0,4	0,4	0,5
Multi en intermodaal vervoer	35	66	20	10	5	13	10	0	0	0	0	0
GDU	0	0	133	133	0	0	0	0	0	0	0	0
Mega-projecten	1 632	2 240	3 095	3 353	3 591	2 586	1 761	272	0,3	0,2	0,8	1,2
Reg.Mob.fondsen	0	375	375	348	118	96	96	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Totaal	5 455	6 246	7 467	8 014	9 038	7 534	6 772	6 780	7,6	7,1	7,2	7,5

12

Kan aangegeven worden welke projecten er voor de periode 1999–2010 gefinancierd zijn uit respectievelijk ICESII, FES-impuls BOR, reguliere begroting VW en eventuele overige bronnen? Welk deel van deze bedragen is naar respectievelijk de verschillende megaprojecten OV, wegen, vaarwegen gegaan (gelieve de post regionale infrastructuur te splitsen naar wegen en OV)?

ICESII tot en met 2010 is als volgt samengesteld:

(prijspeil 1998)

	Gld	Euro
projectbeschrijving	x f 1 mln	x € 1 mln
Hoofdwegenet	3 195	1 450
Verlengde Westrandweg		
Burgerveen–Leiden		
Omlegging Halsteren		
Zuidelijke ringweg Groningen		
Leeuwarden–Drachten		
DUU's		
Vaarwegen	505	229
Fries-Groningse kanalen (kunstwerken)		
Spoorbrug Grou		
Vaarroute Ketelmeer		
Diverse aansluitingen		
DUU's		
Rail-personen	1 439	653
Utrecht–Geldermalsen		
Arnhem west		
Arnhem 4e perron		
Brede vrije kruising		
Fietsstalling Amsterdam		
Amsterdam–Loenen		
Hemboog		
Rail-goederen	455	206
Roosendaal–Antwerpen		
Diverse projecten waaronder Waalhaven		
HIP-regeling (haven interne projecten)		
Diverse HXII (incodelta, scans, e.d.)		
Reginale terminals		

	Gld	Euro
Regionaal/lokaal	3 671	1 666
Noord-Zuidlijn (cs-n)		
Noord-Zuidlijn (afkoop risico)		
Zuidtangent fase 2/WO		
Tramplus fase 2		
Rotterdam Carnisselande (VINEX)		
Rotterdam Nesseland (VINEX)		
UCP (VINEX)		
Randstadrail		
GDU-impuls		
OWN-impuls		
Station Apeldoorn		
Str. Ontsluiting Lopikerwaard		
Noord-Oost Tilburg		
Hal/Vinex deel a		
Hal/Vinex deel b		
Res. Prijscompensatie	2 735	1 241
Totaal incl Res. Prijscompensatie	12 000	5 445

FES-Impuls BOR

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

BOR (in miljoenen guldens, prijspeil 1999)

OV	3 225
Wegen	4 800
Regionale mobiliteitsfondsen	2 765
Totaal	10 709

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 66 van het Infrastructuurfonds.

Regionale en lokale infrastructuur

De 2e kolom van de MIT-tabel 2002 regionale/lokale infrastructuur (pag. 42 t/m 47) geeft steeds aan of het om OV, onderliggend wegennet of een combinatie van beide gaat.

13

Hoe groot is de zogenoemde 1a reserve op dit moment? Voor welke projecten is dit bestemd?

De categorie 1a bevat de grootschalige projecten, Zuiderzeelijn, IJzeren Rijn, HSL-Oost en Rondje Randstad. Voor deze projecten worden de studies afgerond. De financiering van deze projecten moet nog worden vastgesteld. Zodra financiering is gegarandeerd, kan met de uitvoering worden gestart. In besloten overleg met de Vaste Kamercommissie bent u

geïnfomeerd over de omvang van de 1a reservering. Vastgesteld is dat informatie hierover niet openbaar gemaakt wordt. Sinds de begroting 2001, heeft het kabinet een standpunt ingenomen met betrekking tot de HSL-Oost (benuttingsvariant) en is hiervoor binnen de 1a-reserve € 454 mln. gereserveerd. Daarnaast wordt een deel van de reservering benut voor het faciliteren van een intertemporele verschuiving binnen het WB21-programma, zodat dat programma tijdig gerealiseerd kan worden.

14

Hoeveel is er sinds 1994 geïnvesteerd in de staat van het bestaande spoornet. Wat is de planning tot 2010?

Pas vanaf de boekhoudkundige scheiding van RIB in 1995 zijn meerjarenafspraken gemaakt met Railinfrabeheer (RIB) over de hoogte voor de periode 1995–2000. Voor die tijd gebeurde het onderhoud door het niet verzelfstandigde NS concern. De onderhoudsbijdrage werd toen in het totale voor NS beschikbare subsidiebedrag opgenomen. Hieronder treft u de investeringen voor kapitaallasten en onderhoud vanaf 1995 aan.

Voor wat betreft de planning is in de brief aan de Kamer d.d. 6 november 2001 (kenmerk DGP/VI/U.0103545) met als onderwerp de kwaliteit van de infrastructuur is aangegeven dat voor het jaar 2002 ruim f 200 mln extra in het onderhoud van de infrastructuur zal worden geïnvesteerd. Tevens zal RIB kunnen beschikken over een bedrag van circa f 125 mln aan gebruiksvergoeding en 165 mln aan leenfaciliteit. Het totale beschikbare bedrag voor 2002 zal uitkomen op een ruime 1,9 mld gulden.

Op de lange termijn, vanaf 2003, zullen ook meerjarig extra investeringen nodig zijn. Zoals in de brief van 6 november 2001 aangegeven zal de dekking gevonden worden in de ICES-claim ten bedrag van ruim 2 miljard. Dit betekent een forse investering voor de komende jaren in de kwaliteit van de infrastructuur.

De investeringen voor kapitaallasten en onderhoud vanaf 1995:

(x f 1 mln)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Rijksbijdrage (RIB)	1 281	1 312	1 346	1 337	1 321	1 426	1 815
Leenfaciliteit			200	175	150	165	165
Gebruiksvergoeding						41	84
Totaal beschikbaar RIB	1 281	1 312	1 546	1 512	1 471	1 632	2 064

15

Gezien antwoord 28 van de vragen over het infrastructuurfonds (28 000A), wordt geconcludeerd dat er vanuit V&W helemaal geen nieuw geld is toegevoegd ten behoeve van het spoorwegnet. Is dit juist?

In het antwoord vraag 28 is evenals in de brief van 7 september 2001 met kenmerk DGP/VI/U.0102797 over de herbezinning, aangegeven dat het kabinet voornemens is om extra investeringen in de kwaliteit van de infrastructuur te plegen. In de brief van 6 november 2001, met kenmerk DGP/VI/U.0103545, aan de Tweede Kamer over de kwaliteit van de infrastructuur is aangegeven dat bijna 1,5 mld zal worden geïnvesteerd. Deze bijna f 1,5 mld (f 1475 mln) is in de brief helemaal onderbouwd. De herkomst van het geld betreft zowel het Fonds Eenmalige bijdrage NS (FENS) als de vrije ruimte binnen de leenfaciliteit in de periode 2001 – 2005. De conclusie dat er in het geheel geen sprake zou zijn van nieuw geld is dus niet juist.

In de beantwoording van vraag nr. 18 bij de begroting V&W voor het jaar 2002 wordt gemeld dat door slimme dienstregelingen de dienstverlening op het spoor dient te verbeteren. Wat houdt een slimme dienstregeling in?

Met het begrip «slimme dienstregeling» wordt geduid op mogelijkheden van vervoerders om bij het ontwerp van dienstregelingen de kans op de kwaliteit van de treindienst te vergroten en/of te komen tot een betere benutting van railinfrastructuur.

Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan het minder aan- en afkoppelen en splitsen van treinen tijdens de treinroute, het verminderen van snelheidsverschillen tussen treinen («homogeniseren») en het invoeren van kortere lijnvoeringen in en rond de grote steden («sternetten»). Ook exploitatievormen met hoge frequenties zonder grote snelheidsverschillen tussen de diverse treinen, en vaste lijnvoeringen zonder teveel wisselende bestemmingen vanuit verschillende richtingen, kan een bijdrage hieraan leveren. De vervoerders zullen steeds vanuit de reizigersstromen, wens tot directe verbindingen in relatie tot hogere betrouwbaarheid, de beschikbare infrastructuur en materieel naar optimale oplossingen streven.

Ook via de toedelingenregels kan de capaciteitsmanager Railned er voor zorgen dat de capaciteit zo goed mogelijk wordt benut en de dienstregeling kan verbeteren.

Wat is de ontwikkeling van het vervoer van tonkilometers vracht door Nederland over respectievelijk weg, water en spoor?

Zoals in de bijgevoegde tabel is af te leiden is in 2000 ten opzichte van 1999 een daling van 4% in de vervoersprestatie van het wegvervoer opgetreden. Er is een kleine afname geweest van de gemiddelde vervoersafstand. De vervoersprestatie van de binnenvaart is tussen 1999 en 2000 gedaald. Het spoorvervoer is in 2000 sterk gestegen. De groei van de vervoersprestatie van 13% lag eerder in de periode 1994–1999 niet zo hoog. De modal split op basis van tonkilometers is in 2000 ongewijzigd gebleven ten opzichte van 1999, het jaar waarin het wegvervoer een stijging van het marktaandeel wist te realiseren ten koste van de binnenvaart.

Tonkm (x mln.) per vervoerwijze op Nederlands grondgebied

	Weg (a)	Binnenvaart (b)	Rail (c)
1994	36 330	29 988	2 806
1995	38 492	29 491	3 016
1996	38 786	29 508	3 163
1997	38 793	34 290	3 435
1998	39 809	33 850	3 857
1999	43 856	34 283	3 988
2000	42 279	33 290	4 522

(a) Incl. Lichte bestelauto's

(b) Excl. doorvoer zonder overlading (conform andere vervoerwijzen).

(c) Alle spoorvervoerders (Railion, ACTS, Shortlines, TFG).

Bron: CBS, Statistiek Goederenvervoer; aanvullende ramingen AVV en ECORYS/NEI.

Het budget voor beheer en onderhoud van vaarwegen is reeds jaren onder de maat. Wat is er gedaan met de betreffende motie Van den Berg/Ravestein (27 400 XII, nr. 41), waarin wordt verzocht om tot 2005 extra middelen voor beheer en onderhoud vaarwegen uit te trekken om het jaarlijks tekort van 200 miljoen te verkleinen?

In de periode tot 2005 is er spanning tussen de behoefte aan beheer en onderhoud en de beschikbare middelen. Vanaf 2005 is er binnen het Infra-fonds ruimte voor een structurele oplossing van de onderhouds-problematiek. Als het betalingsritme binnen de totale V&W-begroting daar ruimte voor biedt zullen beschikbare financiële middelen met voorrang voor beheer en onderhoud worden ingezet. De mogelijkheden daarvoor worden van jaar tot jaar bekeken. Hoewel het jaar 2001 nog niet is afge-sloten kan ik u nu reeds melden dat ik verwacht dat er aan beheer en onderhoud meer besteed zal worden dan de begroting aangaf, hetgeen betekent dat er invulling wordt gegeven aan de verkleining van het jaar-lijks tekort.

19

Is het correct dat door de decentralisatie van verantwoordelijkheden diverse projecten uit de MIT-tabel verdwijnen? Op welke wijze kan dan de voortgang van gedecentraliseerde projecten worden gevolgd? Kan worden ingegrepen indien vertragingen ontstaan? (blz. 11)

Alleen de regionale en lokale projecten die groter zijn dan € 225 miljoen (f 500 miljoen) zullen nog in het MIT worden opgenomen omdat hierbij een subsidierelatie per project met het rijk blijft bestaan. Provincies en kaderwetgebieden verantwoorden het verkeers- en vervoersbeleid in lijn met de provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen (PVVP's en RVVP's). Geheel in de geest van de decentralisatie wordt de verantwoor-ding over de voortgang van individuele regionale en lokale projecten aan respectievelijk de Provinciale Staten en de Regioraden afgelegd.

20

Kan concreet worden aangegeven met welk bedrag de GDU wordt opge-hoogd en hoe de verdeelsleutel hierbij zal zijn? (blz. 11)

De GDU zal worden opgehoogd in twee tranches. Eerst zal per 01-01-2003 de huidige GDU (IF 02.03.05) worden opgehoogd met een groot deel van het huidige budget voor de realisatie van regionale/lokale infrastructuur, artikel IF 01.03.02, ongeveer € 275 mln. gemiddeld per jaar.

Vervolgens zullen per 01-01-2004 jaarlijks ook de middelen voor regionaal verkeersveiligheidsbeleid (ongeveer € 7,2 mln gemiddeld per jaar, H XII 05.01.01) en de middelen die voor verkeersveiligheid en regionaal verkeer en vervoer beschikbaar komen op basis van de ICES-besluitvorming aan de GDU worden toegevoegd.

In 2004 zullen de middelen voor vervoersmanagement (ongeveer € 4,5 mln, H XII 06.01.03) aan de GDU worden toegevoegd. De verdeelsleutel is nog niet gereed. Het model zal een combinatie bevatten van de volgende objectieve gebiedscriteria:

- het aantal inwoners;
- het aantal werkzame personen;
- het aantal regionale klanten boven een bepaald percentage van het eigen inwoneraantal in gemeenten binnen een regio (klantensurplus);
- de oppervlakte land;
- het aantal VINEX-woningen (eventueel later te vervagen door bouw-opgave vijfde Nota;
- een factor die extra kosten in verband met een slechte bodemgesteld-heid honoreert.

Het is gebleken dat deze objectieve criteria een goede verklaring geven voor de subsidiestroom ten behoeve van lokale en regionale projecten op regionaal en lokaal niveau.

21

Bij het nagaan van effecten van verkeers- en vervoersmaatregelen wordt uitgegaan van berekeningen om de maatschappelijke kosten in kaart te brengen. Kan worden aangegeven hoe deze maatschappelijke kosten/baten worden berekend? (blz. 14)

Zoals aangegeven zullen in de toekomst voor de grotere MIT-projecten de (maatschappelijke) effecten systematisch en transparant in kaart worden gebracht. Voor sommige effecten is kwantificering goed mogelijk (zoals bijvoorbeeld verkeerskundige effecten), voor andere effecten zal worden gekozen voor een meer kwalitatieve beschrijving. Op basis van beide vindt daarna politieke waardering plaats, die uitmondt in een keuze. Met behulp van het Landelijk Model Systeem en daaraan gerelateerde modellen kunnen verkeerskundige effecten worden bepaald. Deze verkeerskundige effecten vormen vervolgens een belangrijke basis voor de bepaling van een aantal andere belangrijke maatschappelijke effecten (zoals milieu, geluidhinder, veiligheid). Voor deze effecten worden thans indicatoren ontwikkeld.

22

Is het de bedoeling de nieuwe procedure rond de «verkenning nieuwe stijl» vast te leggen in een voor iedereen inzichtelijk (ministerieel) besluit teneinde de transparantie van de besluitvorming rond infrastructuur verder te verbeteren? (blz. 14)

Binnen de MIT verkenning Nieuwe Stijl blijven de procedures, zoals beschreven in het MIT spelregelkader, ongewijzigd. Beslismoment twee van dit spelregelkader is een ministerieel besluit, waarbij de minister (in voorkomende gevallen samen met de minister van VROM) besluit wel of geen planstudie te laten uitvoeren.

De verkenningfase die daaraan voorafgaat zal wel anders worden ingericht, waarbij het accent zal liggen op gebiedsgerichte probleemanalyse en aanpak in samenwerking met alle betrokkenen.

Bij de implementatie zullen externe partijen over deze nieuwe werkwijze worden geïnformeerd.

23

Welke essentiële (Rijks-) randvoorwaarden / kaders worden gehanteerd bij PPS? Als deze beleidskaders niet bestaan zou het dan niet wenselijk zijn hier vooraf duidelijkheid over te krijgen alvorens met private partijen onderhandeld wordt over de invulling van de PPS-aanpak? (blz. 14)

De algemeen geldende kaders voor PPS zijn neergelegd in de rapportages van het kabinet over publiek-private samenwerking («Meer waarde door Samen werken» en de voortgangsrapportages PPS). De te nemen stappen sluiten aan bij de MIT systematiek en de bij de projecten in acht te nemen wettelijke procedures.

In het kader van de nieuwe stijl van verkennen wordt bij het in kaart brengen van mogelijke oplossingen voor verkeer en vervoer gerelateerde knelpunten in een gebied samen gewerkt met alle partijen die daar een verantwoordelijkheid en belang bij hebben en die daar een bijdrage aan kunnen leveren. De PPS mogelijkheden worden hierbij onderzocht. Het projectenboek geeft inzicht in de voortgang van projecten. De politiek – regering en Kamer – is op deze wijze betrokken bij de start van een mogelijk PPS traject. Daarna kan de politiek zich uitspreken op de beslismomenten zoals die in de wettelijke procedures zijn vastgelegd.

24

Kan de volgende zinsnede nader worden toegelicht: «Leerpunten op het gebied van open-plan-proces en interactieve beleidsvorming dienen te

worden doorvertaald met in het achterhoofd noties belang-betaling-zeggenschap en wie betaalt-bepaalt.» Betekent dit dat genoemde noties uiteindelijk boven de resultaten van het open-plan-proces prevaleren? Wat betekent dit voor PPS-projecten? Dat de vormgeving, tracékeuze inpassing etc. uiteindelijk zullen worden bepaald door degene die betaalt, zijnde private investeerders? Graag een toelichting. (blz. 14)

In de nieuwe stijl van verkennen is één van de vier kernelementen een stakeholder analyse. Deze analyse, waarin bovengenoemde noties aan de orde zijn, vloeit voort uit het open-plan proces en prevaleert niet boven het proces. Het streven is daarbij dat bij het in kaart brengen van mogelijke oplossingen voor verkeer- en vervoers gerelateerde knelpunten in een gebied samen wordt gewerkt met alle partijen die daar verantwoordelijkheid en belang bij hebben en die daar een bijdrage aan kunnen leveren, zoals regionale overheden en private partijen. In het kader van de nieuwe stijl van verkennen worden de PPS mogelijkheden gezien. Door alle partijen die een bijdrage kunnen leveren in een vroeg stadium van een project te betrekken is de kans aanwezig dat maatschappelijke randvoorwaarden, zoals de landschappelijke inpassing, worden vermarkt op een wijze die meerwaarde kan opleveren voor alle betrokkenen. Als randvoorwaarde voor alle infrastructuur projecten, inclusief PPS projecten, geldt dat voldaan wordt aan de MIT systematiek en dat de wettelijke procedures zoals de tracé/MER procedure en de daar geldende inspraak- en beslismomenten moeten worden doorlopen. De politiek – regering en Kamer – is daarmee betrokken bij de start van een PPS traject en moet zich uitspreken op de beslismomenten van de wettelijke procedures. Inbreng van de politiek bij de vormgeving, tracékeuze, inpassing etc. is daarmee gewaarborgd.

25

Kan toegelicht worden wat het nieuwe programma «benutten hoofdwegen» inhoudt? Kan hierbij worden ingegaan op de maatregelen die toegepast kunnen worden op plaatsen waar hoofdinfrastructuur en regionale netten sterk op elkaar ingrijpen? (blz. 15)

Begin dit jaar heeft U, naar aanleiding van de motie Weekers (27 400 XII), een brochure met het programma «Benutten Hoofdwegennet 2001–2006» ontvangen. Hierin wordt aangegeven dat het programma zich richt op de volgende vier onderdelen:

1. Programma Verkeersbeheersing;
2. Benuttingspakketten naar aanleiding van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR);
3. de benuttingsvarianten binnen Tracé-mer studies;
4. het nationaal verkeer- en vervoerplan (NVVP).

Het eerste onderdeel, Programma Verkeersbeheersing, heeft er tot nu toe voor gezorgd dat de afgelopen jaren veel ervaring en kennis is opgedaan met verschillende soorten benuttingsmaatregelen, die met name gericht waren op het oplossen van knelpunten op wegvakniveau. De opgedane ervaring en kennis worden nu gebruik ten behoeve van de onderdelen 1 en 2; de BOR-benuttingspakketten en de uitwerking van de benuttingsvarianten binnen de Tracé-mer-studies.

In het NVVP is aangekondigd dat naast het oplossen van knelpunten op wegvakniveau onderzocht wordt hoe met benuttingsmaatregelen knelpunten op netwerkniveau kunnen worden opgelost. Dat wil zeggen het toepassen van maatregelen op plaatsen waar hoofdinfrastructuur en regionale infrastructuur op elkaar ingrijpen. Een belangrijke stap daarin is het komen tot een gezamenlijk gedragen aanpak voor het oplossen van knelpunten op netwerkniveau van betrokken wegbeheerders (Rijk, provincie, gemeenten). Op kleine schaal is hier reeds ervaring mee opge-

daan. Voorbeelden zijn de verkeersbeheersingsmaatregelen die op de ringweg Alkmaar worden getroffen, waar Rijk, stad Alkmaar en de provincie elk een gedeelte van de weg beheren en het reeds langer lopende Fileplan Regio Rotterdam. Als maatregelen die behoren tot een gezamenlijke aanpak kunnen worden genoemd het op elkaar afstemmen van verkeersregelingen en verkeers- en reisinformatie over alternatieve routes.

Het nieuwe programma «Benutten (hoofd-) wegen heeft met name tot doel het verder op doen van ervaring en kennis met nieuwe benuttingsmaatregelen (bijvoorbeeld Dynamische Indeling Dwarsprofiel (DID)), het stimuleren tot het komen van gezamenlijke aanpak van Rijk en Regio voor het oplossen van knelpunten op netwerkniveau en het verder implementeren van succesvolle benuttingsmaatregelen (bijvoorbeeld spitsstroken) op wegvakniveau.

26

Hoe wordt bij het streven naar betere benutting van weginfrastructuur omgegaan met de gevolgen voor geluid en luchtkwaliteit? Zijn er voorbeelden van gevonden oplossingen? (blz. 15)

In de schriftelijke beantwoording van de NVVP-vragen is aangegeven dat de motie Dijsselbloem-Giskes (kamerstuk 27 400 XII) zal worden uitgevoerd. Dit houdt in dat, bij het voornemen om een benuttingsmaatregel aan te leggen, aan alle van toepassing zijnde wettelijke vereisten voldaan zal dienen te worden. Hiertoe wordt in samenwerking met VROM gewerkt aan het opstellen van een «Leidraad Milieueffecten van benuttingsmaatregelen».

In een aantal gevallen zijn benuttingsmaatregelen m.e.r.-plichtig. Hierbij zal de bijbehorende procedure worden doorlopen.

Voorbeelden zijn:

- toepassen van lagere snelheid,(permanente handhaving via trajectcontrolesystemen) op de A27 Lunetten/Everdingen, waar een plusstrook ligt;
- het niet voor 7 uur s’ morgens openstellen van spitsstroken in verband met de nachtperiode;
- dubbellaags ZOAB en andere innovatieve maatregelen kunnen (indien succesvol) in de toekomst ook worden toegepast bij benuttingsmaatregelen;

27

Is er een oplossing gevonden voor de financiële problematiek die ontstaat wanneer benuttingsprojecten leiden tot verplichte maatregelen ten behoeve van luchtkwaliteit en/of geluidsoverlast? (blz. 15)

Bij vraag 26 is ingegaan hoe omgegaan wordt met milieu-aspecten bij benuttingsmaatregelen.

Ten aanzien van het onderdeel luchtverontreiniging rond snelwegen en het onderdeel geluid bij spoor en weg in het algemeen, en bij benuttingsmaatregelen op hoofdwegen, met name de zogenaamde BOR-benuttingsprojecten in het bijzonder, zijn ICES-claims ingediend. Indien de ICES-claim worden afgewezen zullen de, wettelijke verplichte milieumaatregelen worden gefinancierd door herprioritering tussen en binnen projecten.

28

In welke mate realiseert de regering de in het Overgangscontract II door de staat toegezegde infrastructuuruitbreidingen? Kan in een overzicht duidelijk worden gemaakt welke projecten uit het MIT 2000–2004, waarnaar in het contract wordt verwezen, zijn vertraagd, anders worden uitge-

De in het Overgangscontract II door de Staat toegezegde infrastructuur-uitbreidingen hebben betrekking op het MIT en de eigen financiering (leenfaciliteit voor de uitbreidingsinvesteringen) van Railinfrabeheer. Daarnaast zijn er tussen de Staat en de NS Groep investeringen uit het Fonds Eenmalige bijdrage van NS overeengekomen voor onder meer energievoorziening, perronverlenging en opstelcapaciteit. Voor de laatste twee categorieën wordt door de taakorganisatie Railinfrabeheer in overleg met NS Reizigers en onder andere Railned een projectenprogramma tot 2006 opgesteld. Het overleg over de invulling van het programma is nog niet afgerond. Om te kunnen vaststellen welke infrastructuur-projecten nodig zijn voor de treindiensten tot 2006 heeft Railned in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat de studie Toergoed 2005 uitgevoerd. Het resultaat van het onderzoek van Railned wordt in het overleg betrokken en is door mij aan u verstrekt.

Als verdiepingsbijlage van het Infrastructuurfonds is onlangs het MIT-projectenboek uitgebracht met de stand van zaken 2002. Op pagina 31 en 32 is in een overzicht de realisatie Railwegen personenvervoer gegeven en op pagina 37 de realisatie Railwegen goederenvervoer. In afzonderlijke tabellen is de realisatie van de Betuweroute en de Hogesnelheidslijn opgenomen. In de laatste twee kolommen van elk van de tabellen zijn respectievelijk de planning van de opleverdatum van het huidig MIT en die van het vorig MIT opgenomen. Verschuivingen in de opleverdatum per project kunt u daaruit aflezen. Omdat de systematiek van het MIT een financiële doorkijk biedt van vijf jaar en later, kan het voorkomen dat projecten die in het MIT van vorig jaar na 2005 gepland zijn in het nieuwe MIT gepland zijn na 2006, zonder dat de opleverdatum van het project daadwerkelijk is verschoven.

Uw vraag, welke projecten uit het MIT 2000–2004, waarnaar in het contract wordt verwezen, zijn vertraagd, anders worden uitgevoerd en geheel niet worden uitgevoerd, heeft betrekking op de volgende projecten uit de realisatieprogramma van het MIT:

- Aanpassingen Houtem Castellum van 2000 naar 2001
- Hemboog van 2004 naar 2003
- Uitgeest opheffen overweg de Kleis (Regionet 1e fase) van 2003 naar 2004
- Arnhemse projecten van na 2005 naar na 2006
- Nootdorpboog van 2004 naar 2005

Toelichting:

Bij de inhoudelijke uitwerking van het project Nootdorpboog is gebleken dat de Brug vanwege de beperkte fysieke ruimte, en het ter plaatse te realiseren viaduct door Rijkswaterstaat, niet volgens planning te realiseren is. Afzonderlijke realisering van de projecten zou leiden tot een indienststelling van de Nootdorpboog per 2006/7. Om dit te voorkomen wordt nu een gedeeltelijke integratie van beide projecten uitgewerkt met als doel: tijdsbesparing, beperking van hinder en kosteneffectiviteit.

De planvorming voor de railprojecten in Arnhem, te weten vrije kruising Westzijde, vierde perron en vrije kruising Velperbroekaansluiting, is het laatste jaar vertraagd, omdat er een aantal kostenstijgingen optraden. Dat maakte nader onderzoek naar de uitgangspunten en kostenramingen, resulterend in een afweging tussen inhoudelijke en financiële overwegingen, en een duidelijke keuze noodzakelijk. Er is besloten niet te bezuinigen op de aan te leggen infrastructuur aan de westzijde van Arnhem, en daar te kiezen voor de meest toekomstvaste optie. Deze keuze houdt in dat de realisatie van de vrije kruising aan de oostzijde wordt uitgesteld. Uit

aanvullend onderzoek is gebleken dat zonder deze uitbreiding van de infrastructuur de voorziene dienstregeling in 2010 gereden kan worden, inclusief een regionaal netwerk in het kader van het Hoogwaardig Stadsgevestelijk Openbaar Vervoer in het Knooppunt Arnhem–Nijmegen (HSOV KAN). Indien gelden uit de regionale ICES-claim beschikbaar komen, kan dat er toe leiden om deze beslissing te herzien. De realisering van de vrije kruising Arnhem Westzijde en het vierde perron is verschoven naar 2007.

Voor de bouw van de tunnel de Kleis is het omgelegd zijn van de provinciale weg N203 een harde randvoorwaarde. Tegen de verwachting in is nog niet alle grond t.b.v. de N203 in handen van de provincie en zal er een onteigeningsprocedure gevoerd moeten worden. Hierdoor ontstaat er een vertraging van een jaar.

Driebergen-Zeist:

Met de gemeenten Driebergen-Rijsenburg en Zeist wordt al enige tijd constructief overleg gevoerd over maatregelen in en rond het station Driebergen-Zeist. Voor het kunnen laten stoppen van intercity- en interregiotreinen van voldoende lengte is het nodig om de perrons te verlengen. Deze maatregel is benoemd in het Overgangscontract II. In het besluit over de HSL-Oost is verder een keuze gemaakt voor verbetering en andere benutting van de bestaande spoorlijn Utrecht–Amsterdam–Duitse grens, en is om de flexibiliteit op het traject te vergroten besloten tot de aanleg van een inhaalspoor bij Driebergen-Zeist. De realisering van dat project gaat gepaard met een algehele ombouw van het station Driebergen-Zeist, inclusief het ongelijkvloers maken van de wegkruisingen. De bouwtijd is geschat op 6 jaar. Rekening is gehouden met de inzet van middelen vanaf 2009. Eerdere uitvoering is mogelijk als de versnellingsclaim in het kader van de ICES voor de HSL-Oost wordt toegekend. De ingebruikname van de inhaalsporen zou dan in de periode 2006–2010 kunnen plaatsvinden.

29

Welke Rijksbetrokkenheid (financieel/ anderszins) bestaat er bij de ontwikkeling en exploitatie van multimodale spoor/ en vaarterminals? (blz. 20)

Voor een kwalitatief goed en landelijk dekkend netwerk van overslagterminals is het van belang dat er genoeg marktinitiatieven voor terminals ontstaan. Het investeren in en exploiteren van overslagterminals is een normale economische activiteit. De investeringen in terminals zijn echter omvangrijk en de ontwikkeling van de omzet komt doorgaans langzaam op gang. Dat leidt vaak tot bedrijfsrisico's en aanloopverliezen die bovengemiddeld zijn. Hierdoor is de bereidheid van marktpartijen om volledig voor eigen risico in terminals te investeren, gering. Daarom heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de Subsidieregeling openbare inland terminals (SOIT) ontwikkeld. Op grond van de SOIT is het mogelijk een investeringssubsidie te verstrekken van maximaal 25% van de totale projectkosten. De regeling heeft als doel te stimuleren dat meer ondernemers een terminal of overslagcentrum realiseren. Hierdoor ontstaat een landelijk netwerk en wordt een efficiëntere benutting van het infrastructuurele netwerk bereikt. De regeling is bedoeld voor particuliere initiatiefnemers die voor tenminste 50% risicodragend investeren in openbare terminals.

30

De regering wil de mogelijkheden van de Zuiderzeelijn benutten om de ruimtelijke ontwikkeling te sturen. Kan een reactie gegeven worden op de grote twijfels in deze geuit door het CPB (in document nr. 12)? (blz. 20)

Nader standpunt zal ik voor het eind van het jaar aan de Tweede Kamer doen toekomen.

31

Kan ook ten aanzien van het Rondje Randstad worden ingegaan op de kritische opmerkingen van het CPB (pag. 59/60 van het document no. 12) (blz. 20)

Het CPB stelt in het genoemde rapport dat naar het Rondje Randstad meer onderzoek nodig is. V&W heeft dit inmiddels gedaan, onder meer in de vorm van een kengetallen kostenbaten-analyse die door het CPB is getoetst. Over de resultaten van het onderzoek en de besluiten wordt de Tweede Kamer in het kader van de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening nader geïnformeerd.

32

Wat is de voorziene procedure rond het Plan-Norder inzake de integrale aanpak van de A4-Midden-Delfland? Hoe wordt verder omgegaan met de eerder door twee consortia gepresenteerde plannen, mede in het licht van Europese aanbestedingsrichtlijnen? (blz. 20)

Recent heb ik u geïnformeerd over het Plan Norder. Mede afhankelijk van de uitkomsten van de bespreking van het Plan Norder in de Kamer zal duidelijk worden welke vervolgstappen in de rede liggen. Op voorhand kan reeds gesteld worden dat indien tot aanbesteding zal worden overgegaan deze Europees zal moeten plaatsvinden.

33

Op welke wijze denkt de regering invulling te kunnen geven aan het advies van de Cie. Blankert en de stuurgroep Norder met betrekking tot de aanleg van de A4 Midden-Delfland? Zal daarbij ook in rijksfinanciering worden voorzien en hoe zal de dekking daarvan plaats vinden? (blz. 20)

Recent bent u geïnformeerd over het Plan Norder.

Ook over het advies van de Commissie Blankert zult u op korte termijn worden geïnformeerd.

Misschien ten overvloede wil ik u er op wijzen dat in de BOR-overeenkomsten voor de Regio Rotterdam en Haaglanden is vastgelegd dat er voorshands indicatief 250 miljoen gulden is gereserveerd voor de realisatie van de A4 Delft-Schiedam, ervan uitgaande dat deze weg middels een PPS-constructie kan worden gerealiseerd.

34

Wat is de stand van zaken A2-traverse in Maastricht en de uitvoering van de motie Verbugt cs (27 408, nr. 14)? Is de planstudie inmiddels afgerond? Is er overeenstemming met gemeente en provincie over de financiering, varianten, fasering etc.? (blz. 23)

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

35

Hoe verhoudt het totaal aan realisatieprogramma Rijkswegen (836 mln. euro) zich tot de omvang van het begrotingsartikel Rijkswegen op de begroting Infrastructuurfonds? Wat verklaart het verschil tussen de bedragen? Voor welke projecten is op dit begrotingsartikel verder geld gereserveerd? Wanneer komen deze projecten naar verwachting tot uitvoering? (blz. 25)

Het genoemde bedrag van € 836 mln. heeft betrekking op het jaar 2001. In het projectenoverzicht op blz. 127 van de begroting van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2002, ook opgenomen op blz. 25 van het MIT/projectenboek, is aangegeven voor welke projecten de middelen zijn uitgetrokken. De in deze tabel genoemde projecten zijn reeds in uitvoering. Daarnaast zijn middelen gereserveerd in de periode tot en met 2010 voor de categorie-1 projecten. Deze zijn opgenomen in de planstudietabel rijkswegen op blz. 125 en 126 van de ontwerpbegroting en tevens op blz. 22 van het MIT/projectenboek. In deze tabel is ook de planning van de projecten aangegeven.

Het verschil tussen het programma en het beschikbare budget wordt volgens de zelfde tabel verklaard uit het amendement Dijsselbloem, aanvaard bij de behandeling van de supplettoire wet naar aanleiding van de Voorjaarsnota, en de overplanning op het deelprogramma aanleg rijkswegen realisatie.

Voor het jaar 2002 is de omvang van het realisatieprogramma rijkswegen € 844 mln. Beschikbaar is € 767 mln. Het verschil is overplanning. Op het totale begrotingsartikel 01.01 Rijkswegen is voor 2002 € 1 397 mln. beschikbaar. Zie de tabel op blz. 31 van de ontwerpbegroting van het Infrastructuurfonds. Ten laste van dit artikel worden niet alleen de realisatie (artikelonderdeel 01.01.02, € 609 mln. productuitgaven en € 158 mln. directe uitvoeringsuitgaven) maar ook de studiekosten (artikelonderdeel 01.01.01 € 34 mln. directe uitvoeringsuitgaven), het beheer en onderhoud (artikelonderdeel 01.01.03 en 04, € 346 mln. productuitgaven en € 30 resp. 184 mln. directe uitvoeringsuitgaven), de bediening (artikelonderdeel 01.01.05 € 12 mln. directe uitvoeringsuitgaven) en de basisinformatie (artikelonderdeel 01.01.06 € 24 mln. directe uitvoeringsuitgaven) verantwoord. Dat verklaart het verschil.

36

Kan van de 20 rijkswegen-projecten die dit jaar in uitvoering zijn de stand van zaken (incl. besteding van middelen) worden aangegeven? (blz. 25)

Alle projecten in het op blz. 25 vermelde realisatieprogramma zijn in uitvoering en zullen volgens planning gereed komen in het aangegeven jaar. De stand van zaken is in bijgevoegd overzicht weergegeven.

project	stand van de uitvoering	begroot 2001 (MIT 2002)	vermoedelijke uitgaven 2001
Rw 5 Verlegde Westrandweg	halverwege	63	75
Rw 4 2e Beneluxtunnel	in eindfase	64	63
Rw 15 Aansluiting Vondelingenplaat	in opstartfase	27	3
Rw 15 Europaweg	Calandtunnel in uitvoering	79	104
Rw 20 Giessenplein; reconstructie	toe- en afrit in uitvoering	6	9
Rw 14 Wassenaar-Leidschendam	Sijtwendetunnel in uitvoering	46	27
Rw 44 Traject Wassenaar	in eindfase	4	6
Rw 2 Holendrecht-Oudenrijn	uitvoering bij Breukelen gestart	13	14
Rw 2 Oudenrijn-Everdingen	2e nieuwe brug in aanbouw	11	10
Rw 15 Reconstructie aansluitingen	afrit Zwijnskade-zuid gereed	20	18
Rw 4 Badhoevedorp-Hoofddorp	open gesteld	1	1
Rw 9 Heiloo-Alkmaar	aansluiting Smaragdweg gestart	9	7
Rw 11 Leiden-Alphen	open gesteld; rec. N711 gaande	1	3
Rw 11 Alphen-Bodegraven	DBM-contract gesloten	3	3
Rw 30 Omlegging Ede	aanbesteed juli 2001	5	3
Rw 31 Leeuwarden-Drachten	uitwerking PPS-constructie	7	3
Rw 37 Hoogeveen-Duitse grens	H'veen-Holsloot gereed	9	8
Rw 50 Kampen-Emmeloord	1e wegvak gereed	41	25
Rw 50 Eindhoven-Oss	zie antwoord vraag 100	72	50

bedragen in €

37

Kan de regering de Kamer in kennis stellen van de verkennende studies inzake een betere benutting van het vaarwegennet en aangeven welke concrete beleidsvoornemens daaruit voortvloeien? (blz. 26)

Begin 2002 zal over een drietal verkenningen (Burg. Delenkanaal, de Zaan, keersluis Zwartsluis) een besluit worden genomen. Daarnaast wordt naar verwachting eind 2001 de verkenning Amsterdam–Harlingen opgeleverd. Met uitzondering van de actualisering van een eerder uitgevoerde verkenning naar de Kreekraksluizen, zijn daarna tot 2010, gebaseerd op de huidige inzichten, geen verkenningen nodig aangezien nieuwe knelpunten na uitvoering van het huidige MIT naar verwachting op termijn niet worden voorzien. Het aanlegprogramma vaarwegen is, naast het verminderen van wachttijden bij sluisen in voorkomende gevallen, voornamelijk gericht op verruiming van vaarwegen en kunstwerken teneinde deze toegankelijk te maken voor grotere en dus efficiëntere schepen. Hierdoor wordt de capaciteit van zowel schepen als vaarwegen beter benut. In het NVVP zijn in dat kader per vaarwegcategorie (hoofdtransportas, doorgaande resp. overige hoofdvaarweg, overige vaarweg) streefbeeldens geformuleerd ten aanzien van de minimale CEMT-klasse en de minimale doorvaarthoogte voor containervaart.

38

Wat zijn naar aanleiding van de Binnenvaartconferentie van 5/6 september jl. de concrete gevolgen voor het Nederlandse beleid inzake de binnenvaart? (blz. 26)

De uitwerking van de tijdens de Binnenvaartconferentie gemaakte afspraken, die zijn neergelegd in de «Declaratie van Rotterdam», zal met name in Europees verband geschieden en heeft dus met name gevolgen voor het Europese binnenvaartbeleid. Concreet komt het hierop neer dat de Pan-Europese samenwerking tussen regeringen en internationale organisaties versterkt moet worden om de gestelde doelen te halen. Een en ander zal worden bewaakt door een speciaal voor de uitwerking van de Declaratie opgerichte coördinatiegroep. Daarin hebben vertegenwoordigers zitting van diverse landen en internationale organisaties. Daarnaast zal onder de paraplu van de VN/ECE een werkgroep worden opgericht, die een inventarisatie zal maken van de juridische obstakels die een geïntegreerde Europese binnenvaartmarkt in de weg staan.

39

De modernisering van de Maasroute is vertraagd, de verbetering van de vaarroute Lemmer–Delfzijl is een jaar vertraagd, de verdieping van de vaargeul tussen Amsterdam en Lemmer is vertraagd, de bespoediging van verhoging van de bruggen over het Julianakanaal in Limburg en over de vaarweg Lemmer–Delfzijl is van de baan, het geld voor de planstudie Twentekanalen gaat naar een ander doel, de tweede sluis bij Lith is twee jaar vertraagd, etc. Tekent zich hier een trend af die wordt veroorzaakt door de reeds eerder gesignaleerde dip in de investeringen in de vaarwegen? (blz. 26)

Er ontstaan geen vertragingen door een dip in het investeringsbudget. De planvorming voor de modernisering van de Maasroute ligt op schema. In 2002 kan naar verwachting het tracébesluit worden genomen. Parallel daaraan wordt gestart met technische voorbereidingen. Met betrekking tot de vaarweg Lemmer–Delfzijl is de eerste fase grotendeels voltooid. Voor de 2e fase zijn de middelen voor de verhoging van de spoorbrug te Sauwerd overgeheveld naar het spoorartikel. Optisch lijkt fase 2 uitgesteld omdat de gelden niet meer afzonderlijk in de tabel 02.02.02 zichtbaar zijn. Een uitgewerkt plan voor fase 2 is recent van beide provincies ontvangen.

De verdieping van de vaarweg Amsterdam–Lemmer heeft vertraging ondervonden door de vondst van een scheepswrak uit de 14e eeuw. Ingevolge het verdrag van Malta moet dit wrak eerst worden geborgen. De vertraging bij de verhoging van de bruggen over het Julianakanaal is ontstaan door de afspraken naar aanleiding van het bestuurlijk overleg met provincie en gemeenten. Door dit overleg kon een meer optimale oplossing worden gevonden, hetgeen wel enige extra tijd vergt. De planstudie voor de Twentekanalen wordt uitgevoerd. Wel is er in de begroting een verschuiving voorgesteld van een gedeelte van de uitvoeringsgelden naar het project Bovenloop IJssel. Per saldo betekent dit winst voor de scheepvaart. De vertraging bij de 2e sluis Lith is ontstaan door faillissement van een onderaannemer. De nieuwe sluis is inmiddels in gebruik.

40

Waarom wordt geen concrete invulling gegeven aan de planstudiefase van de verruiming van de vaarweg Almelo–Coevorden? (blz. 26)

Als aangegeven in het MIT is een rijksbijdrage voor de uitbouw van de vaarweg Almelo–Coevorden voor schepen tot 800/1000 ton pas aan de orde indien de verruiming voor schepen tot 400 ton zich meerjarig heeft bewezen en het nut van een verdere uitbouw is aangetoond door middel van een economische effectenstudie. Deze studie ligt inmiddels ter beoordeling bij mijn departement. Voor een besluit tot het opstarten van de planstudiefase zal, naast de beoordeling van deze studie, de prognose over de daadwerkelijke ontwikkeling van het verkeer op de vaarweg in de komende jaren moeten worden meegewogen.

41

Welke mogelijkheden kan en wil de regering benutten om het vaarwegbudget substantieel te verhogen? (blz. 28)

De grootste knelpunten in het vaarwegennet zijn momenteel opgenomen in het MIT. Tot het vrijmaken van extra gelden voor het op korte termijn aanpakken van andere vaarwegknelpunten is niet besloten gezien de grotere knelpunten bij overige modaliteiten. Wel is in het kader van de ICES extra geld geclaimd voor de Maas en het project Zeepoort IJmond. De uitkomst is echter afhankelijk van de uiteindelijke prioritering ten opzichte van andere projecten. In de periode na 2010 is weer budget beschikbaar in het MIT voor het aanpakken van nieuwe vaarwegknelpunten. Voor wat betreft het onderhoudsprogramma wordt verwezen naar MIT-vraag 18

42

Welke investeringen zijn ingepland in welk jaar ten behoeve van een betere benutting voor een goed en betrouwbaar intercitynet met een grotere capaciteit en de ontwikkeling van snelheidsverhoging op het kernnet, in samenhang met BB21 en 25KV? (blz. 30 en 32)

Investeringen worden uitgevoerd in de periode 2001–2005. Het betreft o.a. capaciteitsuitbreiding door perronverlengingen, vervanging van onderstations, een passeergelegenheid bij Driebergen-Zeist, opstelcapaciteit emplacements en nieuwe haltes langs bestaand spoor. NS investeert in meer treinen, waaronder veel dubbeldekkers, waardoor meer personen over het bestaande net kunnen worden vervoerd. NS en taakorganisaties investeren samen in de afhandelingscapaciteit op de stations.

Door een optimalisatie van tijdliggingen en her en der lichte homogenisering van de dienstregeling vanaf 2003 wordt additionele capaciteit vrijgemaakt.

Een uitgebreider inzicht is opgenomen in mijn brief over «beter benutten spoor» van 18 april 2001, onder kenmerk DGP/VI/U.0100322. Een belang-

rijke bepalende factor bij de inplanning per jaar van de uitvoering is de combinatie van een veelheid aan projecten voor betere benutting, de bovenbouwvernieuwing en van nieuwbouw (Betuweroute, Amsterdam-Utrecht, HSL-zuid enz.). Ten eerste is een dreigende verzadiging van de bouwmarkt, c.q. de fysieke grenzen aan de bouwcapaciteit van belang. Ten tweede zijn de noodzakelijke buitendienststellingen van belang: door een afgewogen inplanning wordt gemanaged dat capaciteit en kwaliteit voor het treinverkeer voldoende op peil blijft tijdens de verbouwing.

Op korte termijn wordt geen snelheidsverhoging voorzien; de huidige stroomvoorziening en beveiligingssystemen zijn daar ook niet op berekend. Daarenboven zijn ook grote investeringen in ongelijkvloerse kruisingen nodig en is van belang dat snelheidsverhoging veel capaciteit kost en dus dwingt tot een lagere benutting van het spoornet. Op lange termijn kan deze afweging anders van aard worden naarmate meer voor verhoging noodzakelijke maatregelen uit anderen hoofde reeds aan de orde zijn. Afweging zal alsdan inderdaad in samenhang met BB21 en 25 kV moeten plaatsvinden.

43

Hoe correspondeert de lijst spoorprojecten van de tabel Railwegen Personenvervoer met de spoorimpuls van 6 mrd (NLG) uit het regeerakkoord en de OV-impuls van 5 mrd van het BOR? (blz. 32 en 47)

De extra middelen uit regeerakkoord en BOR zijn gebruikt voor financiering van diverse spoor- en regionale (light-rail) projecten.

De projecten die onderdeel uitmaken van het regeerakkoord en het BOR, maken onderdeel uit van de tabellen 01.02.01 en 01.02.02 (blz. 30 t/m 32) en 01.03.02 (blz. 47) en de projectbeschrijving in het MIT-projectenboek.

44

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. 32 en 47)

In de nota Derde Eeuw Spoor (uitgebracht in 1999) is aangegeven dat tot en met 2010 het personenvervoer per spoor kan groeien tot ca. 19 mld reizigerskilometers voor het gehele spoorwegnet. Dit beeld is nog steeds actueel.

45

Wat is de bedoeling van het project emplacements (geluid) en aan welke emplacements wordt prioriteit gegeven? Wordt hier alleen geluidsoverlast bestreden of wordt in een meer integrale benadering de gehele ruimtelijke problematiek (incl. veiligheid) van de emplacements en omgeving bekeken? Wat is dan de samenhang met het project PAGE risicoreductie? (blz. 32 en 81)

Het project dEMP (spoorweggeluid op emplacements) richt zich op het terugdringen en beheersen van de geluidsproblematiek op emplacements. Bij de uitvoering van dit project is gekozen voor uitvoering in clusters vanwege het groot aantal emplacements in Nederland, beschikbare menskracht en de weg te nemen geluidsoorten (equivalent geluidsniveau en piekgeluidniveau). De emplacements die momenteel worden aangepakt betreffen: Amersfoort, Den Haag Centraal, Haarlem, Nijmegen en Venlo. Op Watergraafsmeer is reeds veel gedaan. Bij selectie van maatregelen voor de eerste clusters is met name ingezet op de equivalente geluidsniveaus. Bij die emplacements waar sprake is van het rangeren met gevaarlijke stoffen en er maatregelen genomen moeten worden vanwege de externe veiligheid (het project PAGE) wordt vanzelfsprekend

gezocht naar maatregelen die zowel de geluid- als externe veiligheids-situatie bevorderen (bijvoorbeeld op emplacement Venlo). Het gaat bij emplacementen overigens altijd om vergunningverlening door een decentrale overheid. In dat proces komen vanzelf ook de overige lokale ruimtelijke ordeningsaspecten aan bod.

46

Voldoet de HSL-Oost in de nu door de regering voorgestelde versie nog wel aan de criteria om tot het Trans Europees Netwerk te worden gerekend? Op welke termijn zullen de benodigde middelen voor de aanleg van de HSL-Oost beschikbaar komen? (blz. 34 en 35)

De spoorlijn Utrecht–Arnhem–Duitse grens voldoet aan de criteria voor verbeterd bestaand spoor als onderdeel van het TEN.

De maatregelen uit het standpunt kunnen gefinancierd worden uit categorie 1a van het MIT en de in het kader van het NVVP afgeproken extrapolatie daarvan voor de periode 2010–2020. Rekening is gehouden met inzet van middelen vanaf 2009. Enkele kleine infrastructurele maatregelen om de capaciteit en betrouwbaarheid te verhogen kunnen voor 2009 uit bestaande middelen worden gedekt.

Eventuele versnelling is mede afhankelijk van nog lopende ICES-besluitvorming.

47

Kunnen de Rijks kaders (afspraken) worden toegelicht waarbinnen het Samenwerkingsverband Railgoederenvervoer werkt? Welke concrete afspraken zijn er gemaakt om het railgoederenvervoer te verbeteren en welk commitment is het rijk daarbij aangegaan? (blz. 36)

Op basis van de reacties op de marktconsultatie «Private Exploitatie Betuweroute» is gekozen voor een ontwikkelingstraject, waarin de overheid de voorwaarden aan de beleidskant verbetert en het Samenwerkingsverband de kwaliteit van het aanbod van railinfracapaciteit verhoogt. Deze aanpak is neergelegd in een Letter Of Intent (LOI) railgoederenvervoer van 18 mei 2001. Partners daarin zijn het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Samenwerkingsverband Railgoederenvervoer [dat bestaat uit Railned, Railinfrabeheer, Railverkeersleiding, Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam en DB Netz]. Zie ook Kamerstuk 22 589, nr. 183. De 19 gedefiniëerde projecten, waarbij het Rijk verantwoordelijk is voor negen projecten en het Samenwerkingsverband voor tien projecten, zijn gericht op de korte termijn (2003) in de aanloop naar de openstelling van de vernieuwde Havenspoorlijn en de Betuweroute. De projectkosten komen ten laste van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Medio 2002 ontvangt u een rapportage over de voortgang van de projecten. Begin 2003 wordt een start gemaakt met een evaluatie van de projecten.

48

Wat is de stand van zaken m.b.t. de uitvoering van het amendement Dijselbloem c.s. (27 754, nr. 6) waarbij f 300 mln. is overgeheveld van landelijke infrastructuurprojecten naar lokaal/regionale projecten? (blz. 47)

Zowel de regio oost en als de regio zuid hebben op mijn verzoek een lijst infrastructuurprojecten opgesteld, die (volgens de regio) op basis van het amendement op de begroting 2001 gefinancierd zouden kunnen worden. Door de korte voorbereidingstijd en de per regio gemaakte juridisch bindende afspraken over uit te voeren infrastructuurprojecten, blijkt het echter niet mogelijk om tot uitvoering van additionele projecten te komen. In de najaarsnota is daarom de terugboeking van de betreffende f 300 mln opgenomen.

Bij aanvaarding van het bij de recente begrotingsbehandeling 2002 ingediende amendement (28 000 A, nr. 7) ga ik er vanuit dat uitvoering van het amendement (27 754, nr. 6) niet meer aan de orde is.

49

Wat voor gevolgen heeft de vertraging van enkele MIT-spoorprojecten (Vleuten – Geldermalsen, Amsterdam Bijlmer–Utrecht, Nootdorpboog, e.a.) voor de nakoming van de verplichtingen die de regering heeft op grond van het met de NS gesloten overgangscontract II? (blz. 52)

Het overgangscontract II is geldig tot 31-12-2001. Voor de duur van het contract zijn er geen gevolgen van de vertragingen van enkele MIT projecten.

50

Wat is het «Fonds eenmalige bijdrage NS (FENS)»? Hoeveel geld zit er in dit fonds? Op welke begrotingshoofdstuk is dit zichtbaar? Wat is de herkomst van dit geld? Wat is de beoogde besteding van dit geld? (blz. 64)

Op 20 december 2000 heeft de NV Nederlandse Spoorwegen een contract afgesloten met Railinfrabeheer waarin is overeengekomen dat NS een eenmalige extra bijdrage van bijna f 3 miljard (f 2950 mln) levert voor de verbetering van de kwaliteit van het spoor en de stations in Nederland. De overeenkomst is in samenwerking met het ministerie van Verkeer en Waterstaat tot stand gekomen. De NS bijdrage is mogelijk geworden door de verkoop van het NS-aandeel in Telfort aan British telecom. De bijdrage is door NS op de rekening courant van Railinfrabeheer bij het ministerie van Financiën gestort. De bijdrage is gezien het karakter van de overeenkomst niet op de VenW begroting zichtbaar.

Railinfrabeheer zal conform de overeenkomst deze bijdrage aanwenden voor de beheerste toegang van stations, de ontwikkeling van de chipcard, de kwaliteitsverbetering van stations en verbetering van de reisinformatie. Verder zal er geïnvesteerd worden in de verbeteringen van de kwaliteit van de infrastructuur met name op het gebied van veiligheid, vernieuwing van de bovenbouw en in kleine infrastructuurmaatregelen die de kwaliteit van het treinproduct verbeteren. Voor een uitgebreidere onderbouwing van de besteding van deze middelen verwijs ik u naar de brief met kenmerk DGP/M/MV/U.0100017 van 16 januari 2001 aan de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat. Via deze brief is de Kamer indertijd op de hoogte gesteld van de afgesloten overeenkomst over het FENS.

51

Waar is de reservering van €1281 voor PPS-projecten in het kader van de A4-Doorstroomroute terug te vinden? Wat is de stand van zaken rond deze projecten? (blz. 64)

Op pagina 23 wordt bij de projecten in categorie 3a aangegeven welke van deze projecten onderdeel zijn van het BOR en dat voor deze projecten een rijksbijdrage van in totaal 1281 EUR mln (PU + DUU) prijspeil 2001 is gereserveerd.

Stand van zaken projecten uit het BOR:

Over de PPS projecten in het kader van BOR waaronder o.a. de projecten Tweede Coentunnel, Westrandweg, A13/16, A4 Delft–Schiedam en de verbinding A6–A9 is in de BOR convenanten afgesproken dat het rijk een bijdrage van in totaal 1281 mln EUR voor de projecten ter beschikking stelt. Conform de BOR convenanten ligt het initiatief voor de totstandkoming van deze projecten bij de marktpartijen.

Verwacht wordt dat de projecten Tweede Coentunnel en Westrandweg voor 2010 kunnen worden gerealiseerd. De projecten liggen op schema.

Voor de A4 Delft–Schiedam is recent het plan Norder aan de Tweede Kamer toegezonden.

De in het kader van de BOR convenanten beoogde uitvoeringsperiode van de A13/A16 (2007 – na 2010) en de verbinding A6–A9 (2009 – na 2010) is afhankelijk van vele, nog nader uit te zoeken en in te vullen factoren. Daarover bestaat nog geen duidelijkheid.

52

Wat is er gebeurd met het in het vorige MIT nog als nationale project opgevoerde «Doorstroomroute A4»? Wat is er gebeurd met de forse middelen die daarvoor in het vorige MIT nog waren gereserveerd? (blz. 64)

Naar aanleiding van het plan Doorstroomroute A4 van VNO NCW en een groot aantal andere partijen en een advies daarover van de Commissie Brinkman, hebben de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Voorzitter van VNO NCW op 13 november 2000 een convenant gesloten over de verbetering van de doorstroming op de A4 corridor. In dit convenant zijn afspraken gemaakt over de instelling van een private Projectgroep A4 corridor, de Commissie Blankert. De Commissie Blankert heeft inmiddels haar rapport uitgebracht. De resultaten van de studie en de beoogde vervolgstappen worden binnenkort aan de Tweede Kamer aangeboden. Conform de BOR convenanten heeft het rijk EUR 1281 mln (PU + DUU) prijspeil 2001 voor onderdelen van de A4 route gereserveerd.

53

Is de regering van zins ook financieel bij te dragen aan projecten in het kader van Ondergrondse Stedelijke Distributie? (blz. 64)

Het uitgangspunt is dat de markt zorg draagt voor de ontwikkeling van nieuwe logistieke systemen. Als er voldoende marktvrage is en het bedrijfsleven is bereid om financieel te participeren kan de overheid onder bepaalde voorwaarden een bijdrage leveren in de investeringskosten. Een voorbeeld daarvan is de ICES aanvraag voor de ontwikkeling van het OLS bij Schiphol.

54

In hoeverre staat op dit moment vast dat bij realisering van de Tweede Maasvlakte de nieuwe havenbekkens goed bereikbaar worden voor binnenschepen? (blz. 64)

In de PKB is voldoende ruimtelijke reservering voor de binnenvaart voorzien. Uiteraard zal de binnenvaart een belangrijke functie vervullen voor de activiteiten op de nieuwe landaanwinning. In de verdere projectuitwerking zal nadrukkelijk aandacht worden gegeven aan deze belangrijke functie voor de binnenvaart.

55

Wordt met «grote stations» de nationale sleutelprojecten rond de HSL-stations bedoeld? Zo nee, wat is het onderscheid met de Nieuwe Sleutelprojecten? Waartoe dienen de gereserveerde middelen voor grote stations? (blz. 70)

Het MIT-budget «Grote Stations» is bestemd voor de aanpassing van de treinstations die onderdeel uitmaken van de Nieuwe Sleutelprojecten. Het betreft hier de stations Amsterdam Zuidas, Rotterdam Centraal, Den Haag Centraal, Breda en Arnhem. Het station Utrecht Centraal wordt bekostigd uit het programma Regionaal/Lokaal.

Het rijk heeft ook FES-middelen gereserveerd voor de stedelijke kwaliteit van de Nieuwe Sleutelprojecten, het ministerie van VROM is verantwoordelijk voor de inzet van deze middelen.

56

Welke claims t.b.v. de HSL-Oost zijn door V&W ingediend bij de ICES? (blz. 71)

De bij ICES gevraagde middelen, totalen en jaarcijfers: Totaal f 2 067 miljard, deze is als volgt opgebouwd; – Capaciteitsimpuls (f 1021 miljoen, bandbreedte + 30% en –25%) – Impuls voor snelheidsverhoging (f 1046 miljoen, bandbreedte + 25% en –15%) – Uitgaande van de beschikbare 1 mrd. uit de categorie 1A van het MIT, welke beschikbaar is vanaf 2009, is de 1 mrd. Capaciteitsimpuls een versnellingsclaim. Dit omdat het de wens is om e.e.a. reeds voor 2008 te realiseren. De 1 mrd. Snelheidsverhoging is aan de orde als in de toekomst voor snelheidsverhoging zal worden gekozen. In het huidige standpunt HSL-Oost is deze keus niet meegenomen.

57

In de studie «Toekomstvaste ontwikkeling spoortracé Utrecht–Arnhem» is geconcludeerd, dat het benutten van het huidige tracé mogelijk is, mits een aantal aanpassingen wordt gerealiseerd, waaronder aanleg van inhaalspoor en verlengd perron te Driebergen-Zeist, aanleg keerspooren te Ede en Veenendaal, uitvoering VleuGel en KRA, aanpassing van de seinen en het opheffen van een aantal overwegen. Zonder deze maatregelen is benutting, zoals verwoord in het kabinetsstandpunt, geen volwaardig alternatief. Kunt u aangeven waarom een groot deel van deze projecten niet expliciet is opgenomen in het MIT? Kunt u van de genoemde projecten aangeven wat de huidige planning is en of er sprake is van vertraging in de realisatie? (blz. 71)

In het MIT zijn de projecten Vleugel en KRA opgenomen in het Realisatieprogramma Railwegen met een beoogde oplevering na 2006. Voorts is de HSL-Oost opgenomen in de Planstudie Railwegen. De maatregelen uit het standpunt kunnen gefinancierd worden uit categorie 1a van het MIT en de in het kader van het NVVP afgesproken extrapolatie daarvan voor de periode 2010–2020. Rekening is gehouden met inzet van middelen vanaf 2009. Enkele kleine infrastructurele maatregelen om de capaciteit en betrouwbaarheid te verhogen kunnen voor 2009 uit bestaande middelen worden gedekt. Het gaat om een perronverlenging in Driebergen-Zeist en het aanpassen van het huidige beveiligingssysteem (kosten € 25 mln.). Deze zijn benoemd in het MIT. Eerdere uitvoering van de maatregelen is mogelijk, als de versnellingsclaim in het kader van de ICES voor de HSL-Oost wordt toegekend.

58

Kan toegelicht worden welke activiteiten (voor het in de begroting opgenomen bedrag ad Eur 408 mln.) worden ondernomen t.b.v. BB 21? (blz. 73)

Zoals aangegeven in de brief aan de kamer van 18 april 2001 met het kenmerk DGP/VI/U.0100322 heeft Railned een eerste indicatie gegeven van de belangrijkste knelpunten en trajecten, die in aanmerking komen voor implementatie van de BB21 systemen. Dit zijn de trajecten waar het capaciteitsknelpunt van dien aard is dat het kan worden opgelost met deze systemen. Op basis van een eerste verkenning van Railned is een indicatie gegeven van knelpunten, die kunnen worden opgelost met een combinatie van BB21 systemen en kleine infra aanpassingen en de mogelijke (capaciteits)winst die daarmee kan worden gerealiseerd. In de begro-

ting is voor dergelijke aanpassingen in het planstudieprogramma de genoemde €408 miljoen opgenomen in de periode 2006–2010 op de belangrijkste trajecten met capaciteitsknelpunten. Het is van belang dat er instemming wordt bereikt tussen alle betrokken partijen over het tijdstip en de baanvakken waarop de nieuwe systemen moeten worden aangelegd. In het project Benutten en Bouwen zullen daarom deze baanvakken nader worden bepaald.

59

Welke financiële gevolgen hangen met een latere indienststelling van de HSL - Zuid samen? (blz. 75)

In de brief (d.d. 12 oktober 2001) bij de negende voortgangsrapportage heb ik de Kamer gemeld dat de datum van commercieel in gebruiknemen van de HSL-Zuid onder druk komt te staan door de aanpassingen met betrekking tot de halfverdiepte open bak ter hoogte van bij Bergschenhoek. Om de financiële gevolgen van mogelijke claims van de Infraprovider te minimaliseren heb ik besloten om gebruik te maken van de contractuele optie om de opleverdatum van de Infraprovider met negen maanden te verschuiven. De kosten hiervoor zijn tijdens de zogenaamde Financial Close van het Infraprovidercontract op 30 oktober 2001 zijn gesteld op 10 mln Euro en zullen in de beschikbaarheidvergoeding over een periode van 25 jaar verdisconteerd worden. Daarnaast ben ik voornemens voorzieningen op te nemen in het binnenkort te sluiten Vervoerscontract die de financiële gevolgen van mogelijke claims van de Vervoerder minimaliseren.

60

Refererend aan antwoord 25 van de vragen over het Infrastructuurfonds, voor welke wegontsluiting (route en type) is er gekozen als alternatief voor een tunnel voor wisselbouw en eventuele andere bedrijven? Wie waren de «betrokkenen» waarmee overleg gevoerd is? (blz. 76)

De betrokkenen waarmee overleg gevoerd is zijn de gemeente Utrecht en Wisselbouwbedrijf BV. Vanwege gewijzigde bedrijfsprocessen bij de bouw van wissels vindt het transport van producten van Wisselbouwbedrijf BV inmiddels over de weg plaats. Dit brengt met zich mee dat de particuliere tweede railaansluiting van Wisselbouwbedrijf BV (en daarmee de betreffende onderdoorgang onder de spoorlijn) inmiddels buiten gebruik is en het vrachtverkeer nu de openbare weg bereikt via een deel van de route van de railaansluiting, die pal achter woningen is gelegen. De genoemde keuze refereert aan een afspraak tussen RIB en de gemeente om, gelijktijdig met de bouw van de uitbreiding van de spoorlijn Amsterdam – Utrecht, de onderdoorgang voor de railaansluiting, te vervangen door een meer oostelijk gelegen particuliere onderdoorgang van vergelijkbare omvang. Hiermee wordt het mogelijk om voor het vrachtverkeer een directe verbinding te realiseren met de Lokomotiefstraat, zijnde de ontsluitingsweg van het bedrijventerrein ten zuiden van de spoorlijn. Tevens kan dan de bestaande verbinding voor het vrachtverkeer van Wisselbouw BV vervallen.

Uit zeer recente informatie is gebleken dat Wisselbouw BV mogelijk de activiteiten op deze locatie zal beëindigen. Indien Wisselbouw BV daadwerkelijk de activiteiten beëindigt, zou daarmee de grondslag onder de afspraak (het in een andere vorm en op een andere plaats handhaven van de onderdoorgang t.b.v. Wisselbouw BV.) komen te vervallen. Hierover zal met de gemeente nader worden overlegd.

61

Waarom drogen de, toch al beperkte, middelen voor de kwaliteit van stationsstallingen na 2004 op? Wat is in financiële termen de betekenis

van de leenfaciliteit van NS-railinfrabeheer? Hoe werkt deze faciliteit? Wie staat garant voor rente en aflossing van de «leningen»? Op basis waarvan heeft Railinfrabeheer een dergelijke leenfaciliteit? (blz. 77)

De verbetering van de kwaliteit van stationsstallingen is opgenomen in het Fietsenstallingenprogramma. Dit programma kent, zoals alle programma's, een bepaald kasritme. Dit programma wordt reeds vanaf het 2000 voor een deel (f 40 mln) bekostigd uit de leenfaciliteit. Uit het kasritme van dit programma vloeit voort dat de extra middelen uit de leenfaciliteit (vooralsnog) nodig zijn tot en met 2004. Op dat moment moet de uitvoering van het programma reeds in die mate zijn gevorderd dat er sprake is van een duidelijke kwaliteitsverbetering van de stallingen. Op dat moment zal opnieuw bezien worden of additionele middelen ten behoeve van een nieuw uitvoeringsprogramma nodig zijn. Van het uitdrogen van middelen is dus geen sprake, het heeft te maken met de uitvoering van een programma.

Railinfrabeheer krijgt jaarlijks van de overheid, via de jaarlijkse subsidiebeschikking kapitaallasten en onderhoud van het landelijk railnet, de mogelijkheid tot lenen. Deze geleende middelen zijn met name bestemd voor uitbreidingsinvesteringen. Tot en met het jaar 2000 mocht RIB op de kapitaalmarkt de middelen lenen. In het jaar 2000 is voor het eerst een convenant gesloten met tussen de minister van Verkeer en Waterstaat de minister van Financiën en Railinfrabeheer. Hierdoor is het vanaf 1-1-2001 mogelijk geworden dat RIB haar middelen rechtstreeks via de minister van Financiën uit de schatkist leent. Dit met het oog op een doelmatige financiering van publieke taken alsmede het feit dat de aandelen van RIB op niet al te lange termijn door de NV NS aan de staat der Nederlanden worden overgedragen. Als onderdeel van het convenant heeft Railinfra-beheer tevens een rekening-courant bij het ministerie van Financiën geopend.

Het bedrag van de te betalen rente maakt onderdeel uit van de jaarlijkse beschikking en is opgenomen in het bedrag op het infrafondsartikel 01.02.04 Kapitaallasten en onderhoud railinfrastructuur. Hierbij is de toevoeging kapitaallasten belangrijk. Deze heeft onder meer te maken met (te betalen) rente. Bij het aangaan van leningen is reeds vanaf het eerste begin gewerkt conform het Rijksgarantie kader. Deze garantstelling is in de infrafondsbegroting terug te vinden onder artikel IF.04.05.03 Garanties voor de aflossingen en rentebetalingen op aangegane geldleningen ten behoeve van het openbaarvervoer.

62

Gesproken wordt over de Betuweroute als «ruggengraat» voor het spoor-netwerk goederen. Wat wordt daarmee bedoeld en is naar aanleiding van de discussie over het schrappen van de NOV de ruggengraatfunctie niet juist losgelaten? (blz. 78 en 79)

Daarmee wordt bedoeld dat de Betuweroute niet uitsluitend zal worden bereden door goederentreinen tussen Rotterdam en de Duitse grens bij Emmerich, maar voor een belangrijk deel ook door goederentreinen op andere vervoersrelaties, die een deel van hun reis over gedeelten van de Betuweroute zullen rijden. Het besluit om geen nieuwe NOV aan te leggen heeft die situatie niet wezenlijk veranderd. Als gevolg van dat besluit zullen sommige goederentreinen andere routes volgen dan in een situatie mét nieuwe NOV, maar ook die routes zullen in veel gevallen voor een deel over de Betuweroute lopen.

63

Welke concrete afspraken zijn er gemaakt met betrekking tot het beschikbaar houden van goederenpaden op de Brabantroute tot aan de openstelling van de Betuweroute? (blz. 79)

Voor de verdeling van de capaciteit op het spoorwegnet voor de dienstregelingsperiodes 2003 t/m 2005 is onlangs de studie «Toergoed 2005» afgerond. De resultaten van deze studie zijn ondertussen in uw bezit (brief d.d. 10 oktober 2001). Uit de Toergoed-studie blijkt dat voor goederenvervoer paden beschikbaar worden gesteld op de Brabantroute. In de genoemde brief wordt aangegeven dat de resultaten van de studie momenteel worden omgezet in wijzigingen van het Interimbesluit Capaciteit, zoals dat momenteel van kracht is voor de capaciteitsverdeling voor de dienstregeling 2001/2002. Van deze wijziging stel ik u zo spoedig mogelijk op de hoogte nadat de Raad van State hierover haar oordeel heeft gegeven.

64

Wanneer zal tot tenderen van de gebruiksrechten van de Betuwelijn worden overgegaan? (blz. 79)

In dit verband wil ik u verwijzen naar mijn eerdere brief van 9 juni 2001. Uit de marktconsultatie die in 1999 heeft plaatsgehad, is naar voren gekomen dat tendering van de gebruiksrechten van de Betuweroute momenteel niet gunstig is. Daarom is ingezet op een ontwikkelingstraject, waarin intensief wordt samengewerkt met het hiervoor opgerichte Samenwerkingsverband Railgoederenvervoer (Railned, Railverkeersleiding, RIB, GHB Rotterdam, DB Netz) en de private sector. Eventuele vervreemding van de gebruiksrechten zal rond 2010 opnieuw worden gezien, mede tegen de achtergrond van de positionering van de taakorganisaties (railinframanagement), de ontwikkeling van de railgoederenmarkt, de Europese liberalisering van het railgoederenvervoer en de potentiële waarde van de rechten van de Betuweroute.

65

Welke voorwaarden zijn verbonden aan het krijgen van SOIT-subsidies? (blz. 82)

Op grond van de SOIT kan een ondernemer een investeringssubsidie ontvangen om een gedeelte van de investeringen in een openbare overslagvoorziening te financieren. Het initiatief voor de realisatie of uitbreiding en exploitatie van openbare terminals en Regionale Overslag Centra (ROC's) ligt bij de markt, waarbij ten minste 50% van de totale projectkosten door de ondernemer risicodragend gefinancierd wordt. Om in aanmerking te komen voor een subsidie (die maximaal 25% van de totale projectkosten kan bedragen) moet de subsidieaanvrager aan de hand van een bedrijfsplan aantonen dat er nu en in de toekomst voldoende lading overgeslagen gaat worden en dat de continuïteit van het openbare overslagbedrijf is gewaarborgd. De overslagterminal moet bestemd zijn en gebruikt worden voor de overslag van stromen van goederenvervoer van andere partijen dan het overslagbedrijf zelf. In het eerste jaar na ingebruikneming van de terminal dient er uitsluitend sprake te zijn van nieuw intermodaal of multimodaal vervoer. Er mag in dat jaar geen lading van andere terminals worden weggetrokken. In het kader van de SOIT mag door de nieuwe of uitgebreide terminal de eerste vijf jaar na subsidieverlening geen prijsconcurrentie worden bedreven. Om de markt te faciliteren, heeft het ministerie de regeling en de toelichting gepubliceerd op de internetsite van het ministerie.

In hoeverre is er sprake van discrepantie tussen de teksten van het Witboek inzake modal shift en het Nederlandse beleid op dit punt zoals opgenomen in het MIT? (blz. 82)

In het Witboek is het uitgangspunt de ontwikkeling van een duurzaam transportsysteem, waarbij nadrukkelijk een ontkoppeling van de toename van de mobiliteit en de economische groei wordt nagestreefd. Dit is geheel in lijn met het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan. Twee in het oog springende beleidskeuzes die de Commissie op basis van haar uitgangspunt maakt zijn de volgende: – Het stimuleren van een verschuiving van het goederenvervoer over de weg naar vervoer per spoor, via de zee en over de binnenwateren (het zogenaamde modal shift beleid);- Het creëren van een Europees kader waarbinnen lidstaten heffingen voor het gebruik van infrastructuur voor alle vervoersmodaliteiten kunnen invoeren. Gebruikers van infrastructuur zouden moeten betalen naar rato van gebruik en rekening houdend met de milieu- en andere externe kosten. Als het gaat om de consequenties van de voorstellen uit het Witboek voor de verschillende vervoersmodaliteiten dan betekent het voorgestane modal shift beleid vooral een extra stimuleringsbeleid voor het vervoer per spoor, via de zee (met name het intra-Europese zeevervoer) en over de binnenwateren. Overigens blijft de Commissie het belang van het goederenvervoer over de weg erkennen, nu en in de toekomst. Het stimuleringsbeleid voor de overige modaliteiten heeft vooral tot doel de verwachte groei van het goederenvervoer over de weg enigszins terug te dringen. Vergeleken met het Nederlands beleid is er een discrepantie tussen het Witboek en het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001–2020 op het terrein van het modal shift beleid.

Door ervaringen uit het verleden heeft Nederland ervoor gekozen om de ontwikkeling van een duurzaam transportsysteem te bevorderen door te letten op de effecten van mobiliteit waarbij geen voorkeur voor een modaliteit wordt uitgesproken. Alle modaliteiten zijn nodig; wat de optimale combinatie is verschilt per vervoerssoort en per logistieke keten. Nederland legt meer nadruk op het hanteren van duidelijke normstellingen voor schonere voertuigen en brandstoffen alsmede het stimuleren van innovatie.

Welke zijn precies de bestuurlijke afspraken met Friesland o.a. over de rondweg Sneek? (blz. 96)

Voor de Rondweg Sneek heb ik in een brief van november 2000 aan het SNN de volgende afspraak verwoord: «Ik stem in met een nadere gezamenlijke studie, waarbij de provincie Friesland het voortouw neemt, teneinde de uitvoeringswijze van de zuidelijke rondweg Sneek zodanig aan te passen dat een betere kruising van de Geeuw gewaarborgd is. Ik heb kennis genomen van Uw wens hier een aquaduct te realiseren. Indien uit de studie blijkt dat dit realiseerbaar is binnen het taakstellend budget, dan wel dat extra benodigde financiering niet ten laste van mijn begroting komt, ben ik bereid een dienovereenkomstig tracébesluit te nemen en te verdedigen. Ik zal tot uitbetaling overgaan in de jaren 2011–2013. De uitvoering kan dan conform plaatsvinden tenzij, buiten bezwaar van de begroting van Verkeer & Waterstaat, voorfinanciering geregeld wordt.» Het geld wat door de afgesproken vertraging in eerdere jaren beschikbaar komt, wordt aangewend voor de N31 Zurich–Harlingen (2006–2008) en de N37 Holsloot–Duitse Grens (2005–2006).

Voor de N31 Zurich–Harlingen is de verwachting dat vanuit het rijksbeleid een 2*1-autoweg een adequate oplossing kan bieden voor het verkeersveiligheidsprobleem op deze weg. Voor een dergelijke voorziening is EUR

29 mln. opgenomen in het MIT. De provincie Friesland wenst een duurdere uitvoering voor deze verbinding (2*2-autoweg). Ik ben bereid die uit te voeren, indien de meerkosten boven een 2*1-autoweg voor rekening van de provincie komen.

Voor de RW31 Leeuwarden is afgesproken dat onder andere vanwege de sterke relatie met de stedelijke ontwikkeling van Leeuwarden de gemeente het voortouw heeft voor de planstudie. Tevens is afgesproken dat indien de ICES-claim niet wordt gehonoreerd en de gewenste versnelling van het project geen doorgang kan vinden, de kosten voor de realisatie van het project zo spoedig mogelijk in de periode na 2010 zullen worden ingepland. Totdat duidelijk is in welk jaar de verplichting wordt aangegaan behoort publiek-private samenwerking en voorfinanciering door de regio tot de mogelijkheden.

68

Waarom wordt bij de aanpak van de A1 Deventer–Hengelo slechts het traject betrokken tot de afslag Hengelo? Is de regering bereid, vanuit een integrale aanpak van bereikbaarheid en leefkwaliteit, in de planstudie alsnog het tracé tot aan de grens of in ieder geval tot de afslag Oldenzaal te betrekken? (blz. 109)

Bij de planstudie A1 is uiteraard sprake van een integrale aanpak van bereikbaarheid en leefbaarheid. Voorbij de aansluiting Hengelo is er vanuit bereikbaarheid echter geen aanleiding de planstudie verder door te zetten. In de nota «Verkenning achterlandverbinding A1 Amsterdam–Duitsland», uitgebracht in 1997, is geconstateerd dat er naar verwachting in 2010 ten oosten van de aansluiting Hengelo geen bereikbaarheidsproblemen zullen optreden. De A1 biedt aldaar voldoende capaciteit, ook bij een verdere groei. Ook recente prognoses en de nieuwe norm van traject-snelheden leiden niet tot de conclusie het traject tot de grens of tot de afslag Oldenzaal in de planstudie te betrekken.

Wat betreft leefbaarheidsknelpunten in het algemeen is tijdens de behandeling van het MIT 2001–2005 door de kamer een motie aangenomen van het lid Dijsselbloem, waarin o.a. verzocht werd om een inventarisatie te maken van de meest ernstige leefbaarheidsknelpunten rond Rijksinfrastructuur. Deze inventarisatie heb ik u toegezegd. Ik verwacht een rapportage hierover begin komend jaar te hebben afgerond. Uiteraard wordt in de inventarisatie de A1, ook voorbij de afslag Hengelo, meegenomen.

69

Wat is de stand van zaken rond de aanpak van het wegvak Wierden–Almelo en de in november 1997 overeengekomen volledig ongelijkvloerse kruising van de A35? Is een half ongelijkvloerse kruising wel een adequate oplossing vanuit verkeerstechnische en verkeersveiligheidsoverwegingen en hoe verhoudt een dergelijke oplossingen zich tot de uitgangspunten van Duurzaam Veilig? Wat zijn de extra kosten van volledig ongelijkvloers t.o.v. half ongelijkvloers? (blz. 111)

In november 1997 is voor zowel Nijverdal als bij Wierden inderdaad een volledig ongelijkvloerse aansluiting op onderliggende wegen afgesproken. Bij de packagedeal van december 1998 is met de regio echter afgesproken deze beide projecten te versoberen om binnen het taakstellend budget te blijven, om het project financieerbaar te maken binnen het MIT tot 2010. Daarbij zijn de beide ongelijkvloerse aansluitingen gewijzigd in half ongelijkvloerse aansluitingen. Het doorgaande verkeer op de onderliggende weg kruist de nieuwe RW35 ongelijkvloers, maar vanaf die weg komt er een verbindingsweg die aansluit op een gelijkvloers kruispunt in RW 35. Deze oplossing is zowel uit verkeerstechnisch oogpunt als

vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen acceptabel. Bij de nadere uitwerking van deze aansluiting zullen de uitgangspunten van Duurzaam Veilig worden gehanteerd. De meerkosten van een volledig ongelijkvloerse aansluiting bedragen 8,5 miljoen (prijspeil 2001).

70

In het MIT wordt het knelpunt in N35 bij Nijverdal opgelost via een wegtunnel bij Nijverdal onder de spoorweg. In het kader van het NVVP zou de spoorweg verdubbeld moeten worden. Is dit allebei mogelijk? Dient niet te worden ingezet op het door de regio gepresenteerde Combiplan? (blz. 111)

In het kader van het NVVP zou een ruimtereservering moeten worden opgenomen voor een eventuele spoorverdubbeling in de toekomst. Daar is ook in het huidige principeplan voor de RW35 rekening mee gehouden. Met de regio vindt naar aanleiding van het door de regio ingediende combiplan op dit moment overleg plaats over de voorwaarden waaronder tot een gecombineerde aanpak van weg en spoor gekomen zou kunnen worden. De kosten voor een combiplan lijken op dit moment f 85 miljoen meer te bedragen dan het taakstellende budget. In datzelfde overleg wordt gezocht naar mogelijkheden bij alle partijen om deze kosten te dekken. Besluitvorming is voorzien eind dit jaar.

71

Wat is de stand van zaken rond het Combiplan van de gemeente Helledoorn voor de aanpak van de N35? Wat zijn de extra kosten, hoe kunnen deze worden gedekt, en wanneer is definitieve besluitvorming voorzien? (blz. 111)

Met de regio vindt op dit moment overleg plaats over de voorwaarden waaronder tot een gecombineerde aanpak van weg en spoor gekomen zou kunnen worden. De kosten voor een combiplan lijken op dit moment 85 miljoen meer te bedragen dan het taakstellende budget. In datzelfde overleg wordt gezocht naar mogelijkheden bij alle partijen om deze kosten te dekken. Besluitvorming is voorzien eind dit jaar.

72

Kan uitvoeriger worden toegelicht wat levensvatbaarheid en stand van zaken is met betrekking tot het MTC Valburg tegen de achtergrond van het (mogelijk) niet doorgaan van de Noord- en Zuidtak van de Betuweroute? (blz. 122)

De levensvatbaarheid van het MTC Valburg is hoofdzakelijk afhankelijk van de ontwikkeling van de bedrijventerreinen, niet van de transportvolumes via de Betuweroute. Om de kwaliteit van de multimodale ontsluiting te waarborgen, zijn goede overslagvoorzieningen naar spoor en vaarwater vereist. Het Rijk is verzocht een financiële bijdrage te verstrekken ter dekking van een deel van deze investeringen. Ter bepaling van het maatschappelijk nut daarvan laat ik een Partiële Maatschappelijke Kosten Baten Analyse uitvoeren. Hierin worden de directe maatschappelijke effecten van het MTC Valburg in kaart gebracht. De resultaten van deze studie komen binnen afzienbare tijd beschikbaar en zijn mede bepalend voor mijn besluit over een financiële bijdrage. Op een bijdrage is in het MIT reeds geanticipeerd door het opnemen van het project als pm-post in de verkenningentabel. De voortgang van het project valt onder de regie van de regionale overheden en het PPS-consortium. De gemeenten en provincie Gelderland zullen na het doorlopen van de vereiste procedures besluiten nemen over de verdere voortgang rond het MTC. Het besluit d.d. 24-09-1999 om geen nieuwe Noordtak Betuweroute aan te leggen en de conclusie (brief d.d. 24-09-2001) dat vooralsnog geen nieuwe Zuidtak

Betuwerroute gerealiseerd behoeft te worden, leiden niet tot een verandering van de vervoersprognoses, en derhalve niet tot een andere beoordeling van de levensvatbaarheid van het MTC Valburg.

73

Wat is de stand van zaken met betrekking tot goederenlijn 11? Welke afspraken zijn met de provincie Noord-Brabant i.c. de betrokken gemeenten gemaakt? (blz. 123 en 148)

Voor het antwoord op deze vraag wordt u verwezen naar een brief welke nog voor de MIT-behandeling aan de Tweede Kamer zal worden aangeboden.

74

Kan toegelicht worden waarom de volgende projecten zijn vertraagd: Oost-Nederland: A12 tussen Utrecht en Duitse grens, N 34 omlegging Ommen, N 348 Deventer Raalte en Ramspolbrug (tracébesluit in 2004 i.p.v. 2002) Noord-Nederland: Haak om Leeuwarden (niet vóór 2010). Klopt het dat het rijk kiest voor een versneld opwaarderen van de route afsluitdijk-Groningen via Leeuwarden i.p.v. opwaarderen van de A7? Hoe komt het dat de procedure m.b.t. de rondweg Sneek met meer dan 5 jaar vertraagd is? Zuid Nederland: Door terugplaatsing van de zuidwest-tangent Den Bosch naar de planstudiefase zal de verkeersproblematiek rond Den Bosch de komende jaren enorm toenemen. Wat denkt de regering hier tegen te doen? West Nederland: Bij diverse projecten is sprake van vertraging in de besluitvorming/ afronding planstudies. Vreemd genoeg leidt dit niet tot vertraging van de realisatie. Hoe kan dit? Graag toelichting op de vertraging van de N201 (2 jaar) Waarom is de A 28-trajectdeel Utrecht-Amersfoort, in het MIT slechts opgenomen in de verkenningsfase en waarom is dit project, gezien de voorgeschiedenis en de beschikbare informatie, niet opgenomen in de planstudiefase? (blz. 123 en 148)

Oost-Nederland

A12 tussen Utrecht en Duitse grens:

De vertraging van de uitvoering van de benuttingsmaatregelen A12 Utrecht-grens wordt veroorzaakt door de tijd die nodig is voor de tracé-wetprocedures. In het standpunt A12 Utrecht-Veenendaal van 19 juni 2001 is gekozen voor toekomstvast benutten. De standpunten A12 Veenendaal-Ede en A12 Ede-grens worden begin 2002 verwacht. De standpunten worden in 2002 uitgewerkt in (ontwerp)-tracébesluiten. De benuttingsmaatregelen kunnen daardoor niet eerder uitgevoerd worden dan vanaf 2003.

N34 omlegging Ommen

Het uitwerken van het ontwerp-tracébesluit (OTB) N34/N36 Ommen kost meer tijd, omdat er een zorgvuldige en evenwichtige belangenafweging moet plaatsvinden voor degene die door het voorkeurstracé in hun belangen worden getroffen en voor de mensen die langs het huidige nog her in te richten deel van de N34 (Hoogenraven-Witte Paal) wonen. Bovendien moet in de OTB-fase overeenstemming worden bereikt met de gemeenten en de provincie over de over te dragen gedeelten van de N34 en de N48. Dit kost onderhandelingstijd. De werkzaamheden zullen daardoor nog meer dan een jaar vergen. Het OTB zal volgens de huidige inzichten omstreeks december 2002 gereed zijn.

N 348 Deventer Raalte en Ramspolbrug (tracébesluit in 2004 in plaats van 2002)

Voor de N348, Deventer–Raalte is in 1999 een beschikking afgegeven voor een bijdrage in de omlegging om Deventer. De provincie Overijssel is trekker van het project. Provincie en gemeente hebben recent een intentieverklaring getekend om meer snelheid in de uitvoering van het project te krijgen. Voor de Ramspolbrug zie antwoord op vraag 82.

Noord-Nederland

Haak om Leeuwarden (niet vóór 2010)

De Haak om Leeuwarden is niet vertraagd. Deze stond altijd al op de planning voor na 2010. Wel is voor de RW31 Leeuwarden een ICES-claim ingediend die eventueel een versnelling van het project zou kunnen betekenen (zie ook vraag 67).

Klopt het dat het rijk kiest voor een versneld opwaarderen van de route afsluitdijk-Groningen via Leeuwarden i.p.v. opwaarderen van de A7?

Er is geen sprake van een opwaardering van de route Afsluitdijk–Groningen–via Leeuwarden ten opzichte van de A7. Wel is het zo dat het Rijk momenteel werkt aan het verbeteren van een aantal trajecten op deze route (Planstudie Zurich–Harlingen, Planstudie RW31 Leeuwarden; Realisatie Leeuwarden–Drachten). Deze projecten komen voort uit het optreden van knelpunten op het gebied van bereikbaarheid en verkeersveiligheid en niet uit een beleid gericht op het opwaarderen van de verbinding.

Hoe komt het dat de procedure met betrekking tot de rondweg Sneek met meer dan 5 jaar vertraagd is?

Zie ook antwoord vraag 67

Voor de Rondweg Sneek is in november 2000 met de regio afgesproken dat er een nadere gezamenlijke studie zal worden uitgevoerd, waarbij de provincie Friesland het voortouw neemt, teneinde de uitvoeringswijze van de zuidelijke rondweg Sneek zodanig aan te passen dat een betere kruising van de Geeuw gewaarborgd is. De wens van de provincie is hier een aquaduct te realiseren. Indien uit de studie blijkt dat dit realiseerbaar is binnen het taakstellend budget, dan wel dat extra benodigde financiering niet ten laste van de V&W-begroting komt, ben ik bereid een dienovereenkomstig tracébesluit te nemen en te verdedigen. Tevens is in november 2000 met de regio afgesproken de zuidelijke rondweg Sneek naar achteren te schuiven in het MIT. De financiering van maximaal EUR 64,4 ten laste van de begroting van V&W zal niet eerder van 2011 plaatsvinden. Waarschijnlijk zal de provincie dit project voorfinancieren, zodat eerder gestart kan worden met de realisatie. Het geld dat door de afgesproken vertraging in eerdere jaren beschikbaar komt, wordt aangewend voor de N31 Zurich–Harlingen (2006–2008) en de N37 Holsloot–Duitse Grens (2005–2006).

Zuid-Nederland

Door terugplaatsing van de zuidwesttangent Den Bosch naar de planstudiefase zal de verkeersproblematiek rond Den Bosch de komende jaren enorm toenemen. Wat denkt de regering hier tegen te doen?

De verantwoordelijkheid voor de voorbereiding van het project ligt bij de decentrale overheid, waarna Verkeer en Waterstaat de voorstellen toetst conform het MIT-spelregelkader.

West-Nederland

Graag toelichting op de vertraging van de N201 (2 jaar).

Als gevolg van bereikbaarheidsproblemen van de huidige N201 diende ook de aansluiting op de A4/A5 hierbij te worden betrokken. Mede in het kader van financieringsproblematiek is een PPS-haikbaarheidsstudie gehouden. Als gevolg daarvan is een bestuursovereenkomst opgesteld waarin afspraken over samenwerking en financiën zijn geregeld. Als gevolg hiervan is een vertraging ontstaan.

Waarom is de A 28 -trajectdeel Utrecht–Amersfoort, in het MIT slechts opgenomen in de verkenningfase en waarom is dit project, gezien de voorgeschiedenis en de beschikbare informatie, niet opgenomen in de planstudiefase? (blz. 123 en 148)?

In 1998 is bestuurlijk overeengekomen de A28 Utrecht–Amersfoort in het MIT op te nemen als een Verkenning Nieuwe Stijl. In de komende periode zal ik naar aanleiding van deze verkenning een besluit nemen over het al dan niet starten van een planstudie op de A28.

75

Ziet de regering mogelijkheden om de aanleg van de lightrailverbinding Veendam–Stadskanaal–Emmen financieel te ondersteunen? (blz. 123 en 148)

Conform het MIT-spielregelkader zal het project eerst moeten worden voorgedragen voor opname in het MIT. Het project is niet ingebracht door de regionale overheden in het landsdelig overleg. Volgens mijn informatie betreft het hier een lokaal initiatief dat niet wordt ondersteund in enig beleidsplan.

76

Kan de regering commentaar geven op de plannen van de gemeente Muiden ten aanzien van het Aquaduct in de A1? (blz. 123 en 148)

De trajectstudie voor de A1 kent een benuttingsalternatief, dat uitgevoerd moet zijn in 2005/2006. Bij benutting wordt gebruik gemaakt van de bestaande infrastructuur. Een eventueel aan te leggen aquaduct past daar niet in.

Dat is anders als besloten mocht worden tot een studie naar verbreding van de A1. Een aquaduct kost echter tenminste 400 miljoen gulden meer dan een brug, nog afgezien van aanpassingen aan de weg. De gemeente Muiden heeft aangeboden deze extra kosten privaat te financieren. Daar zal serieus naar gekeken worden.

77

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de verbinding A6 met de A9? (blz. 123 en 148)

In 2000 hebben de regionale overheden en het bedrijfsleven een verkenning verricht naar een ondergrondse A6/A9. Momenteel zijn zij, in overleg met de Vereniging tot behoud van Natuurmonumenten, gestart met de voorbereiding van een vervolgstudie. De Regionale directie Rijkswaterstaat is hierbij ambtelijk betrokken. Daarnaast wordt indien de betreffende studie daar niet in voorziet, een technische haikbaarheidsstudie door Rijkswaterstaat zelf uitgevoerd.

78

Wat is de stand van zaken doortrekking A73, Nijmegen? Wordt bij de planstudie ook de mogelijkheid van een zgn. tweede stadsbrug onderzocht als mogelijk alternatief? Wat is de betrokkenheid bij en de visie van Rijkswaterstaat op de plannen in Nijmegen voor een tweede stadsbrug aan de westzijde van de stad? Wat is de stand van zaken in de bespre-

kingen met Nijmegen over de compensatie voor deze stad voor de gevolgen van «Ruimte voor de rivier» voor de VINEX-lokatie Waalsprong? Waarom staat er in het MIT nog geen rijksbijdrage genoemd voor de OV-ontsluiting van deze VINEX-lokatie? Wat is de samenhang tussen de aanpak A50 Ewijk-Grijsoord, de verlenging van de A73, de compensatie voor Nijmegen voor «ruimte voor de rivieren», een «fietsbrug» over de Waal en de noodzakelijke HOV-ontsluiting van de Waalsprong? Is de regering bereid hier in overleg met gemeenten en provincie één pakket hiervan te maken? (blz. 130 en 141)

De planstudie voor de doortrekking van de A73, Nijmegen is in uitvoering. De doortrekking van de A73 is een regionaal project en wordt derhalve getrokken door de Provincie Gelderland.

Er is momenteel geen directe inhoudelijke betrokkenheid van Rijkswaterstaat bij de plannen voor een tweede stadsbrug in Nijmegen. Dit betreft een lokale verbinding waarvoor het primaat bij de gemeente ligt.

Voor informatie over de stand van zaken in de besprekingen met Nijmegen inzake «Ruimte voor Rivier» en de VINEX lokatie Waalsprong verwijs ik u naar de brief van de staatssecretaris aan de Vaste Kamercommissie Verkeer en Waterstaat d.d. 13 november 2001.

Ter verbetering van de bereikbaarheid van de Waalsprong en de regio Nijmegen levert het Rijk een financiële bijdrage aan een op te richten fonds ten behoeve van een oeververbinding. Dit staat aangegeven in de boven genoemde brief aan de Vaste Kamercommissie.

Een van de oplossingen om de VINEX-lokatie Waalsprong goed te ontsluiten is via het openbaar vervoer. Momenteel wordt door het KAN een planstudie uitgevoerd naar een hoogwaardig openbaar vervoersysteem voor het KAN gebied.

De samenhang tussen de A50 en de A73 wordt in de lopende planstudies bekeken. In het gesloten convenant is door de ministers van V&W en VROM, GS van Gelderland, het bestuur van het Knooppunt Arnhem-Nijmegen en B&W van Nijmegen afgesproken dat partijen na afronding van beide planstudies (A50 en doortrekking A73) de besluitvorming op elkaar zullen afstemmen.

Daar de A50 niet direct een relatie heeft met het verbeteren van de bereikbaarheid van Nijmegen is het niet wenselijk om alle projecten in één pakket te vatten.

79

Zal de versnippering in de doorsneden natuurgebieden de Veluwezoom, Nationaal Park de Hoge Veluwe, Gelderse Vallei en Utrechtse Heuvelrug door aanleg van de A 30 niet verder toenemen? Welke concrete ontsnipperingsmaatregelen worden getroffen tezamen met de aanleg van de A 30? Wat is het hiervoor beschikbare budget? Welk budget is voor het totale A 30 project beschikbaar? Wanneer komen de respectievelijke budgetten tot besteding? Welke verdere maatregelen worden in de toekomst genomen om ecologische verbindingzones te realiseren tussen de natuurgebieden die door de A 30 worden doorkruist? Zijn de daarvoor bestemde budgetten reeds in de meerjarenramingen opgenomen? (blz. 131)

Het project A30 betreft de verbreding van de bestaande N30 tot autosnelweg alsmede aanleg van een nieuw deel autosnelweg. Het te verbreden gedeelte is gelegen tussen het Veluws natuurgebied en de Gelderse Vallei; het nieuwe deel tussen de bebouwde kom van Ede en het in ontwikkeling zijnde Edese bedrijventerrein. Er is derhalve nauwelijks

sprake van toename van versnippering van natuurgebieden. Als ontsnipperingsmaatregelen worden 13 eco-duikers aangelegd. Hiervoor is een bedrag van ca. € 182 000 beschikbaar. Zoals in het MIT-projectenboek (blz. 131 en 25) is weergegeven bedraagt het totale budget voor dit project inclusief de genoemde ontsnipperingsmaatregelen € 95 mln. Op blz. 25 zijn de geplande uitgaven over de jaren weergegeven. Het project is 13 juli 2001 aanbesteed en inmiddels opgedragen en in uitvoering. Voorts is voor 2004 op het bestaande gedeelte van de A30 tussen Barneveld en Lunteren de aanleg voorzien van 8 eco-duikers waarvan de kosten ad € 363 000,- zijn opgenomen in de meerjarenramingen. Tot slot is er een ecoduct gepland op dit zelfde wegvak nabij «de Buzerd». De aanleg van dit ecoduct is voorzien in de periode na 2010.

80

Is de noodzaak van een extra spoor in Arnhem tussen CS en Velperpoort inmiddels onderdeel van de projecten rond Arnhem CS? Zo nee, waarom niet? (blz. 135 en 136)

Nee, uit een globale verkenning is gebleken dat deze noodzaak er pas is vanaf 2015 wanneer de groei van het railvervoer zich doorzet.

81

Hoe wordt voorkomen dat de ontsluiting door HOV van de bouwlocatie Almere-Poort pas geruime tijd gereed komt na de oplevering van de woningen, zoals op enkele andere VINEX-lokaties het geval was? (blz. 150)

Gelijktijdig met de ontwikkeling van Almere-Poort is ook de uitbreiding van het hoogwaardige bussysteem, zoals dat in de al bestaande wijken van Almere wordt toegepast, ter hand genomen.

De verkenningenstudie is afgerond en de planstudie zal op korte termijn worden opgestart.

Omdat het een bussysteem betreft kan hiermee flexibel worden ingespeeld op de voortgang van de ontwikkelingen in de bouwlocatie, zodat vanaf het begin een goede vorm van OV kan worden aangeboden.

82

Waarom wordt het tracébesluit betreffende de brug in de N50 bij Ramspol twee jaar later genomen dan in het vorige MIT was voorzien (2004 in plaats van 2002)? Kan daarnaast worden toegelicht waarom de aanleg van de brug pas na 2006 zal plaatsvinden? (blz. 151)

Het feit dat in het MIT 2002 het tracébesluit later is voorzien dan in het MIT 2001 heeft geen invloed op de start van de realisatie van het project.

Ten aanzien van de aanleg is de termijn niet veranderd. Zowel in het MIT-projectenboek 2001 als 2002 is de aanleg voorzien in 2007 en 2008.

Omdat in het MIT-projectenboek de nadruk altijd ligt op de begroting van de komende 5 jaar is de termijn anders weergegeven (na 2006).

Alleen bij aanvullende financiering uit de regio is eerdere aanleg van de brug mogelijk.

83

In hoeverre wordt bijgedragen aan het realiseren van nieuwe kansrijke logistieke concepten via binnenvaart zoals de introductie van een speciaal palletschip? (blz. 169)

Het aanboren van nieuwe vervoersmarkten en kansrijke logistieke concepten is primair de verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven zelf. Wel worden bepaalde initiatieven gericht ondersteund, ook financieel. Hierdoor kunnen nieuwe logistieke ideeën sneller tot ontwikkeling worden gebracht. Zo heeft Nederland Distributieland (NDL), in samenwerking met

onder andere het Bureau Voorlichting Binnenvaart (BVB), het kennisinstituut voor Verkeer & Vervoer Connekt en een aantal grote levensmiddelenconcerns onderzocht hoe de binnenvaart kan worden ingezet voor nationale pallet-transporten van zogenaamde Fast Moving Consumer Goods. BVB en Connekt worden door mij o.a. financieel ondersteund. Het concept Distrivaart is bij genoemd onderzoek als kansrijk naar voren gekomen. Naar verwachting zullen in maart 2002 pilots worden gestart om in de praktijk te testen of Distrivaart levensvatbaar is. Momenteel vinden daarover gesprekken plaats met een aantal bierproducenten. Na afloop van de pilot zal in het vierde kwartaal van 2002 een businessplan gepresenteerd worden, waarin de resultaten van de pilot zijn opgenomen.

84

Waarom wordt Utrecht UCP gefinancierd uit budget Lokaal-Regionaal, dit in tegenstelling tot de andere grote (HSL) stations? Wat is stand van zaken rond dit Nieuwe Sleutelproject (NSP)? Krijgt Utrecht ook een bijdrage uit het NSP-budget van VROM? (blz. 175)

- Het nieuwe Sleutelproject Utrecht wordt gefinancierd uit het budget regionaal/lokaal, omdat bij dit project het accent ligt op het regionale verkeer en vervoer. Vanuit de eerste generatie sleutelprojecten was al een reservering gedaan voor de aanleg van de OV-terminal. Evenals bij de overige sleutelprojecten vinden eveneens aanpassingen aan het treinstation plaats.
- Het Sleutelproject bevindt zich in een vergevorderd stadium van planvorming, gericht op het bereiken van overeenstemming tussen lokale/regionale bestuurders, private partijen en de ministers van VROM en Verkeer en Waterstaat. Eerst na het in Utrecht te houden referendum over de inrichting van het stationsgebied in mei 2002 zal in een intentieovereenkomst het procedureel, financieel en inhoudelijk kader kunnen worden vastgelegd.
- Ja, in het NSP-budget van het ministerie van VROM is f 120 miljoen gereserveerd, gericht op de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte.

85

Is Utrecht UCP een ander project dan OV-terminal Stationsgebied Utrecht? (blz. 175)

Met Utrecht UCP en de OV-terminal stationsgebied Utrecht wordt in dit verband hetzelfde project bedoeld.

86

Wanneer wordt uiterlijk besloten het project de Zaan als planstudie op te pakken? Gevraagd wordt of de regering in dit kader wil reageren op de brief van de Stuurgroep Vaart in de Zaan d.d. 19 oktober 2001? (blz. 186)

Het huidige MIT en de begroting tot 2010 is geheel belegd met projecten. De Zaan is naast het Burgemeester Delenkanaal en de vaarweg Meppel-Ramspol één van de drie verkenningen waarvan moet worden besloten of op termijn een planstudie gestart moet worden. Derhalve is besloten een vergelijkend kosten-batenonderzoek te laten uitvoeren naar deze verkenningen. Doel van deze vergelijking was om meer inzicht te krijgen in het relatieve belang van de drie projecten. Dit vergelijkend onderzoek is nagevoeg afgerond. Op basis van dit onderzoek zal ik begin 2002 besluiten welke verkenningen overgaan naar de planstudiefase, alsook wanneer de verschillende planstudies kunnen worden gestart en wanneer financiële inpassing van de projecten mogelijk is. Nadat dit besluit genomen is zal de provincie Noord-Holland zo spoedig mogelijk worden ingelicht.

87

Wat is de stand van zaken rond het Trekvliet tracé in Den Haag? Welke middelen zijn in welk kader door welke overheid hiervoor gereserveerd of toegezegd? Wat is de samenhang met benuttingsmaatregelen op de A12 richting Den Haag centrum? (blz. 229 en 233)

Het project Trekvliettracé is opgenomen in de verkenningentabel. De regio werkt de verdere probleemverkenning uit waarbij een aantal kwantitatieve gegevens met betrekking tot de probleemomvang en mogelijke oplossingsrichtingen worden onderzocht, alsmede meerdere alternatieven worden aangedragen. Oorspronkelijk is de bedoeling geweest dat het Trekvliettracé een vermindering van de verkeersdruk op de A12/Utrechtsebaan zou geven. Echter uit de nu beperkt bekende verkeerscijfers blijkt dat het Trekvliettracé een marginaal positief effect heeft op de A12/Utrechtsebaan. Mede daarom is aan Den Haag gevraagd het probleem in samenhang nader te onderzoeken. In de Bereikbaarheidsoffensief Haaglanden is op de begroting van Verkeer en Waterstaat een reservering uitgetrokken van f 400 mln voor de benuttingsmaatregelen A12 (incl. Trekvliettracé), waarvan voorshands maximaal een bedrag van f 200 mln voor het Trekvliettracé gereserveerd is en f 200 mln. beschikbaar is voor de A12 Benutting. Dit laatste is inmiddels vastgelegd in een op 11 juli 2001 gesloten convenant tussen Rijk en regio. Na de verkenning van het Trekvliettracé zal bepaald worden in hoeverre de voorshands gereserveerde middelen voor dit project beschikbaar blijven. Daarnaast is door Haaglanden in het regionale Mobiliteitsfonds een bedrag van f 200 mln voor het Trekvliettracé gereserveerd.

88

Kan de regering aangeven waarom zij, ten behoeve van de benuttingvariant van de A15, afziet van een tweede botlektunnel i.p.v. een brug, terwijl een tunnel een groot aantal voordelen met zich meebrengt met name voor Spijkenisse? (blz. 234 en 235)

Bij de afweging tussen varianten gaat het om alle in aanmerking komende factoren en aspecten op gebied van verkeer en vervoer, milieu en kosten. Verkeers- en vervoerskundig gezien lossen zowel de Botlektunnelvariant als de Botlektunnelvariant de congestieproblemen op de A15 in 2010 op. De Botlektunnelvariant heeft i.t.t. de Botlektunnelvariant niet te maken met brugopeningen en beschikt daardoor over een grotere (rest)capaciteit. Echter de Botlektunnelvariant lost i.t.t. de Botlektunnelvariant ook het nautische knelpunt op, aangezien bij de tunnelvariant de bestaande brug gehandhaafd blijft voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Uit een vorig jaar, door Rijkswaterstaat en de Stadsregio Rotterdam, uitgevoerde Quick-Scan blijkt dat de Botlektunnelvariant en Botlektunnelvariant hetzelfde scoren op milieu-aspecten. Qua kosten komt de Botlektunnelvariant t.o.v. de Botlektunnelvariant tussen de 100–150 miljoen gulden hoger uit. Alles afwegende heeft dit geleid tot een principe-keuze voor de brugvariant.

89

Hoe verloopt het overleg met de lokale overheden in Rotterdam en Hoogvliet over de leefkwaliteit in relatie tot de aanpak A15 en de plannen voor een nieuwe botlektunnel c.q. tunnel, zoals aangekondigd in antwoorden op Kamervragen van de leden Dijsselbloem en Van Heemst? (blz. 235)

Het overleg met de lokale overheden in de regio Rotterdam is nog gaande. Naar verwachting is voor het eind van dit jaar een resultaat te verwachten.

90

Wat is de stand van zaken rond de spoortunnel in Delft? Is er inmiddels overeenstemming met de gemeente, provincie en betrokken private partijen over de financiering? Zo nee, waarom niet? Volstaan de gereserveerde rijksmiddelen, naast de bijdragen van de gemeente en anderen? Wanneer wordt de procesovereenkomst getekend? Wat is betekenis van de zinsnede dat benuttingsmogelijkheden opnieuw zullen worden gezien; hier kan toch niet worden bedoeld dat alsnog zou moeten worden afgezien van de viersporigheid op dit traject? (blz. 244)

Conform hetgeen ik heb toegezegd tijdens de begrotingsbehandeling d.d. 7 en 8 november 2001 stuur ik voor de MIT-behandeling een brief aan de Tweede Kamer betreffende de stand van zaken van het project spoorzone Delft. Ik zal bovenstaande vragen betrekken in deze brief.

91

Heeft de regering al gereageerd op de brief van ROVER van 11 oktober 2001, waarin wordt geadviseerd te kiezen voor «light train» op het bestaande tracé voor de Rijn-Gouwelijn Oost? Kan de Kamer worden geïnformeerd over het kabinetsstandpunt? (blz. 255)

Ja.

ROVER adviseert de Minister om te kiezen voor de lightrain-variant. ROVER loopt hiermee vooruit op het projectbesluit (beslismoment 3, MIT-spelregelkader).

In de antwoordbrief meldt VenW dan ook dat VenW de keuze pas kan maken als de provincie beslismoment 3 aan VenW heeft voorgelegd. Daarbij zal VenW vanzelfsprekend de argumentatie van de provincie beoordelen. (Momenteel is de provincie nog bezig met het voorleggen van beslismoment 3.) In de brief wordt tevens vermeld dat de provincie bereid is met ROVER te overleggen. Dit laatste heeft dhr. Norder toegezegd.

92

Wat is stand van zaken rond het project RandstadRail? Hoe zal bij dit project worden omgegaan met de risico's: wordt het een lumpsum benadering vergelijkbaar met Noord-Zuidlijn in Amsterdam? Welke risico's vallen binnen en welke buiten deze lumpsum? Wanneer wordt de procesovereenkomst getekend? Waarom is realisatie nog niet gestart? (blz. 274)

Naar aanleiding van de procesovereenkomst van juli 2000 heb ik in het bestuurlijke overleg van 4 juli 2001 met de regio's afgesproken om te streven naar een uitvoeringsovereenkomst nog dit jaar, waarin alle hoofdzaken met betrekking tot het project zijn vastgelegd en opgelost.

Het project RandstadRail bevindt zich derhalve in de fase ter voorbereiding van de subsidie-aanvraag door de regio's.

Lumpsum en risico's.

Het is mijn intentie om bij dit project een benadering te volgen zoveel mogelijk conform de Noord-Zuidlijn. Derhalve wil ik een lumpsum-afpraak maken, inclusief een risico-afkoop. Alle risico's zijn daarna voor rekening van de regio's.

Wanneer overeenkomst?

De intentie is om de uitvoeringsovereenkomst nog dit jaar te tekenen.

Realisatie:

De uitvoering kan pas starten na afgifte van de subsidiebeschikking. De afgifte van de beschikking kan pas plaatsvinden na ontvangst van de subsidie-aanvraag. Overigens is reeds een beschikking ad. f 25 miljoen afgegeven ter dekking van een deel van de voorbereidingskosten. De voorbereiding van de uitvoering is in volle gang.

93

Wanneer is definitieve besluitvorming over de aanpak van de N61 voorzien? Wordt daarbij, zoals voorgesteld in de Tweede Kamer, een link gelegd naar de problematiek rond Sluiskil van de gebrekkige bereikbaarheid tussen de nieuwe Westerscheldetunnel en Terneuzen? (blz. 283)

Het standpunt voor de N61 wordt in het eerste kwartaal van 2002 verwacht.

Sluiskil en de Westerscheldetunnel sluiten aan op de N61, maar vallen buiten het project. Wel wordt rekening gehouden met de te verwachten vervoersstromen bij Sluiskil en door de Westerscheldetunnel. In die zin wordt de gevraagde link wel gelegd.

94

Welke mogelijkheden heeft de regering om bij te dragen aan de financiering van de tunnel bij Sluiskil? (blz. 283)

De provincie Zeeland doet onderzoek naar nut en noodzaak van een eventuele tunnel bij Sluiskil. De provincie is gevraagd een businesscase te ontwikkelen waaruit onder moet blijken op welke wijze deze tunnel bekostigd zou kunnen worden.

95

Wil de regering in haar overwegingen omtrent de zeesluis Terneuzen en de tunnel bij Sluiskil ook de vergelijking meenemen tussen een aparte sluis met een aparte tunnel en een constructie in de vorm van een schepenlift van Terneuzen tot Sluiskil. Deze constructie verloopt dan naast het bestaande kanaal boven de grond; daarmee vervalt de tunnel en het grondwerk. (blz. 283)

Het alternatief van de schepenlift lijkt op voorhand niet realistisch. Bovendien is de sluis bij Terneuzen naar verwachting geen knelpunt voor 2010. Overigens worden bij elke verkenning alle mogelijke oplossingsalternatieven beoordeeld op haalbaarheid en is geen alternatief op voorhand uitgesloten.

96

Wil de regering in haar overweging omtrent een eventuele schepenlift tussen Terneuzen en Sluiskil ook het energiemangement van de schepenlift meenemen, indien de schepenlift wordt gecombineerd met een megawindturbinepark, met eventueel een grootschalige accu voor energieopslag zoals ook toegepast wordt in Denemarken, Engeland en Amerika? Is de regering bereid om een pilotproject met deze constructie uit te laten voeren? (blz. 283)

Zie het antwoord op vraag 95.

97

Wat is de stand van zaken rond de verbreding van de brug (A27) bij Gorinchem? Wanneer is de planstudie en concrete aanpak van de A27 tussen Breda en Utrecht voorzien? Is het werkelijk de bedoeling de verkenning-fase opnieuw te doorlopen? Waarom is dit nodig, gegeven de eerdere verkennende studies die al plaatsvonden? (blz. 291)

De eerdere verkennende studies hebben nog niet het NVVP als basis. Om die reden is een actualisering nodig, de daartoe vereiste stappen zullen zo spoedig mogelijk gezet worden waarna een besluit over het al dan niet starten van een planstudie kan worden genomen. In lijn met de verwachtingen wordt dit in 2002 voorzien. Besluiten over de concrete aanpak volgen, zoals gebruikelijk, op de planstudie-fase.

98

Is de aanleg van een OV-netwerk ten behoeve van Brabant stad meegenomen in de ICES-claim van het ministerie van V&W? Idem ten aanzien van de aanleg van een OV-netwerk in Twente? (blz. 292)

De betreffende ICES-claim is onderbouwd met een lijst van projecten, een uitkomst van de landsdelige overleggen, die uitgevoerd zouden kunnen worden. De lijst moet echter worden gezien als een lijst met voorbeelden. OV-netwerk Brabantstad en OV-netwerk Twente zijn inderdaad als voorbeeldprojecten genoemd.

99

Wanneer is de aanpak voorzien van de A2 tussen Den Bosch en Eindhoven? Wat is de samenhang met de aanpak van de Gementweg door Den Bosch zelf? Welke bijdrage levert het rijk aan de aanpak Gementweg? Welke oplossing wordt hierbij gekozen voor de kwetsbare polder Gement? (blz. 294)

Voor het traject A2 Den Bosch–Eindhoven is recent een planstudie gestart. Op basis hiervan zal worden bekeken of, en zo ja welke, maatregelen op dit traject worden genomen. Aangezien de A2 Den Bosch–Eindhoven een zogenaamd MIT-categorie 2 project is, is een eventuele realisatie voorzien in de periode na 2010.

Er is geen sprake van directe samenhang met de Gementweg (Zuid-Westtangent Den Bosch). De gemeente laat momenteel een MIT-planstudie (MIT blz. 309) uitvoeren voor het nieuwe ontwerp voor de Gementweg. De Gementweg zal vooral van belang zijn voor lokaal en regionaal verkeer. In principe blijft de aansluiting van de Gementweg op de A2 ter hoogte van Vught ongewijzigd.

Het rijk participeert in de projectorganisatie omtrent de planstudie. Voor wat betreft de rijksbijdrage verwijs ik naar mijn antwoord op vraag 104. Er is nog geen keuze gemaakt voor een oplossing. De gemeente heeft in overleg met diverse belangengroeperingen een weg met 2x2 rijstroken ontwikkeld. Het tracé ontziet de polder zoveel mogelijk en loopt aan de rand daarvan. Dit nieuwe ontwerp maakt onderdeel uit van de MIT-planstudie.

100

Wat is de laatste stand van zaken omtrent de aanleg van de A50 in Brabant? Is het gehele project nu van financiering voorzien? Zo nee, hoe wordt dit aangepakt? (blz. 300)

Met de trajecten Son en Breugel (in uitvoering), St. Oedenrode (in uitvoering), Veghel (in uitvoering) en Uden (aanbesteed) is 80 % van het project contractueel verplicht. De aansluiting A50/A59 is nog in de bestemmingsplanfase. Het in het MIT opgenomen budget dekt 95 % van de raming van A50. Er wordt vanuit gegaan dat het restant door verdergaande versobering binnen de A50 of binnen andere werken in de regio kan worden gedekt.

101

Kan nu met zekerheid de tijdige en volledige aanleg van de rijksweg 50 worden gegarandeerd? (blz. 300)

Zie ook de beantwoording van vraag nr. 100. Voorzover het de aansluitingen van de A50 op het bestaande hoofdwegenet betreft kan afbouw niet eerder plaatsvinden dan nadat de bestemmingsplanprocedure is doorlopen. Afronding hiervan en de start van de bouw wordt voorzien in 2003.

102

Wanneer kan een definitief tracébesluit over de Zuid-Willemsvaart nabij Den Bosch worden verwacht? (blz. 302)

Gelet op de tijdspanne sinds het uitkomen van het kabinetsstandpunt, zal, alvorens het ontwerp-tracébesluit ter inzage te leggen, een actualisatie van de milieugegevens moeten worden uitgevoerd. Voorts zal het kanaal-ontwerp nog eens worden getoetst op doelmatigheid. Het ontwerp-tracébesluit wordt derhalve eerst voorjaar 2003 verwacht en het tracébesluit eind 2003/begin 2004.

103

Wat is de stand van zaken m.b.t. de omleiding van de Z-Willemsvaart Den Bosch? Is thans op alle onderdelen overeenstemming bereikt met de provincie i.c. de gemeente? (blz. 302)

Tijdens overleg tussen het rijk, de provincie en de gemeente 's-Hertogenbosch op 26 oktober jl. is op veel punten overeenstemming bereikt. Deze betreffen de invulling en financiering van de voorwaarden die door het rijk aan de omlegging zijn verbonden en andere onderdelen van het plan, waaronder de kruisende verbindingen en de door de regio gewenste asverschuivingen. Afgesproken is dat de regio nog een aantal zaken nader zal onderzoeken. De punten die nog in discussie zijn hebben betrekking op de overdracht van de stadstraverse en de kruising van de rivier de Aa met de Zuid-Willemsvaart. Naar verwachting zal in februari volgend jaar definitieve besluitvorming kunnen plaatsvinden. Voor de verdere procedure verwijs ik naar het antwoord op vraag 102.

104

Wat gebeurt er met de gereserveerde middelen ten behoeve van het project Den Bosch Zuidwest Tangent, nu dit project is teruggeplaatst naar de planstudie? Blijven de middelen beschikbaar t.b.v. andere projecten in Brabant? (blz. 309)

Het gereserveerde budget voor dit project zal onderdeel uitmaken van de te decentraliseren middelen aan de provincie Brabant.

105

Wordt de aanleg van Rijksweg 73 zuid nu conform de afspraken met de Kamer en de provincie Limburg uitgevoerd? (blz. 319)

Ja.

106

Kan de Kamer een reactie van de regering tegemoet zien op de recente brieven van ANWB en Stichting Natuur en Milieu met betrekking tot de A73 (heroverweging oostoevertracé ten faveure van westoevertracé)? (blz. 319)

Op dit moment is er geen reden om het oostoevertracé te heroverwegen. Zie ook het antwoord op de vragen 107 en 108.

107

Kan een tijdaanduiding worden gegeven van een scenario, waarin het tracébesluit A73 zodanig wordt herzien, dat tot de westoever variant wordt besloten, en waarin ervan wordt uitgegaan dat er, conform het door de natuur- en milieubeweging aangeboden convenant, geen vertraging zal optreden als gevolg van bezwaarprocedures uit de natuur- en milieuhoeke? Met andere woorden, gegeven het aanbod van de natuur- en milieu-organisaties, wanneer kan een A73 via de westoever gerealiseerd zijn?(blz. 319)

Het aanbod van de natuur- en milieuorganisaties geeft nog geen garantie dat er geen vertraging zal optreden als gevolg van bezwaarprocedures. Ook andere belanghebbenden kunnen en zullen bezwaar maken en beroep aantekenen tegen een westoevertracé. Bovendien zijn ook bij een westoevertracé maatregelen op de oostoever noodzakelijk, bij Swalmen en in het Roerdal. Beide zijn vanuit natuur en milieu gezien gevoelige gebieden.

De procedures die doorlopen moeten worden voor de aanleg op de oostoever, volgens het geldende Tracébesluit, zijn reeds ver gevorderd en de realisatie is, conform de bestuursovereenkomst, voltooid in 2007. Overigens past deze overeenkomst binnen de met de Tweede Kamer gemaakte MIT-afspraken.

Een heroverweging van het geldende Tracébesluit heeft tot gevolg dat volgens de Tracéwet een nieuwe procedure vanaf het begin moet worden doorlopen. De enige versnellende factor die resteert is dat de planologische inpassingsprocedures met de nieuwe Tracéwet sneller kunnen worden doorlopen dan volgens de oude Tracéwet, op grond waarvan het geldende Tracébesluit is genomen. Per saldo wordt ingeschat dat na het starten van een nieuwe Tracéwetprocedure de weg gerealiseerd kan zijn in een periode van tussen de 9 en 12 jaar:

	Minimaal	maximaal (x maanden)
Startnotitie	4	8
Richtlijnen	3	4
Trajectnota/mer	24	48
Standpunt	2	8
Ontwerp tracébesluit	6	12
Tracébesluit	5	5
TB onherroepelijk	14	16
Realisatie	48	48
Totaal	9 jr + 1 maand	12 jaar + 5 maanden

108

Kunnen de berekeningen die recent zijn gemaakt over de realiseringssnelheid van de A 73, waarbij onderscheid is gemaakt tussen het oost- en westoevertracé beschikbaar worden gesteld (zie brief staatssecretaris LNV d.d. 29 oktober 2001)? Kan in een uitputtend vergelijkend overzicht worden aangegeven hoeveel tijd de verschillende procedures voor beide tracés in het slechtste scenario in beslag zullen nemen? (blz. 319)

Zie antwoord op vraag 107.

109

Als er voor een tijdelijke oplossing wordt gekozen inzake de IJzeren Rijn, welke vervolgens bijdraagt aan een definitieve oplossing. Wie draagt dan de kosten hiervoor? (blz. 325)

In het Memorandum van Overeenstemming over de IJzeren Rijn dat voorjaar 2000 door de Belgische en Nederlandse Verkeersministers is ondertekend is vastgelegd dat, indien wordt overgegaan tot tijdelijk rijden over het historisch tracé, de kosten daarvan geheel worden betaald door België. Dat een deel van die investering tevens deel uitmaakt van de kosten voor de definitieve oplossing is onderdeel van de besprekingen over de verdeling (tussen België en Nederland) van de kosten van die definitieve oplossing; die besprekingen zijn nog gaande.