

Vergaderjaar 2008–2009

31 924 A

Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2008

Nr. 5

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 12 juni 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft over het Jaarverslag van het Infrastructuurfonds 2008 (Kamerstuk 31 924 A, nr. 1) de navolgende vragen ter beantwoording aan de regering voorgelegd. De regering heeft deze vragen beantwoord bij brief van 10 juni 2009.

De vragen en antwoorden zijn hieronder afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Jager

De griffier van de commissie,
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA) en Linhard (PvdA).
Plv. leden: Halsema (GL), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Vacature (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Sterk (CDA), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en Depla (PvdA).

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?

De capaciteitsinzet is prioritair toebedeeld aan MIRT projecten in uitvoering en MIRT planstudieprojecten die aansluiten bij de belangrijkste ambities, zoals de Mobiliteitsaanpak, Randstad Urgent, Spoedaanpak en het Groot variabel onderhoud vaarwegen. Ook het overige deel van het programma wordt uitgevoerd. Bij een aantal projecten is sprake van een wijziging van de planning als gevolg van onder meer kwaliteitsborging, wijziging van beleid en aanpassing van onderzoek, en beschikbaarheid van personeel. Als gevolg van de opgelopen vertragingen door de luchtproblematiek, is in de afgelopen jaren een stuwmeer aan MIRT-planstudieprojecten ontstaan. Dit veroorzaakt momenteel een piek in het werkpakket.

Over de uit te voeren MIRT planstudies en verkenningen zijn bestuurlijke afspraken gemaakt.

Onlangs heb ik uw Kamer de voortgangsrapportage Tracéwet en Spoedwet wegverbreding toegezonden. Deze halfjaarlijkse rapportage kijkt terug op de behaalde mijlpalen in de periode 1 juli 2008 tot en met 31 december 2008 en blikkt vooruit voor wat betreft de planning van de besluitvorming en realisatie. In deze en vorige voortgangsrapportages is, waar van toepassing, per project aangegeven wat de oorzaak van de vertraging is.

Er wordt bewust niet gekozen de organisatie aan te passen op de huidige piek van het werkpakket, omdat het gaat om tijdelijke piek in de werkzaamheden. Daarnaast is de verwachting dat ten gevolge van het traject Sneller & Beter de planstudie onderzoekslast de komende jaren daalt, de besluitvorming sneller kan verlopen, en zo ook eerder tot realisatie over te gaan.

De latere start van projecten zorgt in beginsel niet voor kostenstijgingen, anders dan indexeringscorrecties. Als gevolg van de piekbelasting begint enige marktspanning te ontstaan, wat een prijsopdrijvend effect kan hebben. De eventuele gevolgen hiervan zijn op dit moment nog niet in te schatten.

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?

De in 2008 betaalde mijlpalen betreffen hoofdzakelijk werkzaamheden aan de stations Johan van Hasseltweg, de drie diepe stations in de binnenstad (Rokin, Vijzelgracht en Ceintuurbaan) en de stations RAI en Zuid/WTC. Een deel van deze mijlpalen is al in het 4e kwartaal van 2007 gerealiseerd, maar de betaling heeft in 2008 plaats gevonden. Tevens is indexering uitbetaald.

In 2008 is totaal circa € 128,5 mln aan Amsterdam betaald.

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?

Dat is niet precies aan te geven. De oorzaken van vertraging in de besluitvorming voor infrastructurele projecten zijn door de Commissie versnelling besluitvorming infrastructurele projecten in april 2008 in een rapport inzichtelijk gemaakt (Kamerstukken 2007–2008; 29 385, nr. 19). Het kabinet zet zich op tal van terreinen in voor een snellere en betere besluitvorming over ruimtelijke investeringen. Het kabinet stelt daarbij in beginsel niet meer eisen dan waartoe Europese regelgeving verplicht, tenzij er zwaarwegende redenen zijn om dat wel te doen. Dit is ook toegepast bij de inmiddels in werking getreden Wet versnelling besluitvorming wegprojecten. Binnenkort wordt de wetgevingsnota aan uw Kamer gezonden, die de hoofdlijnen bevat van de voorgenomen structurele wijziging van wet- en regelgeving voor besluitvorming van infrastructurele projecten.

In vervolg op de kabinetsevaluatie van de natuurwetgeving is mijn collega van LNV inmiddels bezig met een project om te komen tot integratie van drie natuurwetten (Nbwet 1998, Flora- en faunawet en Boswet), waarover zij u nader zal informeren. Hierbij staat het streven naar verduidelijking, vereenvoudiging en verlaging van onderzoekslasten centraal. Ik ben hierbij actief betrokken. Dit is nadrukkelijk een kans om de natuurwetgeving beter hanteerbaar en uitvoerbaar te maken.

4

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

Voor vier projecten zijn PPC's uitgevoerd. Daarvan zijn inmiddels twee PPC's afgerond. Bij het project «A9 Badhoevedorp» bleek er geen meerwaarde te zijn voor DBFM. Bij het project «Schiphol-Amsterdam-Almere» was er wel een duidelijke meerwaarde voor DBFM. Door de grootte van het project (ca. € 3,5 mld.) is gekozen voor een stapsgewijze aanbesteding in vijf delen, waarvan er vier de voorkeursvariant DBFM hebben.

De PPC's voor de andere twee projecten (Noordwaard en Haak om Leeuwarden) zullen binnenkort het besluitvormingstraject ingaan.

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?

In de begroting zijn de middelen voor het verlengen van de levensduur van de 14 stalen bruggen verwerkt, waarvan bekend is dat die in de komende jaren moeten worden aangepakt. In de begroting 2009 zijn deze middelen binnen het hoofdwegenartikel ingepast. Het onderzoek naar de omvang van de problematiek van de betonnen kunstwerken is op dit moment nog niet afgerond. Voor deze problematiek zijn in de begroting dan ook nog geen middelen gereserveerd.

6

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

Voor wat betreft de punctualiteits- en capaciteitsknelpunten (ca. € 500 mln):

- Vier projecten zijn opgeleverd: één in 2006 (Schiphol tunnel betrouwbaarheid), één in 2007 (Schiphol tunnel veiligheid) en twee in 2008

(Breda derde perron en betrouwbaarheid gehele net: het spoor meester).

- Voor alle resterende projecten is de capaciteitsanalyse uitgevoerd en is gestart met het capaciteitsvergrotingsplan.
- Voor drie projecten moet de verkorte tracéwet-procedure doorlopen worden. Voor twee hiervan is de aanvangsbeslissing genomen (Amsterdam Transformatorweg en Sporen in Den Bosch) en wordt het Ontwerp Tracébesluit voorbereid. Voor het project Amersfoort vrije kruising is de aanvangsbeslissing in voorbereiding.

Voor wat betreft de vervangingen (ca. € 500 mln):

- Deze middelen zijn toegevoegd aan de reguliere budgetten voor vervangingen. Hiervoor worden maatregelen uitgevoerd in het kader van bovenbouwvernieuwingen en overige vervangingen. Deze maatregelen zijn als «jaarschijf» opgenomen in het Beheerplan.

Voor wat betreft de kleine infra (ca. € 100 mln):

- Deze middelen zijn toegevoegd aan met name de jaren 2009–2012. Voor 2009 zijn de middelen belegd met projecten (Beheerplan 2009). Voor 2010 en verder volgt dit nog, conform de reguliere cyclus.

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?*

De planstudie voor de fietsenstallingen is vanaf die periode tijdelijk aangehouden, in afwachting van besluitvorming door de gemeente over de locatiekeuze. Het onderzoek naar de bouw van een stalling in het Westelijk Open Havenfront is eerder door de gemeente afgewezen.

- a. Er zijn drie locaties voor de fietsenstallingen op Amsterdam Centraal. In de planning (8 000 fietsplaatsen) is het uitgangspunt dat de grote stalling pas gebouwd kan worden nadat de Noord/Zuidlijn gereed is. De stalling aan de noordwestzijde is gerelateerd aan de realisatie van de Langzaamverkeerspassage 2010–2011.*

Van de derde locatie (de fietsenstalling in het Postzakkengebouw) wordt momenteel onderzocht wat de gevolgen zijn van de vertraging van de Noord/Zuidlijn. Fase 2 kan pas gerealiseerd worden als het informatiecentrum Noord/Zuidlijn, op de begane grond van het Postzakkengebouw, ontmanteld wordt. Dit betreft 2000 plaatsen, waaraan 1200 bestaande.

Er zijn momenteel ca. 8500 stallingsplaatsen op en rondom het stations-eiland. In overleg met de gemeente zal worden afgestemd dat deze plaatsen zoveel mogelijk gehandhaafd blijven totdat de definitieve inpan-dige stallingen gereed zijn.

- b. De vertraging is niet het gevolg van capaciteitsproblemen, maar van het besluitvormingstraject over de locatiekeuze voor de grote fietsenstalling.*
- c. In overleg met de gemeente blijven huidige fietsenstallingen en fiets-*

klemmen aan de Noord- en Zuidzijde van de stationslocatie zoveel mogelijk gehandhaafd.

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?

Er is afgesproken om de basiskustlijn en het kustfundament te handhaven door gemiddeld 12 miljoen m³ zand per jaar te suppleren. De kosten van suppleties zijn afhankelijk van de locatie langs de Nederlandse kust (in verband met de vaarafstand zandwinning), van de olie- en staalprijzen en van de markt. Sinds 2004 is de prijs met een factor 3 gestegen. Vanwege de economische crisis en gedaalde olieprijs zijn de kosten in 2009 enigszins gedaald maar nog lang niet terug op het oude niveau. De verwachting voor de komende jaren is dat sprake zal blijven van hogere kosten dan in de huidige begrotingsreeksen is opgenomen om de 12 miljoen m³ te kunnen realiseren.

Ten aanzien van de planning van het zandsuppletieprogramma is met de aannemers een tweejarig investeringsuitvoeringsprogramma overeengekomen. Hierdoor worden de meerkosten enigszins beperkt. Daarnaast heb ik met de middelen uit het aanvullend beleidsakkoord de komende jaren de mogelijkheid om extra zand te suppleren.

De gesuppleerde hoeveelheden in 2008 wijken af van de begrote hoeveelheden omdat in 2008 voor het eerst de Natuurbeschermingswet-vergunningen werden aangevraagd. Deze aanvragen ondervonden aanvankelijk weerstand van de natuurbeschermingsorganisaties. Na goed overleg is met hen een convenant afgesloten, waardoor vertragingen naar verwachting niet meer optreden. Alle vergunningen zijn inmiddels verleend. In 2009 wordt de achterstand van 2008 ingelopen, zodat de kustveiligheid niet in het geding is.

9

Welke effecten hebben deze verträgen 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?

Zie het antwoord op vraag 8.

10

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

Zie het antwoord op vraag 8.

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?

De prestatie-indicator is samengesteld uit een viertal onderdelen gericht op tijdige informatievoorziening met betrekking tot maatschappelijk vitale processen. De oorspronkelijke prestatie-indicator kon scherper worden geformuleerd en is daarom aangepast. Het inwinnen van de gegevens is een proces waarbij vele partijen (ook van buiten RWS) betrokken zijn. Een

100% norm is slechts theoretisch haalbaar en daarom is de norm na de aanscherping in de loop van 2008 verlaagd naar een meer realistische 90%.

Bij het inwinnen van de gegevens is in 2008 voorrang gegeven aan volledigheid boven tijdigheid. Daardoor was de informatievoorziening in een aantal gevallen net buiten de afspraak over het tijdstip van aanleveren van de informatie aan Teletekst. In de loop van 2008 is het proces verbeterd, maar de realisatie geeft het jaargemiddelde cumulatief weer en is om die reden lager dan 90%.

De ervaringen zijn aanleiding geweest om de procedures met betrekking tot het aanleveren van de gegevens voor de berichtgeving tegen het licht te houden, daar waar nodig aan te scherpen en te zorgen voor de borging van deze procedures. Daarvoor wordt met de betrokken partijen gesproken en worden afspraken over het leveren van gegevens gemaakt.

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?

In de eerste plaats zijn de suppletiekosten sterk gestegen. De achterstand van 2008 wordt in 2009 ingelopen (zie ook het antwoord op vraag 8).

In de tweede plaats is gebleken dat het onderhoud van de Maeslantkering duurder is dan bij aanleg was voorzien. Dit komt doordat de Maeslantkering een uniek en complex systeem is waarvoor geen ervaringsgegevens in de wereld beschikbaar zijn. Het ingevoerde beheer op basis van faalkansanalyse heeft een veel beter inzicht gegeven in het benodigde onderhoud (voor een faalkans van 1:100).

13

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

Voor het project zal in ieder geval een zogenaamde Design & Construct contractvorm worden gekozen. De extra spuicapaciteit wordt gerealiseerd in een waterkering en daarvoor is een goedgekeurd dijkversterkingsplan noodzakelijk. De discussie die nog speelt is hoe gedetailleerd het ontwerp moet zijn in verband met de benodigde goedkeuring van het dijkversterkingsplan door het bevoegd gezag.

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?

Ja, het pakket asfaltonderhoud en achterstallig onderhoudswerk aan kunstwerken (KOSMOS) dat in 2008 extra is uitgevoerd, wordt in latere jaren op de begroting van Infrastructuurfonds artikel 12.02.01 ingehouden. Bij Voorjaarsnota 2009 zijn deze bedragen in 2009 gekort.

15

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

Neen, de uitgaven sluiten naar verwachting op het beschikbare budget. Een deel van de betalingen moet nog plaatsvinden.

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?

Ik wil u verwijzen naar mijn brief van 9 april 2009 (kamerstuk 208–2009; 29 984, nr. 176). Ik heb daarin aangegeven dat ik, mede gelet op de vitaliteit van de sector in deze lastige tijden, ProRail heb aangesproken op die onderbesteding. Dat heeft ook geleid tot overleg tussen ProRail en de sector. Mede op basis daarvan is een pakket maatregelen tot stand gekomen die versneld zullen worden gerealiseerd. De totale omvang van het pakket is € 140 mln. De versnelling vindt plaats in de periode 2009–2012. Het gaat daarbij zowel om regulier, om programma-uitgaven voor toegankelijkheid, fietsenstallingen en geluid en om de renovatie van Amsterdam CS. Dat pakket is getoetst op maakbaarheid; de maatregelen kunnen met een minimum aan hinder worden uitgevoerd.

17

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

De hoogte van de gebruiksvergoeding, die ProRail in rekening brengt bij de vervoerders, is vastgelegd in de systematiek voor de gebruiksvergoeding. In de Netverklaring van 2010 heeft ProRail aangekondigd de systematiek te willen aanpassen, wat zou leiden tot een prijsverhoging. ProRail is echter nog in overleg met de vervoerders over de aanpassingen en bovendien zal de NMa nog uitspraak doen over een klacht van NS over de aangekondigde aanpassingen. Er is daarbij geen directe relatie met de onderbesteding, waarbij het gaat om het schuiven van werkzaamheden over de jaren.

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?

Allereerst wil ik u verwijzen naar mijn door u genoemde brief van 9 april 2009 (kamerstuk 208–2009; 29 984, nr. 176). Deze brief geeft een uitgebreid overzicht van de oorzaken van de onderbesteding en de genomen maatregelen. Een deel van de overloop is gevolg van efficiency. Dit zal nog nader worden gehard en geaudit. Daarnaast heeft een herijking van de financiële reeksen plaatsgevonden. Daarbij geeft ProRail aan uit te gaan van een realistische planning. ProRail verwacht dat daarmee de onderbesteding zal teruglopen. In die planning is verder rekening gehouden met de overloop van werkzaamheden uit eerdere jaren. Dit alles is verwerkt in het beheerplan 2009. Ten opzichte van dit beheerplan vindt een versnelling plaats van het spooronderhoud conform het maatregelenpakket van € 140

mln. Die is gericht op het vitaal houden van de spoorsector. Die versneling vindt plaats in de periode 2009–2012. De door u genoemde € 600 mln heeft betrekking op zowel aanleg als beheer en onderhoud. De toelichting per project voor de aanlegprojecten vindt u in de tabel op bladzijde 48. Voor beheer en onderhoud ging het om € 350 mln. Daarvan was zoals toegelicht in het jaarverslag € 270 mln gevolg van het doorschuiven van de uitbetaling van 20% van de subsidiebeschikking van 2008 naar 2009. Dit als gevolg van de cumulatief tot en met 2007 opgebouwde overloop. Voor 2008 is bij ProRail sprake geweest van een onderbesteding van € 92 mln op regulier onderhoud en € 47 mln op de programma-uitgaven. Deze onderbesteding zal worden betrokken bij de subsidievaststelling over 2008. Die vindt plaats in 2009 en leidt dus ook in 2009 tot een effect op de begroting van VenW.

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?

Bij ProRail is sprake van outputsturing. Via het beheerplan maak ik afspraken over de te realiseren prestaties onder anderen voor wat betreft het spooronderhoud. Die afspraken hebben het karakter van een resultaatverplichting. Voor een volledig overzicht van de indicatoren en waarden wil ik u verwijzen naar het met de Kamer besproken beheerplan 2009. De indicatoren in het beheerplan zijn toegesneden op het spoor. De set indicatoren is beoordeeld door onder anderen de Holland Consulting Group en McKinsey. Een indicator «percentage spoor dat voldoet aan de normen» maakt daar geen onderdeel van uit. Er is bijvoorbeeld wel een indicator beschikbaar, die een maat is voor het niet beschikbaar zijn van het spoor voor vervoer als gevolg van storingen en onderhoud. Deze indicator is ook in de begroting opgenomen.

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 zijnde spoor en dat dit integraal onderdeel was van het budget? Klopt de conclusie dat hiervoor dus nu geen extra budget komt?*
- a. De aanleg van ERTMS op het baanvak Amsterdam-Utrecht is nog niet

- afgerond, daarom kan de integrale spooruitbreiding nog niet worden opgeleverd.
- b. De € 10 miljoen extra uitgaven waren nodig omdat de bijdragen van derden pas kunnen worden afgewikkeld als het project het financiële eindbeeld compleet heeft. Dit heeft, als gevolg van het langer duren van de definitieve afwikkeling van de contracten met de aannemers, meer tijd gekost dan vooraf aangenomen. De verwerking van deze financiële bijdragen zal plaatsvinden in 2009. Dit leidt dus niet tot een wijziging van het totale projectbudget, maar tot een verschuiving van uitgaven in de tijd. De hogere uitgaven in 2008 leiden dus tot lagere uitgaven in 2009 en /of latere jaren.
 - c. In mijn brief van 11 juli 2008 (kamerstuk 2007–2008; 29 893 nr. 73) heb ik uw Kamer geïnformeerd over de aanleg van ERTMS op het baanvak Amsterdam-Utrecht. Zoals daarin aangegeven was het de bedoeling om de nieuwe sporen meteen van ERTMS te voorzien. In 2004 heeft ProRail echter geoordeeld dat de tijdige ingebruikname van de Utrechtboog en het 4-sporige traject Amsterdam-Utrecht hierdoor in gevaar zou komen, en is besloten om deze in eerste instantie met alleen het ATB-systeem, en dus nog zonder ERTMS, in gebruik te nemen. Sindsdien heeft ProRail prioriteit gegeven aan de ingebruikname van deze twee projectonderdelen. Op 31 oktober 2007 heeft ProRail met Bombardier, de leverancier van het beveiligingssysteem, een aanvullende overeenkomst voor de aanleg van ERTMS afgesloten. Hierin zijn alle nieuwe inzichten ten aanzien van ERTMS sinds de ondertekening van het oorspronkelijke contract (mei 2003) verwerkt.
 - d. Zie het antwoord op vraag 20 c. Na de ondertekening van de aanvullende overeenkomst op 31 oktober 2007 is begonnen met de verdere ontwikkeling en bouw van het ERTMS-systeem.
 - e. Het project «integrale spooruitbreiding Amsterdam – Utrecht» zal volgens de huidige prognose binnen het daarvoor beschikbare budget (€ 972 miljoen) worden afgesloten. In het contract met Bombardier is een boete voor Bombardier opgenomen van € 2,8 miljoen. Hiervan is € 1,9 miljoen omgezet in noodzakelijk extra werk, € 0,4 miljoen ontvangen van Bombardier en staat € 0,5 miljoen nog open. Dit laatste bedrag zal worden geïnd als Bombardier haar verplichtingen niet (tijdig) nakomt.
 - f. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt deels bij Bombardier en deels bij ProRail vanwege fouten in de oorspronkelijke specificaties.
 - g. Zie het antwoord op vraag 20 e.
 - h. Zie het antwoord op vraag 20 e.
 - i. Zie de antwoorden op de vragen 20 c en 20 e.

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?

ProRail kan niet eenzijdig buitendienststellingen vaststellen. Dit dient te gebeuren in goed overleg met de gebruikers van het spoor, binnen het kader van het capaciteitsonderhandelingsproces.

In het geval van Baarn is op verzoek van NSR in goed overleg met de gemeente Baarn de indienststelling van de liften van eind 2008 naar begin 2009 verschoven. Daarbij is besloten een deel van de werkzaamheden over begin 2009 te spreiden. Eind 2008 was namelijk op het betreffende baanvak als gevolg van buitendienststellingen voor de projecten Hilversum en Baarn geen ruimte meer voor extra buitendienststellingen ten behoeve van installatie van de liften in Baarn.

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?

In de jaren 2004, 2005, 2006, is respectievelijk € 6,6 mln, € 6,3 mln en € 4,7 mln ex BTW uitgegeven ten laste van het programma aanleg nieuwe stations. In deze jaren is het kasritme volgens de programmering.

In de jaren 2007, 2008 is jaarlijks € 2,3 mln en € 0,8 mln incl BTW uitgegeven ten laste van het programma aanleg nieuwe stations. In deze jaren blijft het kasritme achter bij de raming van de programmering.

De belasting van het programma loopt achter bij de programmering omdat de nieuwe stationsinitiatieven niet voldoen aan het criterium van 1 000 nieuwe in/uitstappers.

In 2009 is ten laste van het programma een beschikking afgegeven voor het station Sassenheim. Naar verwachting volgt in 2009 station Groningen Europapark.

23

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

Door een noodzakelijke aanpassing van de verkeerscijfers van de projecten A12 Utrecht-Bunnik, Bunnik-Driebergen en Driebergen-Maarsbergen duurt het besluitvormingsproces bij deze projecten weliswaar 1 jaar langer, maar blijft de oorspronkelijke planning van de openstelling ongewijzigd.

Het project A2 Holendrecht-Maarsse is niet vertraagd in de besluitvorming en kan door een innovatieve aanbesteding 2 jaar eerder worden opgesteld.

Begin juni 2009 wordt de voortgangsrapportage Tracéwet en Spoedwet wegverbreding naar de Tweede Kamer gestuurd.

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?

De gemeente en ProRail zijn in overleg over de planning van het Nieuwe Sleutelproject (NSP) Breda, waarbij inderdaad sprake zal zijn van een vertraging. De planning van het station heeft geen invloed op de capaciteit van het spoor, omdat het projectonderdeel dat hiervoor van belang is – het extra perron – reeds is opgeleverd. Over de nieuwe planning ben ik nog niet formeel geïnformeerd, waardoor de andere onderdelen van de vraag nog niet kunnen worden beantwoord.

25

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

Aslastencluster 3 wordt later gerealiseerd omdat de resultaten van het onderdeel «goederenroutering» uit PHS van invloed kunnen op de nood-

zaak van de uitvoering van het derde cluster van het aslastenprogramma. Door de resultaten van de goederenrouting af te wachten, wordt ervoor gezorgd dat de investeringen die gedaan worden vanuit het deel van het aslastenprogramma wat nog niet in uitvoering is, toekomstvast zijn.

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?

In de voorjaarsnota 2008 is het voordelig saldo 2007 toegevoegd aan de begroting 2008. In het kader van de inpassing van de projectkosten in de begroting is in de miljoenennota het beschikbare budget voor 2008 gekomen op € 25 244 mln. Hiervan is nu € 15 mln gerealiseerd.

De uitgaven hadden betrekking op salarissen (€ 1,7 mln), inhuur (€ 9,4 mln) en uitbesteding (€ 3,3 mln). Deze uitgaven zijn allemaal gemaakt in het kader van de voorbereiding van het project ABvM.

27

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

Het betreft hier een «technische» mutatie, namelijk het saldo van 2007 dat is toegevoegd aan 2008 als gevolg van het doorlopen van de activiteiten, onder andere de afbouw van de infrastructuur en het uitvoeren van (test-)activiteiten door ProRail.

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?

De afspraak is dat (bestaande) leningen «op de markt» – na aflossing – worden geherfinancierd met schatkistleningen bij Financiën, indien noodzakelijk. In 2008 is een lening «op de markt» ad € 100 mln afgelost. Deze zal in 2009 mogelijk voor een deel worden geherfinancierd bij Financiën.