

Vergaderjaar 2008–2009

31 700 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2009

Nr. 12

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 11 november 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen in de vorm van een lijst van vragen met de daarop gegeven antwoorden.

Met de vaststelling van het verslag acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,
Jager

De griffier van de commissie
Sneep

¹ Samenstelling:

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

1

Is het mogelijk dat er budget verschuift van het Infrastructuurfonds naar de begroting van de Nota Ruimte, als blijkt dat dit effectief is vanuit de bereikbaarheidsdoelen van de Nota Mobiliteit, bijvoorbeeld om meer te bouwen bij knooppunten van het openbaar vervoer?

Het verbeteren van de integratie tussen ruimte en infrastructuur wordt op dit moment niet gezocht in het samenvoegen of verschuiven van budgetten. Het kabinet kiest ervoor om, samen met de decentrale overheden, te komen tot gedeelde ruimtelijke visies (gebiedsagenda's) waarbij projecten in samenhang met elkaar worden voorbereid en investeringen op elkaar worden afgestemd.

2

Wat zijn de voor- en nadelen van het wegnemen van de schotten tussen de budgetten van het Infrastructuurfonds en de Nota Ruimte voor een verdere verbetering van de integratie van ruimte en infrastructuur?

Zie antwoord op vraag 1.

3

Is er onderzoek gedaan naar hoe het infrastructuurbeleid kan bijdragen aan verdergaande verdichting en bundeling van wonen en werken in bestaand stedelijk gebied, zo ja, wat zijn de uitkomsten van dit onderzoek, of zo nee, waarom is dit nog niet onderzocht?

In opdracht van het ministerie van VROM doet het Planbureau voor de Leefomgeving onderzoek naar de invloed die het OV kan hebben op de ruimtelijke ordening. Het ministerie van VenW is nauw bij dit onderzoek betrokken. De uitkomsten worden dit najaar verwacht.

4

Hoe zijn de vertragingen van ZSM 1 en ZSM 2 verwerkt binnen het Infrastructuurfonds?

De gevolgen van de luchtproblematiek zijn verwerkt in de financiële meerjarenreeks voor het ZSM-programma.

5

Waarom wordt er bij de tabellen in het Infrastructuurfonds slechts een doorkijk gegeven tot 2013, terwijl de Nota Mobiliteit doorloopt tot 2020 is en bent u bereid een doorkijk tot 2020 te geven?

De projectoverzichten in het Infrastructuurfonds laten wel degelijk een doorkijk zien t/m 2020. In de kolommen «later» en «oplevering» of «uitvoering» wordt respectievelijk voor de financiën, de uitvoeringsperiode en de oplevering informatie versterkt voor de periode t/m 2020. Daarnaast biedt ook het MIRT hierover nog verdiepingsinformatie.

6

Kunt u (ten minste) aangeven hoe de verdeling tussen middelen voor wegen en het spoor zich op hoofdlijnen ontwikkelen tot 2020?

In de Nota Mobiliteit (p. 113) is op hoofdlijnen de verdeling van de middelen tussen wegen en spoor t/m 2020 aangegeven. Met het Coalitieakkoord is extra geld beschikbaar gesteld voor wegen en spoor. Deze zijn in het kader van de MobiliteitsAanpak (deels) nader verdeeld.

7

Is bij de introductie van «overprogramming» voor het hoofdwegennet ook overwogen om te komen tot «overprogramming» voor spoor?

Met overprogramming wordt bedoeld op een spanning die wordt voorzien tussen de beschikbare budgetten en de geraamde kasbehoefte van het onderliggend aanlegprogramma. Bij het aanlegprogramma hoofdwegennet geldt specifiek dat er een discontinuïteit is in de jaren waarin de beschikbare middelen zijn geraamd en waarin de gelden volgens de programming benodigd zijn. Met het introduceren van de overprogramming in 2011 en 2012 wordt een beter evenwicht in de fasering bereikt. Voor spoor bestaat een dergelijke spanning de komende jaren niet.

8

Waarom acht u het een aanvaardbare verdeling, om, van de begrote € 7,7 miljard, € 2,7 miljard uit te geven aan het spoor (exclusief Megaprojecten) en € 2,6 miljard aan het hoofdwegennet terwijl van alle afgelegde reizigerskilometers in Nederland 76% met de auto worden afgelegd en slechts 11% met het openbaar vervoer, de filedruk steeds groter wordt en de capaciteitsproblemen op de wegen en de economische, milieu- en maatschappelijke schade daardoor veel groter zijn dan op het spoor?

Zoals aangegeven in de MobiliteitsAanpak dient het mobiliteitssysteem als één systeem te worden gezien. De afzonderlijke modaliteiten (openbaar vervoer, weg, fiets en vaarwegen) moeten elk van voldoende kwaliteit zijn en voldoende capaciteit hebben, zodat het totale mobiliteitsstelsel goed en als één geheel functioneert. Onze investeringen in de verschillende vervoersmodaliteiten zijn er dan ook op gericht om iedere modaliteit zo goed mogelijk te laten functioneren en een robuust en samenhangend netwerk te creëren.

9

Waarom heeft het kabinet wel een «spoorpakket» van € 4,5 miljard, maar geen extra investeringspakket voor wegen?

Er wordt wel degelijk extra geïnvesteerd in wegen. Bovenop het lopende MIRT (en de daaraan gekoppelde middelen vanuit de Nota Mobiliteit) wordt met de MobiliteitsAanpak € 830 mln extra geïnvesteerd in wegprojecten.

10

Wat gebeurt er als de aanbestedingstegenvallers omvangrijker zijn dan verwacht en hoe wordt voorkomen dat aanbestedingstegenvallers leiden tot vertraging en daardoor verder toenemende kosten?

De doelstelling is om mee- en tegenvallers zo veel mogelijk binnen het programma/netwerk te vereffenen waarbij de lijn is dat dit zo weinig mogelijk consequenties heeft voor uitvoering van het programma en de mijlpalen van de verschillende projecten. Het valt echter niet uit te sluiten dat aanbestedingstegenvallers consequenties hebben voor de uitvoering en de kosten van het programma. Per project zal dan moeten worden bekeken wat de gevolgen zijn en welke oplossing mogelijk is.

11

Wat betekent de financiering van de stalen bruggen en de vervanging van de betonverharding van de A1 tussen Hengelo en de Duitse grens voor

het reguliere beheer en onderhoud, in hoeverre kan actief kasbeleid bijdragen aan het voorkomen van het ontstaan van nieuwe achterstanden en wat betekent dit maximaal voor het percentage Rijkswegen dat voldoet aan de onderhoudsnormen voor snelwegen (blz. 50)?

De stalen kunstwerkenproblematiek en de vervanging van de betonverharding A1 waren onvoorzien en dus niet begroot. Deze posten kwamen bij deze begrotingsvoorbereiding niet in aanmerking voor generale compensatie en moesten dus worden opgelost binnen het wegenprogramma (artikel 12 IF).

Ik heb daarvoor de volgende aanpak gekozen: de stalen kunstwerken en betonverharding A1 worden (vooralsnog) gefinancierd uit Beheer en Onderhoud en worden tot 2015 voorgefinancierd uit aanleg wegen. Terugbetaling vanuit aanleg aan Beheer en Onderhoud zou dan na 2015 moeten plaatsvinden.

Dit leidt naar verwachting tot forse spanning op dat budget. Om antwoord te krijgen op de vraag of het mogelijk is deze kosten uit Beheer en Onderhoud te dekken en omdat er nog een aantal andere relevante ontwikkelingen is rond de kosten van Beheer en Onderhoud (zoals ABvM, kostenontwikkelingen in de sector, problematiek betonnen kunstwerken), heb ik opdracht gegeven om een onderzoek te starten naar de benodigde meerjarige budgetten voor Beheer en Onderhoud. De resultaten van dat onderzoek wil ik gebruiken voor de voorbereiding van de begroting 2011. Ik zeg u toe dat ik de resultaten van dit onderzoek aan uw Kamer zal sturen. Het voor de korte termijn binnen Beheer en Onderhoud vrijmaken van middelen voor voornoemde problematiek zou leiden tot het opnieuw oplopen van de onderhoudsachterstanden. Het voorfinancieren uit aanleg vergroot weliswaar in de komende jaren de spanning op dat artikelonderdeel maar het huidige inzicht is dat dit, gegeven de beschikbare capaciteit, mogelijk moet zijn zonder dat hierdoor projectmijlpalen naar achteren schuiven. Door deze werkwijze kunnen de stalen kunstwerken en de A1 direct worden aangepakt, zijn er hierdoor geen gevolgen voor de onderhoudsnormen en -niveaus en zal er op korte termijn geen nieuw achterstallig onderhoud ontstaan. Ook op aanleg vormt het geen belemmering voor het halen van de projectmijlpalen. Het kasbeleid is erop gericht om de beschikbare budgetten binnen de begrotingsartikelen optimaal in te zetten om zo de uitvoering van het totale programma zo goed mogelijk te accommoderen. Hierop wordt door mijn departement actief gestuurd.

12

Welke mogelijkheden zijn er om de vervanging van de betonverharding van de A1 tussen Hengelo en de Duitse grens te combineren met verbreding c.q. capaciteitsuitbreiding van de A1 («werk met werk»)?

Er is op dit moment geen aanleiding om tegelijkertijd met het groot onderhoud aan de betonbaan een verbreding of capaciteitsuitbreiding van de A1 tussen het knooppunt Buren en de Duitse grens te realiseren. De noodzaak voor een verbreding op dit traject is niet aangetoond en de daarvoor noodzakelijke procedures zijn dus niet doorlopen. Vanaf de zomer van 2009 wordt gedurende circa 1,5 jaar groot onderhoud uitgevoerd aan de betonbaan in de A1. Dit project omvat het vervangen van de betonplaten op de A1 tussen knooppunt Buren en de Duitse grens in beide richtingen. De huidige betonplaten naderen het eind van hun levensduur, waarna de kans op scheuren en noodzakelijke acute spoedreparaties en daarmee gepaard gaande zeer grote verkeershinder sterk toeneemt. Met dit project kan dan ook niet langer gewacht worden en de aanbesteding hiervoor is al gestart.

13

Verwacht u in 2008 opnieuw onderuitputting van het infrabudget, met name voor wegen? Zo ja, hoe groot verwacht u dat de onderuitputting zal zijn en waarop baseert u dat?

De huidige prognose voor 2008 is dat er dit jaar geen of nauwelijks onderuitputting (het zogenaamde voordelig saldo) zal optreden. Ik zal u hierover in de Najaarsnota 2008 nader informeren.

14

Kunt u garanderen dat het infrabudget in 2009 wel geheel wordt uitgegeven?

Mijn departement stuurt actief op volledige uitputting van het budget. De huidige prognose over 2008 is dat er dit jaar geen of nauwelijks onderuitputting (zogenaamd voordelig saldo) zal optreden. Ik zal u hierover in de Najaarsnota 2008 nader informeren. Mede op basis van dit inzicht ga ik er vanuit dat volledige realisatie van het infrabudget ook voor 2009 binnen de mogelijkheden ligt.

15

Creëert u met het uittrekken van € 500 miljoen uit het Infrastructuurfonds voor de versterking van 10 van de in totaal 274 stalen bruggen geen nieuw achterstallig onderhoud?

Zie antwoord op vraag 11 bij het Infrastructuurfonds.

16

Zijn de financiële consequenties van het uittrekken van € 500 miljoen uit het Infrastructuurfonds voor de versterking van 10 van de in totaal 274 stalen bruggen niet in kaart gebracht? Zo nee, waarom niet en krijgt de Kamer die informatie nog voor de begrotingsbehandeling? Zo ja, wat zijn die consequenties en hoe is de dekking geregeld per begrotingsartikel?

De financiële consequenties zijn in de begroting verwerkt. Voor de verdere beantwoording van deze vraag verwijs ik naar het antwoord op vraag 11 bij het Infrastructuurfonds.

17

Zijn er mogelijkheden het achterstallig groot onderhoud aan de 10 stalen bruggen te combineren met verbreding circa vergroting van de capaciteit («werk met werk») van de kunstwerken die moeten worden aangepakt? Zo ja, kunt u die mogelijkheden toelichten? Zo nee, waarom niet?

Ja, die mogelijkheden zijn er en worden ook benut waar mogelijk. Bij de afweging welke maatregelen getroffen worden, geldt dat de eventueel te treffen maatregelen op een gestructureerde manier worden afgewogen op basis van levenscycluskosten, waarbij expliciet de kosten van verkeershinder worden meegenomen. Hiertoe is een afwegingskader ontwikkeld. Daarin wordt behalve naar de technische staat van de brug ook gekeken naar toekomstige ontwikkelingen binnen het netwerk waarin de brug zich bevindt. Indien op basis van bestaande verkenningen of planstudies mogelijk zicht is op capaciteitsuitbreiding, dan worden de kosten van deze uitbreiding op basis van de verwachte positieve bijdrage aan de vermindering van voertuigverliesuren meegenomen in de totale afweging. Voorbeeld is, zoals ook al in de brief aan de kamer (Kamerstuk 31 700 XII, nr. 3) gemeld, de brug bij Ewijk waarbij de reeds geplande uitbreiding heeft geleid tot het verkennen van de mogelijkheden om eerst de nieuwe brug versneld aan te leggen en pas daarna de versterking van de bestaande brug ter hand te nemen.

18

Kunt u de mijlpalen per jaar t/m 2010 aangeven voor hoofdwegen en spoor?

In de infrastructuuragenda worden alleen de mijlpalen voor het begrotingsjaar opgenomen. De mijlpalen t/m 2010 zijn voor hoofdwegen opgenomen in de tabellen 12.03.01 (realisatie), 12.03.02 (planstudie na tracébesluit) en 12.05.02 (planstudie voor tracébesluit) en voor spoor in de tabellen 13.03.01 (personenvervoer realisatie), 13.03.02 (goederenvervoer realisatie), 13.05.01 (personenvervoer planstudie) en 13.05.02 (goederenvervoer planstudie).

19

Hoeveel kilometer Rijksweg komt er in 2009 bij en hoeveel kilometer spoor?

Spoor: In 2009 wordt vooral geïnvesteerd in maatregelen voor betere benutting van het bestaande spoor en verbetering van de transfervoorzieningen en er worden geen nieuwbouwprojecten opgeleverd. Wegen: In 2009 verwacht ik ongeveer 55 strookkilometers open te stellen. Nadere informatie terzake treft u aan bij het antwoord op begrotingsvraag 6 (hoofdstuk XII).

20

Waarom wordt in 2009 niet begonnen met de aanleg van de A4 Midden-Delfland en wanneer wordt daarmee wel begonnen?

In 2011 wordt begonnen met de realisatie van het project A4 Midden-Delfland. Dit is conform de planning voor de A4 die is opgesteld in samenwerking met de bestuurlijke partners in Randstad Urgent (bestuurlijke afspraken in oktober 2007). De planning is als volgt:

- 2009: Standpunt Trajectnota/MER (mijlpaal 1)
- 2010: Tracébesluit (mijlpaal 2)
- 2015: Oplevering (mijlpaal 3)

21

Acht u de risicoreservering grote spoorprojecten (€ 70 miljoen) nog steeds toereikend, gelet op de recent door u aangekondigde verdere vertragingen bij de HSL en waarom wel of niet?

De risicoreservering grote spoorprojecten is bestemd voor het opvangen van tegenvallers bij de aanleg van de infrastructuur. Op dit moment vinden daarvan nog de afrondende werkzaamheden plaats. Ik verwacht dat de omvang van de huidige risicoreservering afdoende zal zijn.

22

Kunt u een definitief c.q. actueel overzicht verstrekken van de projecten (inclusief de daaraan verbonden kosten) die uit het Regio Specifiek Pakket worden gefinancierd en daarbij aangeven welke mobiliteitseffecten ermee worden bereikt?

De uitvoering van het Regiospecifiek Pakket (RSP) draagt bij aan de bereikbaarheid en het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Noord Nederland en Flevoland. Het RSP bestaat uit een ruimtelijk-economische programma (REP) en een bereikbaarheidspakket. Het REP wordt vorm gegeven door middel van een aantal programmalijnen. Voor wat betreft het rijksdeel wordt aangesloten bij het Pieken in de Delta beleid voor Noord Nederland. De komende periode worden tussen rijk en de regio nadere afspraken gemaakt over welke projecten in aanmerking

komen. De regio is zelf verantwoordelijk voor het regionale deel. Voor het verbeteren van de regionale bereikbaarheid is door rijk en regio gezamenlijk een aantal concrete projecten benoemd. Het gaat hierbij om (bedragen in prijspeil 2007):

- A7-Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 (kosten € 624 miljoen, waarvan € 200 miljoen ten laste van het MIRT): verbeteren verkeersafwikkeling door aanleg hoofd- en parallelbanen, inclusief goede inpassing in stedelijke omgeving;
- Bereikbaarheid Leeuwarden (kosten € 222 miljoen): verbeteren capaciteit en betrouwbaarheid van de verkeersafwikkeling rond Leeuwarden door maatregelen op regionale invalswegen;
- Bereikbaarheid Assen (kosten € 222 miljoen): bereikbaarheidsmaatregelen als onderdeel van gebiedsontwikkeling, o.a. extra snelweg-aansluiting, station Assen Zuid en lokale infrastructuurmaatregelen;
- N50 Ramspol-Ens (kosten € 26 miljoen): verbeterde verkeersafwikkeling weggebruikers en scheepvaart door verhoogde brug Ramspol (13 meter) en verbreding naar 2x2 rijstroken;
- Openbaar vervoer (kosten € 300 miljoen): beter vervoerproduct door uitvoering van de volgende maatregelen:
 - partiele uitbreiding spoor Leeuwarden–Groningen (ca. 120 mln.),
 - stations Assen/Werpsterhoek en spoor voor nieuwe stations (ca. 43 mln.),
 - Kolibri trein Groningen-Nieuweschans/Veendam (ca. 32 mln.) en opwaardering stations, perronhoogtes etc. (ca. 11 mln.),
 - Kolibri regionale Q-Liners (ca. 21 mln.) en Kolibri overige maatregelen, waaronder bijvoorbeeld toegankelijkheid perrons (ca. 70 mln.).

Daarnaast wordt er ruimte geboden om via een Regionaal Mobiliteitsfonds gedurende de looptijd van het RSP (t/m 2020) aanvullende bereikbaarheidsprojecten op te nemen. De inzet van middelen uit dit mobiliteitsfonds is een decentrale verantwoordelijkheid. De regio heeft een indicatieve lijst opgesteld van projecten ter financiering uit het mobiliteitsfonds (zie ook MIRT projectenboek hoofdstuk 3).

De voortgang van het RSP maakt onderdeel uit van de bestuurlijke overleggen MIRT voor Noord Nederland. Een overzicht van de stand van zaken van het RSP wordt gelijktijdig met de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen naar de Tweede Kamer gestuurd (zie ook MIRT vraag nummer 43).

23

Op basis waarvan baseert u de uitspraak dat met het project (PMR en) Maasvlakte–Vaanplein de bereikbaarheid van de mainport Rotterdam voor de komende 10 tot 15 jaar afdoende is zeker gesteld?

Deze uitspraak is gebaseerd op uitkomsten van het gehanteerde verkeersmodel. Het verkeersmodel maakt gebruik van een verschillende gegevens, zoals bevolkingsomvang, economische groeiscenario's en actuele verkeersgegevens. De uitbreiding van de infrastructuur die zal worden gerealiseerd in het kader van het project A15 Maasvlakte–Vaanplein lijkt volgens het verkeersmodel op dit moment afdoende om de verwachte groei van het verkeer in de komende 10 tot 15 jaar te accommoderen. Wij wensen echter nadrukkelijk verder te gaan. Uit de LMCA Wegen weten we dat de bereikbaarheid van Rotterdam onder grote druk staat. Daarom wordt voor de ruit Rotterdam momenteel een verkenning uitgevoerd waarin de bereikbaarheidsproblematiek in het gebied ter grootte van de Stadsregio Rotterdam en Westland zal worden bezien. In de verkenning zal gebruik worden gemaakt van de studies 2e Westelijke Oeververbinding (Randstad Urgent) en de A4-Zuid (Hoogvliet–Klaaswaal). Deze verkenning kijkt verder dan 2020. Hieruit zal moeten blijken welke maatregelen nodig zijn om de bereikbaarheid van Rotterdam verder te verbeteren en wanneer deze maatregelen gerealiseerd kunnen worden.

24

Kunt u de kasschuif van per saldo € 530 miljoen in de komende 5 jaar toelichten? Betekent dit verdere vertraging van projecten en is onderzocht of andere projecten naar voren kunnen worden gehaald?

De kasschuif is doorgevoerd om de beschikbare budgetten beter af te stemmen op de geraamde kasbehoefte van de onderliggende programma's. Deze kasschuif heeft geen gevolgen voor de planning van de projecten.

25

Kunt u een nadere toelichting geven op de «Belangrijkste mutaties Infrastructuurfonds», artikel 10 (volgens Ad 10 betreft dit de verwerking van de middelen voor ABvM die zijn gereserveerd in het FES)?

Vanuit het FES is in 2005 een reservering gemaakt van € 100 mln voor de financiering van de initiële kosten van de voorfase van prijsbeleid. In de begroting Fonds Economische Structuurversterking 2008 was op artikel 15 Projecten in voorbereiding dit bedrag opgenomen. Deze middelen zijn in de begroting 2009 op het Infrastructuurfonds artikel 17 toegevoegd.

26

Is het extra geld voor 2e tranche spoorse doorsnijdingen extra geld op artikel 13 of een herprioritering in artikel 14?

Het geld voor de 2e tranche spoorse doorsnijdingen betreft een herprioritering binnen artikel 14 ten behoeve van investeringen in spoorse doorsnijdingen. De uiteindelijke investeringen lopen via artikel 13 van het Infrafonds.

27

Wat zijn globaal de meerkosten voor het suppleren van de basiskustlijn conform de normen en hoe verhoudt het lagere aantal m³ te suppleren zand zich tot het lagere budget op artikel 11.02 en de pleidooien om juist meer te suppleren?

Zandsuppleties in het kader van kustlijn­zorg worden uitgevoerd om de kustlijn te handhaven en het zandvolume van het kustfundament op peil te houden. In de derde kustnota is bepaald dat hiervoor 12 mln m³ per jaar gesuppleerd wordt. Dit is het uitgangspunt en niet het budget. Doordat de marktprijzen van de suppleties de afgelopen tijd sterk zijn gestegen zal er bij gelijkblijvend budget minder zand gesuppleerd kunnen worden. Voor het jaar 2008 zijn bij voorjaarsnota vanwege deze prijsstijgingen middelen toegevoegd voor de kustsuppleties. Deze prijsstijgingen lijken zeker ook te spelen in 2009. In de begroting is 55,3 miljoen euro gereserveerd voor zandsuppleties. Met het beschikbare budget kan in 2009 een kleine 9 mln m³ zand worden gesuppleerd, bestaande uit vooral onderwatersuppleties en een beperkt deel strandsuppleties. Daarmee zal tenminste de basiskustlijn gehandhaafd worden. Bij Voorjaarsnota zal ik bezien of ik voor 2009 extra middelen moet toevoegen. Voor de langere termijn (tijdschaal komende 10–15 jaar) is het nodig dat het zandvolume in het totale kustfundament op peil gehouden wordt. Vanwege de toenemende zeespiegelstijging (zie ook advies Veerman) zal het suppletievolume hiervoor opgevoerd moeten worden. Uiterlijk in 2010 zal ik bepalen wat hiervoor het benodigde volume, tempo en budget is. In hoeverre de verhoogde prijs voor zandsuppletie na 2009 ook geldt, is niet zeker. Dat is afhankelijk van de ontwikkeling van de olie- en staal­prijzen en de situatie op de wereldwijde baggermarkt. In bredere zin is er (zoals ook op blz. 12 van de begroting van het Infrastructuurfonds wordt gemeld) besloten om een onderzoek uit te (laten) voeren naar de verwachte kosten

voor Beheer en Onderhoud van de Hoofdwatersystemen op de lange(re) termijn.

28

Wat zijn indicatief de meerkosten van de stuwen in de Lek en de verwachte vertraging die erdoor ontstaat?

Inmiddels is bekend dat de uitgevoerde aanbesteding geen aanvaardbare biedingen heeft opgeleverd. Daarom wordt teruggevallen op een nieuwe aanbestedingsprocedure. De te hoge aanbestedingsprijzen in combinatie met een hoog risicoprofiel voor de uitvoeringsfase van het project zijn hiervoor doorslaggevend. Er wordt op korte termijn een deel van het project opnieuw aanbesteed om:

- een onaanvaardbaar risico op falen van de complexen te voorkomen, zodat de primaire functies (schutten en stuwen) gewaarborgd blijven
- te blijven voldoen aan wettelijke voorschriften op gebied van veiligheid op en rond de complexen;
- te voorkomen dat over enkele jaren onnodig hogere kosten moeten worden gemaakt.

Over eventuele meerkosten kan ten tijde van de begroting 2010 meer duidelijkheid worden geboden. Daarnaast worden de komende maanden de verschillende opties voor aanbesteding van de rest van het project in kaart gebracht. Vanwege deze ontwikkeling zal de oplevering naar huidig inzicht in 2014 zijn.

29

Welke activiteiten worden niet voortgezet door het eindigen van het Servicepakket Verkeersmanagement en waarom is dit Servicepakket opgeheven?

Het servicepakket verkeersmanagement omvat het programma Filevermindering (fileproof). Dit programma kent een tijdelijk karakter en loopt van 2006–2008. Het is gestart om de landelijke werkzaamheden en specifieke projecten op het gebied van filebestrijding te ondersteunen. Afgelopen jaren zijn in samenwerking met een groot aantal partners tientallen maatregelen uitgevoerd. In januari 2009 wordt u een brief toegezonden met daarin de resultaten. Een groot aantal projecten die bewezen succesvol zijn gebleken wordt gecontinueerd in de reguliere inzet, zoals het groene golfteam en diverse maatregelen om de incidentele files te verminderen. De activiteiten zijn geborgd in het realisatieprogramma hoofdwegennet of het pakket benuttingsmaatregelen uit de Mobiliteitsaanpak.

30

Kunt u een toelichting geven op de daling van de beschikbare middelen onder artikel 12.02 (Beheer en onderhoud hoofdwegennet) van € 1 miljard in 2007 naar € 806 miljoen in 2009?

Dit hangt samen met fluctuaties in de meerjarig beschikbare begrotingsbedragen voor beheer en onderhoud enerzijds en een versnelling van de beheer en onderhoudswerkzaamheden in 2007 en 2008 anderzijds. Daarnaast is voor 2007, zoals in de verantwoording over 2007 opgenomen, een hogere realisatie het gevolg van de overdracht door VenW van verantwoordelijkheid voor de exploitatie (inclusief Beheer en Onderhoud) en vervanging van drie veerverbindingen over het Noordzeekanaal aan de gemeente Amsterdam. Hiervoor is een afkoopsom overeengekomen van € 220 mln, welke niet voor 2007 was begroot.

31

Wat betekent de daling van het budget in artikel 12.02 voor het beheer en onderhoud, mede in relatie tot de noodzakelijke reparaties in verband met achterstallig onderhoud bij bruggen?

De daling van het budget in artikel 12.02 heeft geen gevolgen voor de noodzakelijke reparaties in verband met achterstallig onderhoud bij bruggen. In 2008–2010 wordt het achterstallig onderhoud van de bruggen en viaducten conform planning aangepakt. Voor het reguliere beheer en onderhoud zal in 2009 en 2010 actief op de kasbudgetten worden gestuurd. Overigens laten de budgetten voor Beheer en Onderhoud vanaf 2011 weer een oploop zien.

32

Kunt u de «dip» in het budget voor planstudies voor tracébesluiten in 2008 (van € 273 miljoen in 2007 naar € 92 miljoen in 2008 naar € 340 miljoen in 2009) toelichten?

De hogere realisatie 2007 t.o.v. 2008 is onder andere te verklaren doordat het project 2e Coentunnel vanaf 2008 overgeboekt is naar artikelonderdeel 12.04 Geïntegreerde contractvormen. Verder worden realisatiekosten op planstudieprojecten met ingang van 2008 verantwoord op het artikelonderdeel 12.03 Realisatieprogramma. De stijging na 2008 van het planstudiebudget wordt veroorzaakt door de kasreeksen van de planstudieprojecten op basis van de vermoedelijke uitvoeringsperiode.

33

Kunt u een nader gespecificeerd overzicht geven van de kosten per planstudie en welke kosten daar onder zijn begrepen (uitsplitsing per kostenpost)?

Zie het antwoord op vraag 44.

34

Hoe lang blijft de reservering voor de Zuidas staan en welke voorwaarden worden hier aan verbonden?

De reservering voor de Zuidas is bestemd voor de benodigde uitbreiding van de capaciteit van de infrastructuur voor de Rijksweg A10 en voor het Spoor bij de Zuidas. Deze blijft gehandhaafd tot realisering heeft plaatsgevonden.

35

Hoeveel bedragen de achterstanden in het verkeersmanagement, wanneer worden die ingelopen en wat is daarvoor nodig?

Verkeersmanagement wordt nadrukkelijk ingezet als instrument om files te beperken. Zoals bij de MidTermReview (2006) is vermeld is er achterstand in het Beheer en Onderhoud van de Dynamische Verkeersmanagement Systemen (DVM) ter grootte van circa € 130 mln. Voor het beheer en onderhoud van deze elektronica voor DVM wordt een normplanning voor de levensduur gehanteerd. Uit de praktijk is gebleken dat de technische levensduur langer is dan oorspronkelijk gepland. Er wordt nu een toestandsafhankelijk onderhoud gehanteerd, ofwel snelle reparatie na uitval. Daarmee is het mogelijk de kosten te beperken en de planning van het beheer en onderhoud te verschuiven naar de periode vanaf 2011. Vanaf 2010 worden de Service Level Afspraken voor Verkeersmanagement hernieuwd.

36

Op hoeveel wegvakken is verkeerssignalering gewenst, maar nog niet aanwezig en hoeveel additionele financiële middelen zouden ermee zijn gemoeid die verkeerssignalering aan te brengen?

Op dit moment is op 1288 km wegen verkeerssignalering aanwezig. Verkeerssignalering wordt toegepast op zwaar belaste trajecten, locaties waar een verhoogd ongeval risico is, en punten in het wegennetwerk waar het voor verkeersmanagement doeleinden gewenst is verkeersstromen te sturen en geleiden. De inzet van verkeerssignalering wordt mede bepaald door de kosteneffectiviteit van het instrument: de winst in doorstroming en verkeersveiligheid, in relatie tot de kosten. In dit licht is ook de snelle ontwikkeling van systemen in het voertuig relevant. Ik zie een snelle opkomst van navigatiesystemen, steeds veiliger voertuigen en op termijn de inzet op coöperatieve systemen. Vanuit de mobiliteitsaanpak is gewerkt aan een programmatische aanpak voor benutten.

Hier zijn samen met de regionale partners maatregelpakketten ontwikkeld die de doorstroming en veiligheid bevorderen. Verkeerssignalering maakt hiervan onderdeel uit.

37

Waarom is de streefwaarde bij de aanrijtijden voor snelwegen en overige rijkswegen bij incidenten in de spits maar 80% en wat zijn de normen buiten de spits? Is een aanrijtijd van 30 minuten niet heel erg lang? Wat zijn de actuele scores op de aanrijtijden? Moet de maximale aanrijtijd niet worden afgestemd op de best mogelijke tijd in de spits op een snelweg?

De streefwaarde van 80% van de normtijden in de spits is gebaseerd op ervaringscijfers over een aantal jaren. De norm van 15 minuten op de drukke trajecten is haalbaar, maar ambitieus: 69% van alle afgehandelde incidenten vallen in de hoge prioriteits-15-minuten categorie. De maximale aanrijtijd is afgestemd op de best mogelijke tijd in de spits op een snelweg. Gegeven de beschikbare capaciteit geldt voor de overige trajecten een norm van ten hoogste 30 minuten. De komende jaren zal het als gevolg van hogere intensiteiten en minder vrije vluchtstroken lastig blijven om de norm van 15 minuten te halen. Buiten de spits en in de weekenden gelden geen harde streefwaarden. De actuele scores van Rijkswaterstaat voor beide indicatoren bedragen 83% op de drukste trajecten en 94% op de overige rijkswegen. In 2007 was dit nog 79% respectievelijk 92%.

38

Waar gaan de 11% van de gereserveerde middelen voor beheer en onderhoud Basispakket Hoofdwegennet die naar «Landschap en Milieu» gaan concreet naartoe en om welk bedrag gaat dat?

Deze budgetten worden besteed aan het onderhoud van ontsnipperingsmaatregelen (faunapassages), groenbeheer of bermbeheer, zwerfvuil- en onkruidbestrijding en het onderhoud aan geluidwerende voorzieningen. Deze 11% is een meerjarig gemiddelde; van jaar tot jaar kan het actueel uitgegeven percentage fluctueren. Voor 2009 gaat het in totaal om een bedrag van circa 70 mln.

39

Wat vindt u van de aan nul grenzende toename van de rijbaanlengte van de Hoofdrijbanen in 2008/2009 ter grootte van 2 kilometer en van de toename ter grootte van 6 kilometer van de rijbaanlengte van de verbindingswegen en op- en afritten, afgezet tegen uw ambities en de snel toenemende filedruk?

Zie ook het antwoord op de begrotingsvragen 5, 6 en 7 (Hoofdstuk XII). Het aantal voertuigverliesuren in files is de afgelopen jaren sterker toegenomen dan verwacht. In de komende jaren is het nodig om alle zeilen bij te zetten om de ambities van het kabinet te halen. In de Mobiliteitsaanpak presenteert het kabinet een samenhangend pakket aan maatregelen voor openbaar vervoer, reisinformatie, mobiliteitsmanagement, fiets en wegen, zowel voor de korte termijn als tot 2020.

40

Hoe reëel is uw ambitie om nog in deze kabinetsperiode 800 kilometer asfalt erbij te leggen op de 30 belangrijkste knelpunten als gevolg van de Spoedwet?

Het is en blijft mijn ambitie om nog deze kabinetsperiode voor de 30 projecten uit de door mij in september 2008 aangekondigde Spoedaanpak Wegen de schop in de grond te zetten. Dat is een ambitieuze doelstelling. Ik verwacht dat met de wijziging van de Tracéwet en Spoedwet en met de andere maatregelen, die ik als gevolg van de adviezen van de Commissie Elverding inzet, de nodige versnelling van besluitvorming en realisatie wordt gerealiseerd. Voorwaarden zijn wel (1) dat het wetgevingsproces én de besluitvorming rond deze projecten zorgvuldig maar wel snel doorlopen kan worden, (2) dat deze projecten in een kort tijdsbestek, naast de andere al lopende aanleg- en onderhoudsprojecten op de markt gezet kunnen worden en (3) dat de verkeershinder, die door de wegwerkzaamheden ontstaat, op een aanvaardbaar niveau zal worden gehouden. Ik ga er daarbij van uit dat eventuele gerechtelijke procedures snel worden doorlopen. Voor de te realiseren kilometers asfalt verwijs ik naar het antwoord op de vragen 5 en 6 naar aanleiding van Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting.

41

Waar gaat het voor «Meer kwaliteit leefomgeving» begrote bedrag van € 16,875 miljoen concreet naartoe?

Deze begrote middelen worden aangewend voor de Meerjarenprogramma's Ontsnippering en Bodemsanering. Zie ook het antwoord op vraag 92 van Hoofdstuk XII. De aanleg van navolgende ecodeucten zijn in 2009 voorzien.

- A1 (Hoog Buurlo en Laren)
- A2–A67 (Groote heide en Weerterbos)
- A28 (Huis ter Heide)
- A35 (Natte Doorbraak)
- A27 (Bosberg)

Daarnaast zijn in 2009 navolgende bodemsaneringen voorzien: saneringen van een tankstation aan de A7 (Gemeente Wieringermeer), de Sniep (Gemeente Diemen), Slibdepot (Gemeente Barendrecht), een gasfabriek (Gemeente Hellevoetsluis) en een Ventilatiegebouw bij de Velsertunnel.

42

Kunt u een overzicht geven van de maatregelen in het «Programma Filevermindering» en de daaraan verbonden kosten en baten?

Nog in 2008 wordt de evaluatie van het programma filevermindering afgerond. Ik zal u over de uitkomsten begin 2009 informeren.

43

Kunt u een overzicht geven van de maatregelen die onder ZSM I en II nog in deze kabinetsperiode worden uitgevoerd en een fasering aangeven, inclusief datum van oplevering, voor alle 55 projecten, gelet op uw

ambitie om «het grootste deel nog voor het einde van deze kabinetsperiode op te leveren»?

In het MIRT-projectenboek zijn op pagina 91 t/m 97 voor ZSM 1 en 2 de projecten overzichtelijk weergegeven. Hierbij is tevens per project aan gegeven wanneer het besluit (WAB of TB) wordt genomen, wanneer de realisatie start en wanneer het wordt opgeleverd. Voor alle projecten kan ik in deze kabinetsperiode het besluit nemen. Om de besluitvorming te versnellen heb ik het wetsvoorstel versnelling besluitvorming wegprojecten naar de Tweede Kamer gestuurd. Ik streef er naar om in deze kabinetsperiode de realisatie van alle projecten te starten en een substantieel deel open te stellen. Vanwege de grote hoeveelheid wegwerkzaamheden die in de komende jaren, veelal gelijktijdig, moeten worden uitgevoerd om deze ambitie waar te maken, doe ik onderzoek naar de daarmee gepaard gaande verkeershinder en ben ik met het bedrijfsleven in overleg om te bezien hoe zij kunnen bijdragen om deze ambitie waar te maken.

44

Kunt u de Kamer een raming doen toekomen van de extra kosten verbonden aan alle vertragingen van wegenprojecten in de afgelopen twee jaar?

VenW raamt de kosten van projecten integraal, uitgesplitst naar de planstudiekosten en de realisatiekosten. «Kosten van vertraging» worden niet apart geraamd. Deze kunnen dus ook niet separaat worden aangegeven. De gevolgen van de luchtproblematiek brengen in algemene zin de volgende extra kosten met zich mee.

- Onderzoekskosten, doordat de luchtonderzoeken opnieuw moeten worden uitgevoerd. Daarbij kan een domino-effect optreden als overige onderzoeksgegevens verouderen waardoor ook deze opnieuw moeten worden berekend.
- Capaciteitskosten, doordat planstudies een langere doorlooptijd hebben en projectteams hiervoor in stand gehouden moeten worden. Maatschappelijke kosten door de vertragingen blijven de files langer bestaan en dit kost de maatschappij extra geld.

45

Kunt u uiteenzetten waarom vernietiging door de Raad van State van het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden tot 3 jaar vertraging leidt (oplevering in 2014 in plaats van in 2011)?

Op het moment dat het Tracébesluit A4 Burgerveen–Leiden in februari 2006 genomen werd, waren de onderhandelingen met de markt over de realisering in volle gang. Bij het tekenen van het contract met de aannemer in december 2006 ben ik uitgegaan van oplevering in 2011. Dit jaartal leek onder gunstige omstandigheden haalbaar. De uitspraak van de Raad van State die eerst in juli 2007 kwam heeft hier een ingrijpend effect op gehad. Allereerst is er een nieuwe methodiek ontwikkeld om tot gebiedsafbakening voor luchtonderzoek te komen. De resultaten zijn inmiddels zover dat ze tot een nieuw Ontwerp Tracébesluit kunnen worden verwerkt. Dit besluit is nodig omdat ook op andere onderdelen zich in de loop der tijd wijzigingen in wetten regelgeving hebben voorgedaan. Ik verwacht daarom dat ik in de eerste helft van 2009 het nieuwe Tracébesluit kan nemen. Voor de weg kan dan in het najaar de spa in de grond. Volgens de aannemer kan het werk dan in 2014 worden opgeleverd.

46

Heeft u kennis genomen van de recente oproep van het MKB om € 1 miljard extra te investeren in het onderliggende (provinciale) wegennet en

wat is daarop uw reactie? Deelt u de mening dat er structureel meer moet worden geïnvesteerd in het onderliggende wegennet? Zo ja, bent u voornemens daartoe initiatieven te ontplooiën?

Ja, ik heb kennisgenomen van de oproep van het MKB. Om te komen tot een robuust netwerk is de samenhang tussen hoofdwegennet en onderliggend wegennet cruciaal. Dit is een van de kernpunten uit de Mobiliteits-Aanpak die ik u op 22 oktober 2008 heb gestuurd. Een samenhangend wegennet bestaat uit het hoofdwegennet, onderliggende (provinciale) wegen en de (belangrijkste) stedelijke wegen. Robuustheid garandeert voldoende capaciteit voor de verwerking van structurele drukte en de inpassing van onderhoudswerkzaamheden. Robuustheid houdt daarnaast in dat er bij onderhoudswerkzaamheden, incidenten en calamiteiten voldoende alternatieve routes beschikbaar zijn. Zo krijgen reizigers meer keuzemogelijkheden. N-wegen van Rijk en decentrale overheden kunnen een belangrijke rol spelen in de bereikbaarheid van gebieden, maar ook in de robuustheid van het totale systeem, bijvoorbeeld doordat ze een parallelle structuur vormen. Daardoor kunnen ze in het geval van een ongeluk of bij onderhoudswerkzaamheden als uitwijkroute dienen. Een samenhangend netwerk creëren vraagt om een sterke gezamenlijke aanpak, waarin Rijk, provincies, stadsregio's, waterschappen en gemeenten afspraken maken over onder meer een gezamenlijke sturingsfilosofie, een gezamenlijk uitvoeringsprogramma, incidentmanagement en omleidingsroutes bij calamiteiten. Dit krijgt een plaats in de gebiedsagenda's van Rijk en decentrale overheden. Of er structureel méér moet worden geïnvesteerd in het onderliggend wegennet moet uit de gebiedsagenda's blijken.

47

Welke top 20 provinciale wegen moeten volgens u als eerste worden aangepakt?

In het actieprogramma wegen, dat onderdeel is van de Mobiliteitsaanpak, hebben rijk en regio gezamenlijk gezien welke kosteneffectieve kortetermijnmaatregelen getroffen kunnen worden om de aansluiting tussen hoofdwegennet en onderliggend wegennet en openbaar vervoer te verbeteren.

Dat heeft er bijvoorbeeld in geresulteerd dat de provincie Noord-Holland de N205 eerder gaat verbreden en we een aantal maatregelen treffen, waardoor de N201/N205/N207 kunnen worden bijgeschakeld bij het hoofdwegennet in geval van verstoringen en evenementen. De komende periode gaan Rijk en regio gebiedsagenda's voor een betere bereikbaarheid uitwerken. Welke provinciale wegen onderdeel zijn van het samenhangend en robuust wegennet bepalen we gezamenlijk. Ook moet duidelijk worden of er iets aan die wegen moet gebeuren. De provincies hebben hier het voortouw en hebben hier hun eigen verantwoordelijkheid.

48

Klopt het dat er in het bedrag van € 3,2 miljard, dat beschikbaar is voor het project A1/A6/A9, geen IJmeerbrug is inbegrepen en ziet u deze brug nog als integraal onderdeel van dat plan?

Het klopt dat in het bedrag dat beschikbaar is voor het project A1/A6/A9 geen wegverbinding via het IJmeer begrepen is. Deze wegverbinding maakt ook geen onderdeel meer uit van het project.

49

Wordt de € 900 miljoen die voor het oorspronkelijke plan voor de verbinding A6/A9 méér beschikbaar was dan de € 3,2 miljard die nu is gereserveerd voor het project A1/A6/A9, gereserveerd voor verbetering van de verbinding Amsterdam–Almere, bijvoorbeeld voor een IJmeerbrug?

Zoals de minister van Financiën in zijn brief van 30 juni 2008 aan de Tweede Kamer heeft aangegeven, wordt het resterende bedrag van € 980 miljoen uit de FES-reservering van € 4,5 miljard, die voor de verbetering van de bereikbaarheid in de Noordvleugel van de Randstad beschikbaar was, gereserveerd voor VenW-middelen, die gericht zijn op verbetering van de mobiliteit in den brede. Met de MobiliteitsAanpak is hieraan invulling gegeven.

50

Waarom is er nog geen taakstellend budget voor A13/A16/A20 en voor een tweede oeververbinding Rotterdam opgenomen?

In het MIRT 2009 is wel een taakstellend budget opgenomen in deze fase van het project A13/16/20. Het rijk gaat er vooralsnog vanuit dat € 1 000 mln voldoende is voor de financiering van het project. Er is voor dit project € 650 mln beschikbaar. Tevens wordt ervan uitgegaan dat € 350 mln aan toelagen kan worden ingezet. Op dit moment is er nog geen sprake van een planstudie tweede oeververbinding. In het Randstad Urgent programma is de verkenning naar de tweede ontsluiting van de haven opgenomen. De resultaten van deze verkenning zullen worden meegenomen in de brede, integrale, multimodale MIRT-Verkenning Ruit Rotterdam. In deze verkenning wordt de bereikbaarheidsproblematiek in de regio Rotterdam (inclusief de haven en het Westland) in kaart gebracht. De uitkomst van de verkenning zal een breed gedragen probleemstelling met een voorkeursalternatief voor de oplossing van de bereikbaarheidsproblematiek zijn. Als de tweede ontsluiting van de haven via een tweede oeververbinding onderdeel uitmaakt van het voorkeursalternatief, dan zal dan hiervoor een taakstellend budget moeten worden overeengekomen en kan de planstudie worden gestart.

51

Waarom is er € 30 miljoen vanuit het Infrastructuurfonds toegevoegd aan de Zuidasonderneming? Hoort dit geld niet aan infrastructuur uitgegeven te worden? Zo ja, waarom wordt het hier dan aan een onderneming uitgekeerd?

Zie ook het antwoord op vraag 34. Bij het Infrafonds dit geld is bestemd voor de benodigde uitbreiding van de hoofdinfrastructuur bij de Zuidas. Uitgangspunt van de aan uw Kamer beschikbaar gestelde bestuurs-overeenkomst Zuidas is dat deze hoofdinfrastructuur wordt gerealiseerd door de nog op te richten Zuidasonderneming, als onderdeel van het Dokmodel. Verkeer en Waterstaat draagt daaraan dan bij door middel van een subsidie van € 479 miljoen (prijspeil 2006), op basis van een disconteringsvoet van 6,6%. De € 30 miljoen euro betreft de indexatiecorrectie, rekening houdend met de bestuurlijk overeengekomen bijdrage in netto contante waarde.

52

Wat is de status van mogelijk te starten verkenningen in het licht van het advies van de Commissie Elverding?

Het kabinetsstandpunt naar aanleiding van het advies van de Commissie Elverding is leidend voor de opzet van nieuw te starten verkenningen. Belangrijke elementen daarvan zijn een expliciet startbesluit, participatie, een goede afstemming tussen betrokken besturen over opzet en doel van de verkenning, de relatie tussen ruimte en verkeer en vervoer. Deze verkenningen dienen binnen twee jaar te resulteren in een breed bestuurlijk gedragen voorkeursalternatief. Bij de opzet van de nieuwe verkenningen wordt ook al zoveel als mogelijk geanticipeerd op de vereenvoudiging van rekenmodellen. Met de vereenvoudiging van het mer en de

koppeling met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit wordt rekening gehouden. Ook wordt geanticipeerd op aanpassing van de voorgestelde wetswijzigingen, waarin is opgenomen dat deze terugwerken tot 1 januari 2009.

53

Hoe verhouden de projecten Actieplan Groei Spoor, Reistijdverbetering en Toegankelijkheid Spoor zich financieel tot de andere bestedingen op 13.02 en uit welke subposten komt het budget voor deze projecten?

De totale beschikbare middelen vanuit de VenW-begroting op art. 13.02 bedragen voor 2009 € 1 633,831 mln. De genoemde projecten vallen allemaal binnen de categorie «kleine infra en overige projecten» (Art. 13.02.05). Binnen dit subartikel wordt een aantal belangrijke projecten separaat zichtbaar gemaakt. Voor artikel 13.02.05 is een totaalbudget opgenomen van € 332,980 mln. Voor 2009 is respectievelijk € 71,863 mln opgenomen voor Toegankelijkheid, € 23,8 mln voor Reistijdverbetering en € 75 mln voor Actieplan Groei op het spoor. De middelen voor de subpost Reistijdverbetering zijn afkomstig uit het amendement Van Hijum/Dijksma (Kamerstuk 30 800 A, nr. 18). De middelen voor de subpost Actieplan Groei op het Spoor komen uit de beperkte herprioritering binnen het aanlegprogramma spoor (zie ook antwoord op IF vraag 71). De maatregelen van het Actieplan Groei op het Spoor zijn op dit moment onderdeel van artikelonderdeel 13.02.05. Gaandeweg zal een nadere invulling van de budgetten plaatsvinden over de exacte maatregelen in de volgende begroting over de Infra artikelen 13.02 en 13.03 en deel hoofdstuk XII.

54

Wanneer wordt het onderzoek naar het rijden met 160 km/uur op daarvoor geschikte baanvakken op het spoor afgerond?

Op 10 juni 2008 (Kamerstuk 29 984, nr. 138) heb ik uw Kamer een afschrift gestuurd van de door mij toegezegde brief aan de Europese Commissie over de mogelijkheden om door middel van aanpassingen aan het bestaande ATB-systeem 160 km/u te kunnen rijden. Op 2 juli 2008 heeft de Europese Commissie daar schriftelijk op geantwoord. De Europese Commissie geeft daarbij duidelijk aan dat de optie «ATB code 147» niet is toegestaan op basis van de Europese wet- en regelgeving.

In het Algemeen Overleg met uw Kamer op 2 oktober 2008 heb ik toegezegd te onderzoeken welke mogelijkheden de optie «ATB code groen» biedt om 160 km/u te gaan rijden. De ChristenUnie vraagt daar ook om in haar notitie «Slimmer, Sneller en Zuiniger op het spoor» (11 oktober 2008). Zoals ik heb aangegeven in het Algemeen Overleg met uw Kamer op 29 oktober 2008 zal ik hier dan ook op korte termijn een haalbaarheidsonderzoek naar laten uitvoeren. Dat zal naar verwachting vóór het kerstreces afgerond zijn. In datzelfde Algemeen Overleg heb ik aangegeven dat ik aan NS aanbied om een bijdrage van maximaal 50% te doen voor de kosten van de materieelombouw naar «ATBL(-NL)», een andere mogelijke optie voor de gewenste snelheidsverhoging naar 160 km/u. Ik verlang van NS vóór het kerstreces een reactie op dit aanbod. Dan zal naar verwachting ook het haalbaarheidsonderzoek naar ATB code groen afgerond zijn.

55

Kunt u overzichtelijk aangeven welke verzoeken voor onderscheidenlijk extra spoorlijnen; spoorverdubbeling; extra inhaalsporen en langere perrons door lagere overheden bij u zijn ingediend en wat uw reactie daarop is (geweest)?

Verzoeken van lagere overheden om extra spoorlijnen, spoorverdubbeling, extra inhaalsporen en langere perrons worden over het algemeen niet bij mij ingediend. De lagere overheden wenden zich zeker wat betreft aanpassingen aan de bestaande infrastructuur meestal rechtstreeks tot ProRail. De wel bij mij bekend zijnde verzoeken zijn alle onderwerp geweest van de bestuurlijke overleggen over het MIRT in de afgelopen tijd. Over de uitkomsten wordt u jaarlijks in zowel het voorjaar als het najaar geïnformeerd. Het gaat hierbij om onder meer:

- Randstadspoor, Regionet en Stedenbaan: het betreft hier spoorse maatregelen zoals extra sporen en aanpassingen van stations (zoals Driebergen-Zeist keervoorziening) om de door de regio gewenste extra Sprinters te kunnen laten rijden. Deels zijn maatregelen al onderdeel van het MIT 2009 (zie MIRT-bladen Vleuten-Geldermalsen, Regionet en Spoorzone Delft). In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer zullen verdere stappen worden onderzocht op de betreffende PHS-corridors
- Extra infrastructuur ten behoeve van extra Sprinters Amersfoort–Harderwijk: op initiatief van de regio loopt er een haalbaarheidsstudie door ProRail. Ik wacht de uitkomsten daarvan af
- Kolibri: dit regionale project is onderdeel van maatregelen uit het MIRT respectievelijk het pakket van het Noorden (RegioSpecifiek Pakket Zuiderzeelijn)
- Deltalijn: het realiseren van een vlotte doorstroming van de ICE is onderdeel van de planstudie van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.
- Mogelijke nieuwe spoorlijn Utrecht–Breda: naar deze spoorlijn vindt op dit moment een audit plaats door KIM naar de vervoergegevens en ProRail bezig met een toets op de kostenraming. Zoals toegezegd in de beantwoording op de kamervragen (nr. 2171, 2007–2008 d.d. 3 april 2008) streef ik ernaar de Tweede Kamer voor de MIRT-behandeling op 14 december 2008 de resultaten te presenteren
- Spoorse doorsnijdingen: een eerste tranche van 61 projecten is toegewezen. Zoals bekend is er een tweede tranche spoorse doorsnijdingen opgenomen in het MIRT 2009. Op basis van de ingediende concrete voorstellen wordt een selectie gemaakt binnen het beschikbare budget.
- Aanpassingen aan regionale spoorlijnen zoals Arnhem–Doetinchem, de Valleilijn en dergelijke: deze zijn onderdeel van de Quick Scan regionale spoorlijnen
- Aanpassingen aan de Hoekselijn: in maart 2009 zullen in het kader van Randstad Urgent ten aanzien van de Planstudie Den Haag–Rotterdam keuzemomenten worden vastgesteld voor maatregelen betreffende onder andere de ontkoppeling van de Hoekse lijn
- Goederenvervoer Zeeland–Antwerpen; zoals in antwoord op vraag 71 aangegeven wordt in het kader van de planstudie routing goederenvervoer het afwikkelen van het goederenvervoer van en naar Zeeland onderzocht. Dit maakte eerder ook onderdeel uit van project VERA. Welke maatregelen daarvoor nodig zijn kan worden bepaald op basis van de uitkomsten van deze planstudie.

Zoals bekend zijn alle spoorprojecten die in de komende jaren gerealiseerd worden opgenomen in het MIRT. Hier verwijs ik kortheidshalve naar. Verder heb ik in de Mobiliteitsaanpak aangegeven dat het kabinet zich ook wil richten op de regionale spoorlijnen. Nader onderzoek moet uitwijzen hoe de problemen (op het gebied van capaciteit, punctualiteit) op efficiënte en effectieve wijze kunnen worden aangepakt. In een aantal gevallen is hier al onderzoek naar gaande. In deze quick scan is voor regionale lijnen een aantal voorstellen onderzocht. Ten slotte ontvangt de Kamer een reactie op de motie Verdaas (Internationaal spoorvervoer) en op de initiatiefnota «Grenzeloos Genoeg(en)? Visie op grensoverschrij-

dend regionaal personenverkeer» van de kamerleden Koopmans en Cramer.

56

In hoeverre is het reëel om bij de stijgende bouwprijzen voor ProRail nog aanbestedingsmeevallers à € 78 miljoen te verwachten tot 2012?

Aanbestedingsmeevallers zijn het afgelopen jaar minder groot uitgevallen dan de jaren daarvoor. In de ramingen van de aanbestedingsresultaten was daar ook rekening meegehouden. De aanbestedingsresultaten zijn gevolg van zowel conjunctuur als van innovatief aanbesteden. Per branche bestaan bovendien grote verschillen, echter tot 2012 lijkt een aanbestedingsresultaat van € 78 miljoen haalbaar.

57

Wat betekent de genoemde «technische verwerking» van € 78 miljoen op het project 2e fase Betrouwbaar Benutten? Welk bedrag is voor BB21 nog niet besteed ten behoeve van dit project?

Prorail verwacht in de periode 2005–2012 € 238 mln aan aanbestedingsresultaten te kunnen realiseren. Grotendeels konden die nog niet worden toegerekend aan specifieke projecten en is gekozen voor een constructie van «technische verwerking» op het project 2e fase Herstelplan Spoor. Dit betekent dat als zich in de toekomst op andere projecten een aanbestedingsmeevaller voordoet deze wordt verrekend met de «technische verwerking» ten laste van het Herstelplan.

58

Is met de voorschotten van in totaal € 25 miljoen voor de schadevergoeding voor de HSA al rekening gehouden met de extra vertraging van de HSL (uit voortgangsrapportage 23 over de HSL-Zuid blijkt dat nu rekening wordt gehouden met juli 2009)?

Nee, deze voorschotten hebben betrekking op de schadevergoeding van € 37,5 mln. die met HSA is overeengekomen naar aanleiding van de verschuiving van de Aanvangsdatum vervoer van april 2007 naar oktober 2008.

59

Hoe wordt het na de reeds door de HSA ontvangen voorschotten resterende bedrag van de schadevergoeding (€ 12,5 miljoen) gedekt?

De dekking hiervoor is gevonden in het reguliere spoorbudget

60

Welke additionele schadevergoeding verwacht u aan de HSA te moeten betalen nu de aanvangsdatum voor de HSA-Zuid opnieuw is verschoven en hoe is daarmee in de desbetreffende budgetten rekening gehouden?

Op dit moment kan ik hierover nog geen uitspraak doen. Bij verschuiving van de Aanvangsdatum is contractueel een schadevergoeding onvermijdelijk. De hoogte wordt bepaald door de mate van uitstel. Ik hoop daarover binnen enkele weken uitspraken te kunnen doen. Dan zal ik ook de dekking aangeven.

61

Kunt u toelichten waarom de gewijzigde scope van de spoortunnel bij Delft (€ 40 miljoen voor het uitgraven van een viersporige tunnel) tot 2 jaar (!) vertraging leidt (oplevering in 2013 in plaats van 2011)?

Niet alleen de gewijzigde scope van de spoortunnel Delft heeft geleid tot een aanpassing van het oplevermoment, maar ook het wegnemen van het financiële tekort als gevolg van het aanbestedingsresultaat was daar debet aan. De aanbestedingsprocedure heeft door tussentijdse scopewijzigingen meer tijd geleverd. De aanbesteding is gestart met de ambitie een zo groot mogelijke scope te realiseren. Uit de prijsaanbieding bleek echter dat de ambitie moest worden bijgesteld, wat heeft geleid tot scopeaanpassing. Vervolgens is het Rijk gevraagd extra middelen beschikbaar te stellen voor een toekomstvast ligging ter hoogte van het DSM terrein en het viersporig uitgraven van de spoortunnel. Nadat het Rijk daarmee had ingestemd, is de scope en de uitvraag daarop aangepast, met de gevolgen voor de planning van de aanbestedingsprocedure. De verwachting is nu dat de spoortunnel bij Delft in de eerste helft van 2013 wordt opgeleverd. Dat is niet geheel te wijten aan de tussentijdse scopewijzigingen, maar is ook het gevolg van de tijd die benodigd was om financiële dekking te vinden voor de tekorten die Delft als risicodragers van het project Spoorzone Delft daarnaast had gemeld. Dit heeft voor het spoorse deel van het project Spoorzone Delft geleid tot het beschikbaar stellen van additionele middelen door Delft, de provincie Zuid-Holland, de stadsregio Rotterdam, de stadsregio Haaglanden en het Rijk, als ook het terugnemen door het Rijk van het spoorse deel van het project Spoorzone Delft als regulier MIRT aanlegproject. De aansturing van de bouw van de spoortunnel Delft is daarmee na de gunning in juli 2008 weer een zaak van het Rijk geworden.

62

Waaruit bestaan de € 87 miljoen aan «ontsnipperingsmaatregelen» spoor (IF productartikel 13)?

De geplande/benodigde maatregelen zijn grotendeels benoemd in het in 2004 aan de Kamer toegezonden Meerjarenprogramma Ontsnippering (Kamerstuknr. 29 652, nr. 1). Doel van de maatregelen is te komen tot een netwerk van natuurgebieden, die onderling verbonden zijn door ecologische verbindingzones. De maatregelen betreffen het aanleggen van faunapassages zoals ecoducten, -duikers en tunnels. Op een aantal plaatsen worden de maatregelen nog uitgewerkt.

63

Waarom kost het project Fietsenstalling Amsterdam € 33 miljoen en hoe hoog is de kostprijs per fiets per gerealiseerde stalling?

In het MIRT voor 2009 is voor het in de vraagstelling genoemde project € 28 miljoen exclusief BTW gereserveerd voor 10 000 fietsplekken. De maximale kostprijs per fietsplek is derhalve € 2800,- (prijspeil 2008, exclusief BTW) hetgeen inclusief BTW € 3300,- betekent. ProRail heeft daarbij in de planstudie de opdracht om te zoeken naar oplossingen die voor een substantieel lager bedrag kunnen worden gerealiseerd. Vanwege het gebrek aan ruimte in de directe omgeving van Amsterdam Centraal en de complexe situatie op en rond het station is het echter de vraag of dit mogelijk blijkt. Onderzoeken voor de bouw van stallingplaatsen onder en boven de sporen aan de westzijde van het station heeft uitgewezen dat het beschikbare taakstellende budget niet toereikend zal zijn. Een financieel haalbaar voorstel tot realisatie van 7000 stallingplaatsen onder het wateroppervlak van het Westelijk Oost Havenfront leidt vooralsnog niet tot overeenstemming met de gemeente Amsterdam.

64

Draagt de gemeente Amsterdam bij aan de kosten van het project Fietsenstalling Amsterdam en zo ja, hoeveel?

De gemeente Amsterdam draagt op dit moment niet bij aan de kosten van het project.

65

Is over de vermogensconversie al overeenstemming met de NS (en ProRail) bereikt?

Financiën voert als aandeelhouder de gesprekken met NS over de vermogensconversie in de vorm van het superdividend. De gesprekken verkeren naar ik begrijp in de afrondende fase.

66

Kunt u inzicht in geven in de extra kosten voor beheer en onderhoud waartoe de € 4,5 miljard aan investeringen in het spoor en betere benutting leiden? Kunt u aangeven hoe die extra kosten structureel worden gedekt?

Binnen de € 4,5 mld is rekening gehouden met de extra kosten beheer en instandhouding voor de periode t/m 2020 als gevolg van de extra infrastructuur die voor PHS in gebruik wordt genomen.

Deze kosten zijn in de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse (LMCA) Spoor door VenW indicatief ingeschat op € 240 mln (bijlage bij Kamerstuk 29 644, nr. 85, blz. 59 Eindrapport LMCA Spoor) en maken onderdeel uit van de € 4,5 mld. In het recente rapport van de spoorsector «Verkenning benodigd investeringsvolume» (Kamerstuk 29 984, nr. 148) voorziet de sector ten aanzien van het onderdeel beheer en onderhoud het volgende. De jaarlijkse extra onderhoudskosten worden geschat op 1½ à 2% van de investeringskosten per jaar. Het gemiddeld aantal onderhoudsjaren is, uitgaande van een realisatie in de periode 2013–2020, 4 jaar (exclusief OV SAAL). Dit levert een bevestiging op van het beeld zoals eerder door VenW gegeven. De extra kosten voor beheer en instandhouding worden voor de periode tot 2020 (naast extra inkomsten voor ProRail uit de gebruiksvergoeding) dus uit het budget van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer gedekt.

67

Kunt u aangeven of er ook gezocht is naar andere financieringsbronnen voor de realisatie van de spoorambities dan de bronnen die genoemd worden bij de huidige dekking?

Uiteraard is bij het zoeken naar financieringsbronnen voor de realisatie van de spoorambities gekeken naar andere financieringsbronnen. Voor elke modaliteit moeten de passende maatregelen en middelen worden gevonden. Een én-én-benadering is nodig voor alle modaliteiten. Uitgangspunt was dan ook om de financiering van het Programma Hoogfrequent Spoor zoveel mogelijk binnen de spoorsector te vinden. De financiering van de € 4,5 mld is opgebouwd vanuit OV-SAAL à € 1,35 mld, € 800 mln enveloppen OV en een beperkte herprioritering binnen het spoorprogramma van per saldo € 350 mln. De resterende € 2 mld zal via de vermogensconversie, leenfaciliteit en de concessieprijs worden ingevuld. Ik verwacht u tijdens de begrotingsbehandeling begin december meer informatie te kunnen geven over de stand van zaken.

68

Wat zijn de gevolgen voor NS van de vermogensconversie naar ProRail; hoe wordt de financiële positie van NS erdoor beïnvloed en waarom vindt u dit verantwoord?

Het superdividend komt uit het vermogen NS. De minister van Financiën heeft als aandeelhouder geconstateerd dat sprake is van overtollig

vermogen. Dat is objectief te bepalen en wordt in goed overleg tussen de aandeelhouder en NS vastgesteld. Dat is dus verantwoord. Ik heb met de minister van Financiën afgesproken dat dit vermogen binnen de spoorsector blijft en wordt ingezet voor de spoorambities.

69

Wat wordt bedoeld met de opmerking dat Financiën waar nodig eventuele kasritmeverschillen binnen het generale beeld zal proberen op te vangen? Kunt u een indicatie geven van de bedragen waar het om kan gaan en wat is de oplossing als Financiën de verschillen niet kan opvangen?

Hiermee wordt het volgende bedoeld. De middelen die via de vermogensconversie en de concessievergoeding beschikbaar komen, dienen ter dekking van de spoorambities. Indien deze middelen niet op het juiste moment beschikbaar komen ten opzichte van de uitgaven, ontstaan kas(ritme)verschillen. Op basis van de planstudies PHS zal duidelijk worden welke kasritmes nodig zijn om de projecten PHS te kunnen uitvoeren. Met Financiën is een afspraak gemaakt dat getracht zal worden om eventuele kasritmeverschillen op te lossen via het generale beeld waardoor dit niet binnen het Infrastructuurfonds hoeft te worden opgevangen. Mocht dit via het generale beeld niet mogelijk blijken dan zal ik in overleg treden met de Minister van Financiën.

70

Welke herprioritering vindt er precies plaats binnen het aanlegprogramma spoor?

Er heeft een beperkte herprioritering plaatsgevonden binnen het aanlegprogramma spoor. Dit betreft de niet bestemde gelden voor het Traject Oost en VERA (voor beide projecten in totaal € 550 mln). Hiervan is € 200 mln ingezet voor het Actieplan Groei op het spoor, daar dit niet zoals beoogd uit de enveloppen coalitieakkoord kon worden gefinancierd. In ruil daarvoor wordt een groter deel van de enveloppen ingezet voor de dekking van de € 4,5 mld.

71

Welke projecten worden bedoeld met «projecten die door de nieuwe ambitie voor hoogfrequent spoorvervoer minder urgent zijn geworden», waardoor € 350 miljoen wordt hergeprioriteerd binnen het aanlegprogramma spoor en waaruit is definitief gebleken dat deze projecten minder urgent zijn?

Er heeft een beperkte herprioritering plaatsgevonden binnen het aanlegprogramma spoor. Dit betreft de niet bestemde gelden voor het Traject Oost en VERA (voor beide projecten in totaal € 550 mln). Hiervan is € 200 mln ingezet voor het Actieplan Groei op het spoor, daar dit niet zoals beoogd uit de enveloppen coalitieakkoord kon worden gefinancierd. In ruil daarvoor wordt een groter deel van de enveloppen ingezet voor de dekking van de € 4,5 mld. Wat betreft Traject Oost zijn de middelen minder urgent omdat voor de nog niet bestemde middelen de maatregelen nog niet waren uitgewerkt. Daarom zijn deze middelen aan PHS toegevoegd omdat het grotendeels dezelfde corridor betreft. Daarbij zal het goederenvervoer steeds meer gebruik maken van de Betuweroute in plaats van het traject Utrecht–Arnhem. In het kader van de planstudie PHS wordt bezien op welke wijze de ICE naar Duitsland een vlotte doorstroming kan worden geboden, zodat reistijden kunnen worden bekort. Wat betreft het project VERA is om de volgende redenen dit project geherprioriteerd. Het onderzoek naar een nieuwe goederenverbinding Roosendaal–Antwerpen is opgestart op het verzoek van België (HSL-verdrag 1996). Op het moment van besluitvorming (maart 2002) heeft België aangegeven

geen behoefte meer te hebben aan deze nieuwe goederenverbinding. In de eindbeeldstudie voor de primaire goederenspoorverbinding Rotterdam–België (RoBel) is al eerder geconcludeerd dat de vervoersprognose en de omgevingshinder langs de bestaande spoorlijn geen spoedige aanleg van een nieuwe goederenspoorlijn tussen Rotterdam en Antwerpen noodzakelijk maken (zie ook MIRT 2008). In het kader van de planstudie routing goederenvervoer wordt wel het afwickelen van het goederenvervoer van en naar Zeeland onderzocht. Dit maakte eerder ook onderdeel uit van project VERA. Welke maatregelen daarvoor nodig zijn kan worden bepaald op basis van de uitkomsten van deze planstudie.

72

Waar zijn momenteel de grootste knelpunten op de vaarwegen?

Er zijn diverse knelpunten op de vaarwegen. De grootte en urgentie van knelpunten zijn leidend bij de planning in het MIRT. De planning in het MIRT geeft daarom een goede indicatie van het belang van knelpunten. Van de MIRT-projecten die in de planstudiefase zitten zijn de knelpunten op de Waal (overnachtingshavens), Lemmer-Delfzijl (bruggen), Twentekanaalen (vaarweg + sluis Eefde), Lekkanaal (Beatrixsluis), vaarweg Eemshaven en de keersluis Zwartsluis de grootste knelpunten. Van de projecten in de realisatiefase springen de projecten op de Maasroute, Lemmer–Delfzijl en de Zuid-Willemsvaart er qua grootte en belang uit.