

1

Kunt u een overzicht geven van alle projecten die zijn vertraagd als gevolg van beperkte capaciteit bij uw ministerie en schaarste bij marktpartijen, de omvang van deze vertragingen per project en de acties die zijn ondernomen om deze capaciteit op niveau te brengen? Is er inzicht in de budgettaire gevolgen als gevolg van kostenstijgingen die het gevolg zijn van de latere start van projecten?

2

Welk bedrag is in 2008 uitgekeerd in het kader van het project Noord-Zuidlijn en op basis van welke gerealiseerde mijlpalen is dit gebeurd?

3

Welk deel van de vertragingen in uitbreiding van capaciteit van weg, spoor en water volgen uit Nederlandse «koppen» op Europese wetgeving, dus aanvullende Nederlandse eisen bovenop Europese regelgeving? Kunt u in uw antwoord ook de invloed van Natura 2000 betrekken?

4

Hoeveel projecten zijn er onderzocht op meerwaarde voor DBFM? Met andere woorden: hoeveel mogelijke PPS-projecten zijn er in 2008 geïdentificeerd?

5

In hoeverre is het benodigde budget voor het achterstallig onderhoud aan bruggen en viaducten verwerkt in de meerjarige begroting en ten laste van welke begrotingsposten is dit gedaan?

6

Wat is de stand van zaken met 2e fase Herstelplan Spoor? Is hiervan dit jaar geen enkel project opgeleverd?

7

Kunt u de zinsnede dat «het project Fietsenstalling Amsterdam CS is vertraagd als gevolg van een te grote capaciteitsvraag van de lopende grote infraprojecten» nader toelichten?

- a. *Welke onderdelen van de Fietsenstalling Amsterdam CS worden wanneer opgeleverd en wat is het verschil met de oorspronkelijke planning? Wat betekent dit per jaar voor de beschikbare stallingsplaatsen?*
- b. *Welk deel van de vertraging wordt veroorzaakt door capaciteitsproblemen en hoe stuurt u hierop? Welke projecten hebben voorrang gekregen?*
- c. *Zijn er compenserende maatregelen, bijvoorbeeld het werken met tijdelijke stallingen, om de vier jaar vertraging te overbruggen?*

8

Hoe groot zijn de kostenstijgingen voor zandsuppletie per m³ geweest en hoe zijn op dit terrein de verwachtingen voor de komende jaren? Wat betekent dit voor de langjarige planning van het suppletieprogramma? Wordt hetgeen dit jaar minder is gesuppleerd in volgende jaren alsnog gesuppleerd?

9

Welke effecten hebben deze vertragingen in zandsuppletie op de kustveiligheid? Waarom duurt het verlenen van de Nb-wet vergunningen zo lang? Zijn alle benodigde vergunningen in Natura 2000 gebied verleend? Zo nee, waarom niet?

10

Is de opgelopen achterstand in de zandsuppletie snel in te halen?

11

Waarom is de prestatie-indicator over informatievoorziening watermanagement later gewijzigd? En waarom is deze norm op 90% gesteld? Waarom is deze norm alsnog niet gehaald?

12

Hoe kan het dat de uiteindelijke uitgaven voor beheer en onderhoud waterkeren bijna twee keer zo hoog zijn als oorspronkelijk begroot, terwijl de realisatie op het terrein van onderhoud in omvang beduidend lager was dan oorspronkelijk afgesproken? Hoeveel hoger zijn de prijzen geworden dat er zo weinig van gedaan kon worden? Zijn er andere zaken die hebben bijgedragen aan de tegenvallende realisatie op het terrein van onderhoud?

13

Welke discussies zijn er over de marktbenadering in het kader van het project Extra spuicapaciteit Afsluitdijk?

14

Komen alle extra uitgaven voor beheer en onderhoud en dus ook het achterstallig onderhoud ten laste van het hoofdwegenbudget voor volgende jaren? Kunt u aangeven wat de wijzigingen zijn op de meerjarenbegroting van het Infrastructuurfonds?

15

Klopt het dat de uitgaven voor de Hubertustunnel/Landscheidingsweg een positief resultaat laten zien van € 13 miljoen?

16

Hoe verhoudt het feit dat er sprake is van onderbesteding op het terrein van het onderhoud en de aanleg van de spoorinfrastructuur, waardoor er ook onvoldoende werk beschikbaar is voor aannemers, zich tot het streven van het kabinet om de bouwsector aan het werk te houden? Kan deze achterstand volgend jaar worden ingelopen, zonder dat dit ten koste gaat van de overige plannen?

17

Hoe beoordeelt u de voorgenomen prijsverhogingen die Prorail wil gaan doorrekenen aan vervoerders in het licht van de forse onderbesteding op de budgetten?

18

Kunt u aangeven hoe de jaarlijkse overloop van projecten bij ProRail wordt teruggebracht? Hoe verhoudt het maatregelenpakket van € 140 miljoen zoals genoemd in uw brief van 9 april 2009 (Kamerstuk 29 984, nr. 173) zich tot het feit dat er in 2008 voor onderhoud, vervanging en aanleg spoor bijna € 600 miljoen minder is uitgegeven dan was begroot?

19

Zijn er voor het spoor vergelijkbare criteria voor onderhoud als voor de wegen? Welk percentage van het spoor voldoet aan de normen? Bent u bereid dergelijke indicatoren op te nemen in het jaarverslag net zoals bij wegen?

20

a. Waarom is de Integrale Spooruitbreiding Amsterdam-Utrecht nog

- steeds niet opgeleverd? Klopt het dat dit te maken heeft met het ERTMS dossier?*
- b. Hoe verklaart u de € 10 miljoen extra uitgaven terwijl het project vertraagd is? Betekent dit lagere uitgaven ten bedrage van € 10 miljoen in 2009 en/of latere jaren?*
 - c. Klopt het dat de oplevering van de eerste ERTMS onderdelen al in 2005 klaar had moeten zijn en dat hiervoor contracten zijn getekend?*
 - d. Klopt het dat pas zeer recent, in 2009, is begonnen met de bouw van de eerste ERTMS componenten?*
 - e. Welke extra kosten zijn gemaakt als gevolg van het feit dat de ERTMS componenten nog niet geleverd zijn?*
 - f. Wie is hierbij waarvoor contractueel verantwoordelijk (ProRail/leverancier)?*
 - g. Is er sprake van schadevergoedingen door de leverancier aan ProRail en of NS voor bijvoorbeeld de kosten voor tijdelijke apparatuur en andere extra aanpassingen?*
 - h. Is er per saldo sprake van extra uitgaven van ProRail voor dit project, zo ja hoeveel en waarvoor?*
 - i. Klopt het dat de testen met ERTMS die zijn aangekondigd voor 2010 op dit traject al in 2005 hadden moeten gebeuren op nog niet in gebruik zijnd spoor en dat dit integraal onderdeel was van het budget? Klopt de conclusie dat hiervoor dus nu geen extra budget komt?*

21

Hoe komt het dat er geen buitendienststelling in 2008 kon worden verkregen voor Baarn? Dat heeft ProRail toch zelf in de hand? ProRail kan daar toch zelf op sturen?

22

Waarom is voor het zoveelste jaar op rij sprake van een forse onderuitputting op het budget Kleine stations? Voor welk station zou in 2008 een beschikking moeten zijn afgegeven? Is deze beschikking inmiddels wel afgegeven? Zo nee, waarom niet?

23

Wat is de reden van de vertraging met de planstudies Driebergen, Maarssen en Bunnik? Hoe groot is de vertraging ten opzichte van de oorspronkelijke planning?

24

Klopt het dat ProRail onlangs de gemeente Breda heeft gemeld dat de vertraging in de bouw van het station kan oplopen tot anderhalf jaar? Wat is hiervan de oorzaak? Heeft dit gevolgen voor de capaciteit op het spoor? Heeft u ProRail hier op aangesproken?

25

Waarom is het project D4 aslastencluster III stilgelegd en verschoven tot na 2010?

26

In het kader van Anders Betalen voor Mobiliteit is € 15 miljoen uitgegeven en € 0 begroot, omdat de kosten op het FES waren geraamd. Hoeveel bedroegen de geraamde kosten voor 2008? Welke uitvoeringswerkzaamheden betreft het? Kunt u de werkzaamheden en de gemaakte kosten specificeren?

27

Waaruit bestaat de extra € 130 mln die is uitgegeven aan de HSL-Zuid, buiten de € 23 mln die is toegevoegd door Financiën?

28

Welke afspraken zijn er met ProRail over de aflossing van de leningen? Is er in 2008 sprake geweest van (vervroegde) aflossing en zo ja, ter grootte van welk bedrag?