

Vergaderjaar 2010–2011

**32 500 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2011**

**Nr. 6**

### **VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 17 november 2010

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu<sup>1</sup>, 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. De daarop door de regering gegeven antwoorden zijn hierbij afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de commissie,  
Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Dijkzma, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), voorzitter, Slob, A. (CU), Haverkamp, M.C. (CDA), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Koppejan, A.J. (CDA), Graus, D.J.G. (PVV), Ouwehand, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Veldhoven, S. van (D66), Koolmees, W. (D66), ondervoorzitter, Huizing, M.E. (VVD), Leegte, R.W. (VVD) en Vacature, (PVV).  
Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Koopmans, G.P.J. (CDA), Lucas, A.W. (VVD), Vermeij, R.A. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Hijum, Y.J. van (CDA), Bontes, L. (PVV), Thieme, M.L. (PvdD), Bochove, B.J. Van (CDA), Karabulut, S. (SP), Agema, M. (PVV), El Fassed, A. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Boer, B.G. de (VVD), Lodders, W.J.H. (VVD) en Bommel, J.J.G. van (PVV).

1

*Wat zal het effect zijn op de budgetten van het Infrastructuurfonds (IF) van de maatregel uit het regeerakkoord om het Fonds Economische Structuurvoorziening (FES) niet te voorzien van additionele voeding?*

In de huidige begroting van het Infrastructuurfonds is geen rekening gehouden met additionele FES-voeding. Zie verder het antwoord op vraag 67.

2

*Zult u bij het onderzoek naar de onderdoorgang bij Didam, anticiperend op de toekomstige spooruitbreiding, ook de mogelijkheid van een onderdoorgang die geschikt is voor twee sporen betrekken?*

Zoals aangegeven in de brief aan de Kamer van 13 oktober 2010 (Kamerstuknummer 29 984-235) zal ik met de gemeente Montferland en de provincie Gelderland in overleg treden over de resultaten van een verkennende studie naar een ongelijkvloerse spoorwegovergang in de nog nieuw aan te leggen Randweg Zuid met de kruising spoorbaan Winterswijk – Zevenaar ter vervanging van de bestaande gelijkvloerse overweg Kerkwijkweg te Didam. In deze discussie zal ook een eventuele spoorverdubbeling worden meegenomen.

3

*Om welke reden verloopt de realisatie van overnachtingshaven Lobith en van de nieuwe sluizen bij de Kreekrak, Volkerak, Lemmer en Delfzijl zo traag?*

Ten aanzien van de realisatie van de overnachtingshaven bij Lobith is gebleken dat het meer tijd vergt om de alternatieven en de effecten daarvan op de natuur goed in beeld te brengen. Het ministerie is daar nog volop mee bezig in overleg met betrokken partijen in de regio. Voor de Volkeraksluizen geldt dat ik met de betrokken regio's in het bestuurlijk overleg van juli 2010 een startbeslissing heb genomen om een verkenning naar capaciteitsproblemen te starten. Deze verkenning moet medio 2012 resulteren in een voorkeursbeslissing.

Vanwege de grensoverschrijdende belangen zal voor de Kreekraksluizen in overleg met België worden gezien op welke termijn het zinvol en mogelijk is om een verkenning te starten.

De voortgang van maatregelen op de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de provincies Friesland en Groningen. De knelpunten op deze hoofdvaarweg hebben met name betrekking op de vaarweg en de bruggen. De eerste fase van die maatregelen is al geruime tijd in uitvoering en de planstudie naar de 2<sup>e</sup> fase zal op korte termijn starten.

Naar mijn oordeel zijn voor de sluizen van Lemmer en Delfzijl geen capaciteitsknelpunten voorzien tot 2020.

4

*Op welke wijze wordt de vijfhonderd miljoen euro extra uit het regeerakkoord verdeeld over spoor en wegen?*

De aangekondigde € 500 miljoen extra investeringen in wegen en spoor staan op dit moment nog niet op de begroting van het Infrastructuurfonds, maar op de aanvullende post bij het Ministerie van Financiën. Ze zijn voorzien vanaf 2013 (€ 100 miljoen) en vanaf 2015 gaat het om de volledige € 500 miljoen. Een verdeling over de modaliteiten is nog niet gemaakt.

5

*Welke extra kosten voor geluidsschermen zijn noodzakelijk om de snelheidsverhoging naar 130 km/uur op de autosnelwegen, die is aangekondigd in het regeerakkoord, mogelijk te maken?*

Het kabinet heeft in het Regeerakkoord vastgelegd de maximumsnelheid op autosnelwegen te zullen verhogen en dynamische maximumsnelheden te zullen uitbreiden. Deze twee voornemens hangen nauw met elkaar samen.

Ik informeer u in het voorjaar 2011 over de resultaten van de experimenten met dynamische maximumsnelheden. Hierbij informeer ik u eveneens over de aanpak van de verhoging van de maximumsnelheid.

6

*Op welke wijze zullen de kosten van de IJmeerverbinding, waarvan de MKBA nu innovatief wordt aanbesteed, in een later stadium worden gedekt?*

De wijze van mogelijke dekking van kosten van een IJmeerverbinding is nog niet onderzocht. In het kader van RRAAM wordt momenteel onderzocht of de westelijke uitbreiding van Almere in combinatie met een IJmeerverbinding en ecologische maatregelen in het Markermeer/IJmeer kan worden geoptimaliseerd. De opdracht is om de projecten zo vorm te geven, dat de MKBA substantieel verbetert en de budgettaire consequenties aanzienlijk worden beperkt. Dit leidt in 2012 tot integraal uitgewerkte alternatieven voor bestuurlijke besluitvorming. Als er dan sprake is van een reëel plan met reële kosten en baten, kan er besluitvorming plaatsvinden over mogelijke financiële reservering.

7

*Staat het begrip «belegde ruimte» in het Fonds Economische Structuurversterking gelijk aan het begrip «juridisch verplicht»? Zo nee, wat is inhoudelijk het verschil tussen beide termen?*

Met «belegde ruimte» in het FES wordt bedoeld dat aan alle FES criteria/procedures is voldaan en besluitvorming in de Ministerraad heeft plaatsgevonden. Daarna worden de middelen overgeboekt naar de aanwezige departementale begroting.

Van «juridisch verplicht» is sprake indien er het gaat om een in rechte afdwingbare overeenkomst of beschikking. Juridische verplichtingen zijn pas aan de orde nadat FES-middelen beschikbaar zijn gesteld.

8

*Op welke wijze is, gelet op de verplichtingen die voortvloeien uit de voorschriften van de International Civil Aviation Organization, voorzien in het op niveau brengen en/of houden van de calamiteiten- en reddingsvoorzieningen op zee bij de eilanden Bonaire, Sint Eustatius en Saba?*

De verplichtingen die voortvloeien uit ICAO-voorschriften hebben betrekking op Search and Rescue (SAR) in het geval van een calamiteit op zee. Op dit moment (tot 1 januari 2011) wordt voorzien in de calamiteiten- en reddingsvoorzieningen via de bestaande departementale crisisbeheersingsorganisatie. Vanaf 1 januari 2011 wordt een passende incidentenorganisatie voor Caribisch Nederland (Bonaire, Sint Eustatius en Saba) van kracht. Daarvoor worden nu de voorbereidingen getroffen. Met de specifieke eisen van de ICAO wordt rekening gehouden bij de opbouw van de brandweer en reddingsdiensten op de eilanden.

9

*Kunt u een overzicht geven van de vrije ruimte binnen het infrastructuurfonds tot 2020 per beleidsartikel, zowel inclusief als exclusief de afspraken in het regeerakkoord?*

Voor het antwoord verwijs ik u naar het antwoord op vraag 20 MIRT. Bij het antwoord op deze vraag is een verdeling van het Infrastructuurfonds naar diverse categorieën gemaakt.

10

*Kunt u een overzicht geven van de totale financiële omvang van de opgave voor waterveiligheid per jaar van 2010 tot 2025 en daarbij de dekking vanuit zowel de reguliere begrotingsmiddelen als het Fonds Economische Structuurversterking betrekken?*

Belangrijke bouwstenen voor een dergelijk beeld zijn de resultaten van de Derde Toetsing (naar verwachting beschikbaar medio 2011) en de uitwerking van de MIRT-onderzoeken (o.a. deelprogramma Waterveiligheid, Rivieren en Kust) in het kader van het Deltaprogramma (naar verwachting beschikbaar in de periode 2011–2014). Onder andere deze bouwstenen zullen worden gebruikt bij de voorbereiding van het Tweede Nationaal Waterplan (2015), waarin in elk geval de totale opgave voor de periode tot 2025 geschetst zal worden. Daarbij zal dan ook de dekking worden aangegeven.

Wel is nu al duidelijk dat er, zoals gemeld in de brief aan de Kamer over de voortgang en evaluatie van het HWBP van 2 juli 2010, een mogelijk tekort dreigt van circa € 900–1300 miljoen voor het lopende HWBP (zie vraag HST XII vraag 89).

11

*Welke consequenties heeft de afspraak uit het regeerakkoord met betrekking tot het Fonds Economische Structuurversterking voor de uitgaven ten behoeve van waterveiligheid tussen 2015 en 2020?*

In het Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP2) zijn alle maatregelen opgenomen die voortkomen uit de Eerste en Tweede Toetsing van de waterkeringen, met uitzondering van de Versterking van de Afsluitdijk. In een brief aan de Kamer over de voortgang en evaluatie van het HWBP van 2 juli 2010 is gemeld dat er een mogelijk tekort dreigt van circa € 900–1300 miljoen voor het lopende HWBP. In de toelichting op het desbetreffende artikel in het IF en het MIRT is dit ook kort toegelicht. Het besluit in het regeerakkoord om de niet belegde ruimte uit het FES terug te laten vloeien naar de algemene middelen, betekent dat er € 208 miljoen minder beschikbaar is voor het HWBP.

Er is op dit moment dus geen financiële dekking voor alle maatregelen die op het huidige HWBP staan. Ook zijn financiële tegenvallers in de uitvoeringsfase niet uit te sluiten. Daarom worden er, zoals vermeld in de genoemde brief, onder andere door een externe taskforce nadere analyses gemaakt van de programmaraming en tegelijkertijd worden ook voorstellen uitgewerkt voor de oplossing van het budgettaire probleem. Naar verwachting is in 2011 meer zicht op een stabiele programmaraming. Dan zal duidelijk zijn voor welk bedrag nog dekking moet worden gezocht.

12

*Kunt u een overzicht geven van projecten uit het MIRT-projectenboek, waarvoor een verkenning of planstudie loopt, die niet geheel of gedeeltelijk kunnen worden gefinancierd uit het Infrastructuurfonds en waar aanvullende middelen of verlenging van het MIRT tot 2028 voor financiële dekking zouden moeten zorgen?*

Een verkenning wordt afgerond met een voorkeursbeslissing. De essentie van de voorkeursbeslissing is dat er een eenduidige en concrete scope voor het project wordt afgesproken en dat andere oplossingsrichtingen of alternatieven worden uitgesloten van verdere studie. Om een positieve voorkeursbeslissing te kunnen nemen dient er ook zicht te zijn op budgettaire dekking. Deze budgettaire dekking kan, naast een rijksbijdrage, ook bestaan uit een bijdrage van decentrale overheden dan wel private partijen.

Voor die verkenningen waarvoor nog geen voorkeursbeslissing is genomen, geldt of dat de verkenning nog gaande is, de scope van het project moet nog worden bepaald, dan wel dat er nog geen afspraken zijn gemaakt over de eventuele budgettaire dekking door betrokken partijen.

Voor de planstudieprojecten geldt dat deze door het Rijk worden gefinancierd uit het Infrastructuurfonds dan wel dat er sprake is van medefinanciering door een of meerdere decentrale overheden. Dit wordt vermeld op het desbetreffende projectblad in het MIRT-projectenboek.

Voor alle planstudies in het MIRT-projectenboek is de financiering t/m 2020 in het Infrastructuurfonds voorzien met uitzondering van die projecten waar FES-financiering is komen te vervallen en de voorziene problematiek bij de uitvoering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Middelen ten behoeve van de volgende projecten waren uit het FES voorzien: Ring Utrecht, A10 Zuid-as (deels), As-Leiden Katwijk, A12 Zoetermeer – Zoetermeer Centrum, A12 Bypass Nootdorp, A4 Zone en een gedeelte van het Hoogwaterbeschermingsprogramma.

Na invulling van de verlenging van het MIRT tot 2028 informeer ik u over de projecten die hierin worden opgenomen.

13

*Welke mijlpalen en resultaten zijn er met betrekking tot het beheer en onderhoud van het spoor in 2011?*

Onderstaand geef ik de belangrijkste activiteiten van ProRail weer die ze in 2011 uitvoert met betrekking tot het beheer en onderhoud van het spoor.

#### Onderhoud

De omvang van de activiteiten, behorend bij het kleinschalig en grootschalig onderhoud in 2011, is ongeveer vergelijkbaar met die van 2010. Het kleinschalig onderhoud voorziet in activiteiten die noodzakelijk zijn om de prestaties op het gebied van beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid te realiseren. Het gaat zowel om cyclische als incidentele onderhoudsactiviteiten. Het grootschalig onderhoud bevat die activiteiten die nodig zijn om de kwaliteit van de infrastructuur te handhaven en de levensduur op de lange en middellange termijn te realiseren. Hiermee levert grootschalig onderhoud een bijdrage aan het realiseren van de prestaties op het gebied van beschikbaarheid en veiligheid. Naast het reguliere onderhoud zal ProRail in 2011 ook verdere uitvoering geven aan de maatregelen uit het actieplan Winterhard Spoor die het risico van verstoringen van de dienstregeling door winters weer minimaliseren.

#### Vervangingen

Naast het reguliere onderhoudsprogramma voor de spoorinfrastructuur wordt in 2011 ook een aantal vervangingen doorgevoerd, onder meer:

Item	Aantal
Spoor	101 km
Dwarsliggers	23 km
Ballast	7 km
Wissels	197 stuks
Brug	4 stuks
Gelijkspanningverdeelinrichters (2011–2012)	20 stuks
Rijdraden (2011–2012)	€ 2,5 resp. 3,2 mln
Roltrappen op stations	13 stuks
Digitale camera's ter vervanging van analoge camera's	450 stuks

### *Veiligheid*

Op het gebied van veiligheid staan voor 2011 onder meer de volgende maatregelen gepland:

- Het verder terugbrengen van het aantal treinbotsingen, STS-passages, stootjukbotsingen en ontsporingen
- Installatie van ATB-Vv en het verbeteren van de zichtbaarheid en eenduidigheid van seinen en seinbeelden, ten einde STS-passages te voorkomen;
- Het operationaliseren van wielbandgebrekdetectiesysteem QuoVadis/ Gotcha en het warmloperdetectiesysteem Hot-Box met directe alarmering;
- Samen met NSR, NedTrain, DB en ACTS het aantal botsingen en ontsporingen in niet-centraal bediend gebied terugdringen;
- Het uitvoeren van «veiligheidsplan Stations».
- Uitvoering geven aan actieplan «suïcidepreventie»
- Uitvoering geven aan actieplan «overwegen».

### *Milieu en duurzaamheid*

Op het gebied van milieu staan voor 2011 onder meer de volgende maatregelen gepland:

- Implementatie nieuwe geluidwetgeving (geluidproductieplafonds)
- Methode capaciteitsmanagement vervoer gevaarlijke stoffen op vrije baan gereed als uitvoeringsdeel van het basisnet;
- Verder doorvoeren van ambities op het gebied van duurzaamheid, waaronder het opnemen van duurzaamheidscriteria in het inkoopproces.

14

*Kunt u de kostenoverschrijding van het project A1/6/9 toelichten?*

Zoals gebruikelijk is de kostenraming tussen het standpunt en het ontwerp tracébesluit nader gedetailleerd. Het budget bleek bij deze verdere uitwerking niet voldoende door wijzigingen in het ontwerp en doordat sommige onderdelen, zoals mobiliteitsmanagement, tenderkosten en verkeersmaatregelen onvoldoende in de raming meegenomen waren. Daarnaast is de risicoreservering verhoogd.

15

*a. Waar komt het bedrag van 65 miljoen euro, dat is ingeboekt op Beheer en Onderhoud (ad 24), na herschikkingen binnen het Infrastructuurfonds, werkelijk vandaan? Hoe zijn de 65 miljoen euro aan besparingen op beheer en onderhoud opgebouwd en welke maatregelen worden hiervoor genomen?*

Zie het antwoord op vraag 70 HXII.

16

*Wat betekent de vervroegde schuldaflossing door ProRail, vanuit het beschikbaar gekomen superdividend, voor de dekking van toekomstige uitgaven voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer? Zal dit er toe leiden dat ProRail hiervoor nieuwe leningen dient aan te gaan?*

Het superdividend is in 2009 ontvangen van NS. De vervroegde aflossing van haar schulden door ProRail dient inderdaad ter financiering van (een deel van) PHS. Dat is ook reeds aangegeven in de brief aan de Kamer van 25 november 2009 (Kamerstuknummer 28165–105) van de ministers van Financiën en VenW over superdividend en de financiering van PHS. In die brief wordt toegelicht dat een deel van het PHS-budget (EUR 1,7 miljard) gefinancierd wordt vanuit rentevrijval bij ProRail als gevolg van vervroegde aflossing van haar schulden met het superdividend van NS van EUR 1,4 miljard (dat levert € 0,8 miljard rentevrijval op voor PHS tot en met 2020) en deels door een nieuwe leenfaciliteit voor ProRail van circa € 0,9 miljard (ten behoeve van PHS).

17

*Op welke wijze en met welk budget wordt de Kustlijnhandhaving versterkt gezien het feit dat uit pagina 19 van de begroting van Verkeer & Waterstaat blijkt dat de huidige inspanningen op het gebied van zandsuppletie nog niet voldoende zijn?*

Het huidige beleid ten aanzien van de kustlijnhandhaving is gebaseerd op het behoud van de basiskustlijn (BKL) en een langjarig gemiddelde suppletievolume van 12 miljoen m<sup>3</sup>. Zoals ook in de begroting van het infrastructuurfonds is te zien kan dit tot jaarlijkse fluctuaties leiden in daadwerkelijk gerealiseerde suppletievolumes. Ten aanzien van de Basiskustlijn is in de begroting van VenW gesteld dat het aantal raaien waarin de BKL overschreden mag worden maximaal 15% mag zijn waarbij het streven is dit percentage rond de 10% te houden. Zoals in de tabel op pagina 19 is te zien, is de streefwaarde van circa 10% sinds 2001 gehaald en is sinds 2004 het percentage zelfs steeds lager dan 10% geweest.

18

*Welke kosten zijn gemoeid met de maatregel om de primaire rijkswaterkeringen voor honderd procent te laten voldoen aan de eisen van de Wet op de waterkeringen? Welk bedrag heeft u hiervoor reeds ingeboekt in het Infrastructuurfonds?*

Op basis van de tweede periodieke toetsronde (2001–2006) in het kader van de Waterwet zijn 9 primaire keringen afgekeurd die in beheer zijn bij het Rijk.

Van de 9 verbeteringsprojecten die waren voorzien:

- zijn er 2 inmiddels afgerond (kosten circa € 5,5 mln.)
- zijn er 3 maatregelen in de realisatiefase (totale kostenraming circa € 20 mln.)
- bevinden zich 2 maatregelen in de planstudiestudie (totale kostenraming circa € 25 mln.)
- bevindt 1 maatregel zich in de verkenningsfase (Afsluitdijk).
- is 1 maatregel getemporeerd tot na 2020 (Houtribdijk).

De kosten die gemoeid zijn met de drie maatregelen die in de realisatiefase zijn, zijn gedekt in het totale budget dat voor het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) tot en met 2020 is gereserveerd. Voor de twee maatregelen in de planstudiefase geldt dat deze waarschijnlijk ook gedekt kunnen worden uit het HWBP-budget. Binnen het totale budget voor het HWBP is verder voorlopig circa € 300 mln. gereserveerd voor de aanpak van de Afsluitdijk. De versterking van de Houtribdijk is getemporeerd.

seerd tot na 2020. Dekking voor de Houtribdijk dient te zijner tijd nog te worden ingepast in de begroting.

19

*Om welke reden geldt, voor het voldoen aan wettelijke termijnen voor het verlenen van vergunningen door Rijkswaterstaat in het kader van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, Wet bodembescherming, Wet beheer rijkswaterstaatswerken, Onteigeningswet en Wet op de waterhuishouding, geen streefwaarde van honderd procent? Om welke reden is deze streefwaarde lager dan de norm en per wanneer verwacht u dat streefwaarde en norm overeen zullen komen?*

Uiteraard is het streven om zoveel mogelijk te voldoen aan de wettelijke termijnen. De afgesproken waarde is een afrekenbare doelstelling welke bereikt kan worden vanuit de huidige situatie. Er is een realistisch groeipad afgesproken van 80% in 2010 naar 95% in 2012. Dit groeipad sluit aan bij de implementatie van de Waterwet en een optimale organisatie-inrichting van de vergunningverlening en handhaving.

20

*Is het budget van het Hoogwaterbeschermingsprogramma toereikend om alle in de tweede toetsing onvoldoende bevonden primaire waterkeringen weer op niveau te brengen? Zo nee, hoe groot is het tekort?*

In het Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP2) zijn alle maatregelen opgenomen die voortkomen uit de Eerste en Tweede Toetsing van de waterkeringen, met uitzondering van de Versterking van de Afsluitdijk. In een brief aan de Tweede Kamer over de voortgang en evaluatie van het HWBP van 2 juli 2010 is gemeld dat er een mogelijk tekort dreigt van circa € 900 -1300 miljoen voor het lopende HWBP. In de toelichting op het desbetreffende artikel in het IF en het MIRT is dit ook kort toegelicht.

Het besluit in het regeerakkoord om de niet belegde ruimte uit het FES terug te laten vloeien naar de algemene middelen, betekent dat er € 208 miljoen minder beschikbaar is voor het HWBP.

Er is op dit moment dus geen financiële dekking voor alle maatregelen die op het huidige HWBP staan. Ook zijn financiële tegenvallers in de uitvoeringsfase niet uit te sluiten. Daarom worden er, zoals vermeld in de genoemde brief, onder andere door een externe taskforce nadere analyses gemaakt van de programmaring en tegelijkertijd worden ook voorstellen uitgewerkt voor de oplossing van het budgettaire probleem. Naar verwachting is in 2011 meer zicht op een stabiele programmaring. Dan zal duidelijk zijn voor welk bedrag nog dekking moet worden gezocht.

21

*Is het waar dat er nog geen financiële dekking bestaat voor de maatregelen die voortvloeien uit het Hoogwaterbeschermingsprogramma en die voor 897 miljoen staan geraamd in het projectoverzicht behorende bij 11.03.01?*

Het bedrag van € 897 miljoen is het budget dat gereserveerd staat voor het HWBP (inclusief een voorlopige reservering voor de aanpak van de Afsluitdijk) voor de periode na 2015 («later») ( Zie antwoord HST XII vraag 89).

22

*Is het waar dat het bedrag van 331 miljoen euro in het projectoverzicht behorende bij 11.03.02 nog niet is ingeboekt? Hoe verklaart u dit en wanneer verwacht u dit alsnog te doen?*



Het bedrag van € 331 miljoen is het budget dat gereserveerd is voor de periode na 2015 («later») ten behoeve van Verbeterprogramma waterkwaliteit Rijkswateren (€ 330 miljoen) en Synergie KRW/WB21 (€ 1 miljoen).

23

*Wanneer zijn naar verwachting alle maatregelen uitgevoerd, die zijn voorzien in het Schelde-estuarium en voortvloeien uit het Scheldeverdrag Ontwikkelingsschets?*

De maatregelen uit het Scheldeverdrag ter uitvoering van de Ontwikkelingsschets 2010 zijn in principe in 2015 gereed.

24

*Betekenen de aflopende waarden op de uitgavenpost 12.02.04 Groot Variabel Onderhoud dat deze post langzamerhand wordt afgesloten en dat hier geen geld meer voor nodig is in de toekomst?*

De verwachting is niet dat deze uitgavenpost zal worden afgesloten. Op deze uitgavenpost 12.02.04 Groot Variabel Onderhoud zijn nu enkel de maatregelen voor de aanpak van de 14 stalen bruggen en de uitgaven voor de betonbaan A1 opgenomen. Uit het lopende onderzoek naar de betonnen bruggen/viaducten en de natte kunstwerken en de inventarisatie van de overige vervangingsinvesteringen/renovaties zal blijken welke aanvullende posten onder «Groot Variabel Onderhoud» opgenomen moeten worden. Voor deze mogelijke nieuwe posten zijn in de huidige begroting echter nog geen middelen gereserveerd.

25

*Is in het kader van efficiencyverbetering en betere afstemming en communicatie overwogen om het aantal verkeerscentrales (nu zes) te reduceren? Zo nee, om welke reden niet? Zo ja, wat was de uitkomst?*

In het kader van mogelijke efficiencywinst is onder meer naar het aantal verkeerscentrales gekeken. Technisch is het waarschijnlijk mogelijk om het aantal verkeerscentrales te reduceren en op termijn valt dit niet uit te sluiten. De huidige situatie is echter ontstaan in de periode dat verkeersmanagement nog een voornamelijk regionale functie had en de onderlinge samenhang tussen de centrales beperkt was. Inmiddels vormen de verkeerscentrales een geïntegreerd landelijk dekkend netwerk van binnen landelijke regelstrategieën opererende centrales van waaruit verkeersstromen worden gereguleerd, kunstwerken en spitsstroken worden bediend en van waaruit weginspecteurs worden aangestuurd. Het omvormen van de historische gegroeide situatie naar één landelijk rekencentrum met regionale desks is mogelijk, maar momenteel evenwel een zeer kostbare operatie. Dit terwijl de huidige technologie het ook mogelijk maakt om in de bestaande situatie efficiencyverbeteringen te realiseren. Bovendien biedt de regionale aanwezigheid mogelijkheden om efficiency van het verkeersmanagement in Nederland verder te verrijken door de samenwerking met andere overheden op dit terrein te vergroten. De technische voorzieningen daarvoor zijn reeds aanwezig.

26

*Kunt u een overzicht geven van de budgetspanning voor beheer en onderhoud op de diverse beleidsartikelen? Hoe verklaart u de voortdurende budgetspanning bij het beheer en onderhoud en het inlopen van achterstanden ten opzichte van de normen? Wat zijn concreet de tekorten per artikel per jaar in de periode 2011–2015? Wat zijn de overschotten op artikel 13.02 in de periode 2015–2020 per jaar (blz. 50)?*

De kosten van beheer en onderhoud nemen toe als gevolg van de hoge gebruiksintensiteit die weer leidt tot snellere achteruitgang van het steeds ouder wordende areaal. Daarnaast spelen ook de aanleg van nieuwe infrastructuur, veranderende wet- en regelgeving, eisen aan beperking van verkeershinder en autonome markt- en prijsontwikkelingen een rol. Deze ontwikkelingen leiden ertoe dat de onderhoudsbudgetten onder druk staan. Hierdoor is het een stevige opgave om het beheer en onderhoud op het afgesproken niveau te houden. Momenteel wordt de omvang van de problematiek onderzocht en worden audits uitgevoerd. Mede naar aanleiding van deze uitkomsten zal worden bezien welke beheersmaatregelen kunnen worden ingezet om budget en kosten meer met elkaar in overeenstemming te brengen.

Voor Beheer en Instandhouding is voor 2011 het budget op het niveau Beheerplan 2011 gebracht. Komend jaar zal worden bezien hoe met de spanning om te gaan.

27

*Welk bedrag is er beschikbaar voor het MeerjarenPlan Ontsnippering (ecoducten)? Is dit voldoende om de doelen van het MeerjarenPlan Ontsnippering te realiseren?*

In het Meerjarenprogramma Ontsnippering is een budget beschikbaar gesteld van € 410 mln waarvan € 250 mln op de begroting van Infrastructuur en Milieu (voorheen VenW) en € 160 mln op de begroting van (voorheen) LNV. Dit laatste is voor knelpunten in relatie met de robuuste verbindingen. De maatregelen die onder de verantwoordelijkheid vallen van I&M zullen naar verwachting binnen het beschikbaar gestelde budget en afgesproken termijnen kunnen worden uitgevoerd.

In het Regeerakkoord is aangegeven dat de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) in 2018 herijkt zal worden. In 2011 zal het kabinet de prioriteit van ontsnippering herbezien op basis van het beleid voor de EHS en de Robuuste Verbindingen.

28

*Wordt het servicepakket «Meer veilig en Meer vlot», dat in 2011 afloopt, op enigerlei wijze voortgezet?*

Ik kom met een aanpak waarmee een vervolg wordt gegeven op het lopende servicepakket «Meer Veilig». In de voorbereidingen van de nieuwe Service Level Agreement (SLA) vanaf 2012 wordt besloten over de doorzetting van het servicepakket «Meer Vlot».

29

*Zijn er financiële tegenvallers te verwachten na afronding van het onderzoek naar de kwaliteit van betonnen viaducten en bruggen? Zijn hiervoor reeds bedragen ingeboekt? Zo ja, waar zijn deze terug te vinden?*

Het onderzoek naar de betonnen viaducten en bruggen is nog niet afgerond. Pas na afronding van het onderzoek is bekend welke kosten daarmee gemoeid zijn en in welke jaren die gemaakt zullen moeten worden. Op dit moment zijn hiervoor geen specifieke middelen gereserveerd in de begroting.

Zie ook het antwoord op vraag 72 HXII.

30

*Op welke wijze wordt het investeringsprogramma Duurzaam dynamisch VerkeersManagement ingezet om de benutting van de wegen in file top-50 te verbeteren?*

Het investeringsprogramma «Actieprogramma Wegen» van € 200 mln bestaat uit 17 gebiedsgerichte maatregelpakketten. De maatregelen betreffen informatievoorziening, geleiding en sturing van verkeer op de meeste file top-50 knooppunten en het uitvoeren van kleine infrastructurele maatregelen. Daarnaast maken generieke maatregelen zoals netwerkbrede aansluiting vanuit de verkeerscentrale, de versterking van incidentmanagement, regionale samenwerking en het tonen van reistijdinformatie onderdeel uit van het investeringsprogramma. Het investeringsprogramma draagt bij aan de verbetering van de doorstroming en een betrouwbare reistijd.

31

*Waaruit bestaat de proef met sturend verkeersmanagement op de Ring Amsterdam waarvoor vijftig miljoen euro is uitgetrokken? Welke unieke en/of noodzakelijke informatie moet deze proef opleveren?*

In deze proef wordt het concept van sturend verkeersmanagement uitgewerkt en in de praktijk getoetst. Via dit project wordt ervaring opgedaan met de gecoördineerde inzet van verschillende verkeersmanagementmaatregelen en de wijze waarop weggebruikers hun gedrag daarop aanpassen. De proef wordt gehouden op het wegennet rond Amsterdam en vooral de ringweg A10 met de aansluitingen en knooppunten. Het beoogde resultaat is de reductie van voertuigverliesuren en een verbetering van de betrouwbaarheid van reistijden. De unieke informatie die deze proef gaat opleveren hangt samen met de groot-schalige inzet van dit instrumentarium. Het concept van de proef is eerder in de praktijk beproefd op kleinere schaal op de ring Alkmaar. De exacte invulling van de proef vindt op dit moment plaats.

32

*Om welke reden heeft de spoedaanpak A28 Utrecht–Amersfoort tot extra kosten geleid? Gaat het hier om het naar voren halen van middelen of zijn er daadwerkelijk hogere kosten? Wanneer is de Kamer over deze extra kosten geïnformeerd?*

De Kamer wordt in de begrotingscyclus en het MIRT Projectenboek geïnformeerd over de benodigde budgetten voor projecten. Voor het project A28 Utrecht–Amersfoort, was de begroting 2011 het eerste moment. De extra kosten zijn het gevolg van noodzakelijke aanpassingen in het project. Hierbij gaat het om kosten voor de aanpassing van kunstwerken en extra geluidsmaatregelen in de vorm van dubbellaags ZOAB en hogere en langere geluidsschermen. Ook onder andere de mobiliteitsmaatregelen, het uitvoeren van technische onderzoeken, het aanpassen van de waterhuishouding en de actualisering van het risicoprofiel van het project leiden tot hogere kosten. Zie ook het antwoord op vraag 41.

33

*Wat wordt bedoeld met de projectomschrijving «Kleine projecten/ Afronding projecten» in het projectoverzicht behorende bij 12.03.01 en hoe is de grote stijging van de kosten op deze post te verklaren?*

Deze post bestaat hoofdzakelijk uit projecten die formeel zijn afgerond maar waaruit nog wel (afroondende) betalingen voortkomen. De stijging ten opzichte van vorig jaar wordt veroorzaakt door de overgang van acht projecten naar deze post. Het gaat daarbij om de volgende projecten (tevens benoemd op pagina 40 van de Begroting van het infrastructuurfonds):

- A2 Holendrecht – Maarssen (2x5)
- A7 Rondweg Sneek

- A2 Everdingen – Deil
- A2 Zaltbommel – Empel
- A2 St Joost – Urmond
- A12 Utrecht West aansluitingen
- A2 Rondweg Den Bosch
- A2 Tangenten – Eindhoven

34

*Om welke reden zijn in het projectoverzicht behorende bij 12.03.02 en 12.05.02 geen jaartallen opgenomen bij het project «A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen» voor het Tracébesluit en de uitvoeringsperiode? Blijft u er naar streven in de periode 2011/2012 een Tracébesluit voor dit project te nemen?*

In het MIRT projectenboek van 2010 staat de planning weergegeven die voortkomt uit de ambitie van de bestuursovereenkomst uit 2006. Inmiddels is gebleken dat de planstudie complexer is dan in 2006 werd voorzien (onder andere door het opnemen van meerdere alternatieven). Daardoor de oude planning niet meer van toepassing en dus niet opgenomen in het MIRT projectenboek 2011.

Momenteel wordt gestreefd naar de oplevering van de trajectnota/mer in 2011. Verder wordt er parallel aan het opstellen van de trajectnota bestuurlijk getrechterd, zodat bij oplevering van de TN/MER zo snel mogelijk een standpunt kan worden ingenomen. Na het vaststellen van het standpunt wordt de verdere planning duidelijk.

35

*Zijn er met betrekking tot kostenoverschrijdingen verschillen waarneembaar tussen projecten die een traditioneel aanbestedingstraject doorlopen en projecten die zijn gebaseerd op het principe van publiek-private samenwerking? Zo ja, zijn deze verschillen significant?*

Bij traditionele aanbestedingscontracten legt Rijkswaterstaat het ontwerp (Design) en de bouw (Build) van een project bij een private partij. Dergelijke DB-contracten kunnen in de praktijk leiden tot kostenoverschrijdingen tijdens de bouwfase. De keuze tussen hoge aanlegkosten en lage onderhoudskosten is bij traditioneel werk ook niet aan de opdrachtnemer, maar hangt af van het programma van eisen. Het is dus mogelijk dat gedurende de aanbesteding wordt gekozen voor hogere aanlegkosten om te besparen op latere onderhoudskosten.

De standaardcontractvorm bij Publiek Private Samenwerking is DBFM. Daarin legt Rijkswaterstaat naast het ontwerp en de bouw ook de verantwoordelijkheid voor het onderhoud (Maintain) gedurende een langere periode en de financiering bij de marktpartij. Bij deze contractvorm is het aan opdrachtnemer om de totale kosten over de volledige contractperiode te minimaliseren. De ervaring met dergelijke DBFM-contracten is dat deze binnen budget worden uitgevoerd. Daarin verschillen dergelijke contracten significant van andere contractvormen.

36

*Op welke wijze is de groei van het budget voor kleine infrastructurele projecten en overige projecten in artikel 13.02.05 te verklaren? Zijn met deze post ook investeringen in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer gedekt?*

Voor de gehele periode 2010–2015 is er geen sprake van een groei van het budget voor kleine infrastructurele en overige projecten. Zowel de begroting 2010, als 2011 sluiten op € 1,6 miljard. Wel is het kasritme (met name in de periode 2010–2013) aangepast. Op dit artikel zijn geen uitgaven in het kader van PHS opgenomen.

37

*Kunt u een overzicht geven van de bestedingen in de afgelopen vijf jaren aan kleine infrastructurele projecten op het spoor?*

De bestedingen in 2005–2009 aan kleine infrastructurele projecten op het spoor waren als volgt:

- 2005: € 60,5 mln.
- 2006: € 32,9 mln.
- 2007: € 39,7 mln.
- 2008: € 56,0 mln.
- 2009: € 30,6 mln.

38

*Blijven onderbestedingen van de afgelopen jaren op het budget voor kleine infrastructurele projecten en overige projecten beschikbaar voor nieuwe kleine infrastructuur? Waar is dit terug te vinden in de begroting van het Infrastructuurfonds?*

Projecten gefinancierd uit artikel 13.02.05 (kleine infrastructurele projecten en overige projecten vallen) onder de zogenaamde «geoormerkte projecten». Indien er bij een geoormerkt project sprake is van onderbestedingen blijven de gelden beschikbaar voor het oorspronkelijke doel. Dit is terug te vinden in onder andere de 1e supplettoire wet (Kamerstuknummer 32 395 A, nr. 2) waar de onderuitputting 2009 ad € 36 mln is toegevoegd aan 2010.

39

*Om welke reden is, van alle productartikelen uit de begroting Infrastructuurfonds 2011, de budgetflexibiliteit op productartikel 13 «Spoorwegen» verreweg het laagst? Hoe verklaart u dat 96 procent van de begrote uitgaven ten behoeve van het spoor juridisch verplicht zijn, terwijl slechts 37 procent van de begrote uitgaven voor het Hoofdwegennet en slechts 24 procent van de uitgaven voor het Hoofdvaarwegennet juridisch verplicht zijn?*

Binnen het Spoorprogramma wordt voor het programma Beheer en Onderhoud (artikel 13.02) voorafgaande aan het uitvoeringsjaar één subsidiebeschikking verstrekt waarmee het totale kasbudget voor dat betreffende uitvoeringsjaar nagenoeg juridisch is verplicht. Voor het aanlegprogramma geldt dat projectbudget in een keer volledig meerjarig worden beschikt waardoor de jaarlijkse kasbedragen in zijn algemeenheid nagenoeg geheel juridisch verplicht zijn.

40

*Is er in de begroting rekening gehouden met het gebrek aan doeltreffendheid afgelopen winter bij Prorail, gezien de perikelen van afgelopen winter en de excessief hoge salarissen, welke inmiddels door u onder de loep zijn genomen?*

Naar aanleiding van de winterweerperikelen hebben NS en ProRail het programma «Winterhard Spoor» opgesteld. Hierop heb ik in mei een review laten uitvoeren door Horvat & Partners waarover de Kamer bij brief van 14 juli 2010 is geïnformeerd (Kamerstuknummer 29984–229). Daaruit blijkt dat ProRail en NS op koers liggen voor de komende winter. Inmiddels hebben NS en ProRail op 10 oktober 2010 een succesvolle praktijkproef uitgevoerd waarbij een alternatieve dienstregeling voor extreem winterweer is getest. ProRail investeert in totaal € 45 mln in de noodzakelijke verbeteringsmaatregelen ten behoeve van het programma «Winterhard Spoor». Dit doet

ProRail volledig uit eigen middelen. Op de begroting heeft dit derhalve geen invloed.

41

*Hoe plaatst u de verhoging van de bijdrage aan ProRail voor beheer en instandhouding op het spoor, zoals opgenomen op pagina 130 van de Verticale Toelichting Miljoenennota 2011, in het licht van het gebrek aan doeltreffendheid afgelopen winter en de excessieve salarissen bij ProRail?*

Dit staat hier volledig los van. ProRail investeert de noodzakelijke verbeteringsmaatregelen ten behoeve van het programma «Winterhard Spoor» volledig uit eigen middelen. Zie verder het antwoord op vraag 40 IF.

42

*Is er reeds effect merkbaar van de overgang van inspanningsverplichting naar resultaatverplichting bij ProRail?*

In 2008 is in het kader van de beheerconcessie van ProRail overgegaan van input- naar outputsturing. Hierbij worden jaarlijks prestatie-indicatoren met bijbehorende grenswaarden met ProRail overeengekomen. Hierdoor kan door het ministerie van Infrastructuur en Milieu beter worden gestuurd op de prestaties van ProRail. De afgelopen jaren heeft ProRail over het algemeen een positieve ontwikkeling op de verschillende prestatie-indicatoren laten zien.

43

*Heeft u al een bestemming voor het aanbestedingsresultaat van ProRail?*

In de begroting zijn de te verwachten aanbestedingsmeevallers voor de periode 2005–2012 taakstellend in mindering gebracht op de beschikbare middelen van het aanlegprogramma Spoor. Omdat niet duidelijk was op welke projectbudgetten de aanbestedingsmeevallers zich uiteindelijk zouden voordoen, is besloten de taakstelling technisch te verwerken op het project Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten 2e fase Herstelplan spoor. Dit omdat dit project voor de betreffende jaren voldoende financiële middelen had om de taakstelling op te parkeren. Vanaf 2005 worden jaarlijks de daadwerkelijk gerealiseerde aanbestedingsmeevallers op de betreffende projectbudgetten van de individuele aanlegprojecten in mindering gebracht en wordt de technische verwerking op het projectbudget project Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten 2e fase Herstelplan spoor hiermee gecorrigeerd. Deze, vanaf 2005 gebruikelijke handelwijze, wordt jaarlijks toegelicht in de artikelsgewijze toelichting (zie als voorbeeld pagina 65 van IF).

44

*Kunt u een overzicht geven van alle aanbestedingsmeevallers van de afgelopen jaren op het project Vleuten-Geldermalsen? Zijn er ook scopewijzigingen geweest in dit project? Zo ja, welke?*

Op het project Vleuten-Geldermalsen is in de begroting 2006 een aanbestedingsmeevaller verwerkt van € 15 mln, in de begroting 2007 € 17,5 mln, in de begroting 2010 € 34,1 mln en in de begroting 2011 € 8,8 mln.

In de begroting 2010 is de scope uitgebreid met een planstudie doortrekking Randstadspoor naar Harderwijk met een frequentie van 4 keer per uur en is een deel van het budget ingezet voor de ongelijkvloerse kruising in Bilthoven. Bovengenoemde bedragen zijn terug te vinden in de betreffende artikelsgewijze toelichtingen van genoemde IF begrotingen. In het MIRT projectboek 2011 (pagina 148) is naast inhoudelijke informatie

over het project ook de volledige projecthistorie opgenomen inclusief budgettaire wijzigingen.

45

*Om welke reden is bij Amsterdam RAI en de Utrechtboog gekozen voor een zettingsvrije plaat? In hoeverre zijn de ervaringen met onder meer de geluidsproductie op het tracé van de HSL-Zuid in deze keuze meegenomen?*

De zettingsvrije plaat is gekozen om technische redenen en wordt alleen toegepast wanneer wissels op de rand van een viaduct liggen. Dit om storingen aan wissels te voorkomen als gevolg van het feit dat het deel van het wissel dat niet op het viaduct ligt zonder zettingsvrije plaat zettingen zou ondervinden. De sporen en wissels worden op de zettingsvrije platen in een ballastbed gelegd. Het toepassen van deze constructie heeft geen afwijkende geluidemissie ten opzichte van een situatie zonder zettingsvrije plaat. Bij de HSL-Zuid sporen is de spoorconstructie direct bevestigd op de betonconstructie en is geen ballastbed toegepast.

46

*Om welke reden worden de extra kosten voor Openbaar Vervoer Schiphol Amsterdam Almere Lelystad (OV SAAL) ten laste gebracht van het budget voor beheer en onderhoud? Heeft dit een extra effect gehad op de budgetspanning van de post Beheer en Onderhoud?*

Voor OV SAAL is een taakstellend budget van € 1,4 mld. beschikbaar. Dit budget is bedoeld voor realisatie van de noodzakelijke maatregelen alsmede voor het beheer en onderhoud in de periode tot 2020. De in de begroting opgenomen posten voor aanleg en beheer en onderhoud binnen OV SAAL zijn aangepast op de meest recente inzichten en planning. Er is dus geen sprake van extra spanning op de budgetpost beheer en onderhoud binnen OV SAAL.

47

*Kunt u nader toelichten welke maatregelen vallen onder het begrip «treinendeel» en welke niet? Is het budget voor realisatie van het «niet-treinendeel» van het Nieuwe Sleutel Project Arnhem-Centraal, gelet op het gekozen ontwerp, wel toereikend? Zo nee, wie draagt de meerkosten ten opzichte van het oorspronkelijke budget?*

Nieuwe Sleutel Project (NSP) Arnhem is onderdeel van het project Arnhem Centraal. Dit project beoogt een totale herinrichting en herstructurering van het stationsgebied tot een centrum van openbaar vervoer, gecombineerd met kantoor-, winkel- en woonfuncties. NSP Arnhem bestaat uit de bouw van een nieuwe perrontunnel en de realisatie van een OV-terminal ten behoeve van trein en bus.

Het «treinendeel» van NSP Arnhem omvat de perrontunnel en het aan de treintransfer gerelateerd gedeelte van de transferhal, het ondergronds afvaltransportsysteem, de Koude/Warmte-opslag en de technische installaties. Daarnaast behoren tot het «treinendeel» de ondergrondse fietsenstalling aan de zuidzijde, de fietsenstalling aan de noordzijde en de tijdelijke stationsvoorzieningen. Niet tot het treinendeel van de OV-terminal behoren het bussendeel van de OV-terminal en de commerciële voorzieningen.

In 2007 is een aanbesteding gestart voor de gehele OV-terminal. Deze aanbesteding is in 2008 mislukt verklaard nadat met de enig overgebleven kandidaat geen overeenstemming kon worden bereikt. Het beschikbare budget bleek destijds ontoereikend voor de realisatie van de OV-terminal.

Aansluitend is besloten om over te gaan tot een aanbesteding van de OV-terminal in 2 fasen. Fase 1 betreft de afbouw van de perrontunnel, de aanleg van de technische installaties en de bouw van de onderste twee verdiepingen van de OV-terminal. Fase 2 betreft de bouw van de van de hal van de OV-terminal boven op de 2 verdiepingen van fase 1. Fase 1 is in 2009 aanbesteed en de bouw is eind 2009 gestart.

Gekozen is voor een aanbestedingsstrategie waarbij fase 2 voor een vaste prijs wordt aanbesteed, waarmee het belangrijkste risico voor het mislukken van de aanbesteding van fase 2 sterk is verminderd. Binnen het gefixeerde kostenplafond krijgen de kandidaat aannemers de ruimte om met passende wijzigingsvoorstellen te komen. Doel is dat op het moment van gunnen er een maakbaar plan ligt met een voor alle partijen aanvaardbaar risicoprofiel.

48

*Wat is de stand van zaken ten aanzien van station Keukenhof en wat zijn de mijlpalen voor dit nieuwe station in termen van de start en afronding van de planstudie, het aanleg- en subsidiebesluit en de oplevering?*

Op basis van een eerdere analyse heeft NS aangegeven geen bedieningsgarantie af te willen geven voor de halte Lisse (Keukenhof). Op verzoek van de Kamer is met NS hernieuwd overleg gestart om te bezien of en hoe bediening eventueel toch mogelijk is. Dit heeft nog niet tot een conclusie geleid.

49

*Wanneer worden de belangrijkste onderdelen van het project Rotterdam Centraal Station opgeleverd?*

De werkzaamheden aan sporenkap, reizigerspassage, perrons en zuidhal zullen volgens de huidige planning eind 2012 afgerond worden. Het fietsparkeren aan de noordzijde en de fietsenstalling aan de zuidzijde zullen in samenwerking met de gemeente in 2013 gereed komen.

50

*Wanneer worden de onderdelen van de Hanzelijn opgeleverd en in gebruik genomen?*

De Hanzelijn wordt, afgezien van het station Lelystad, in twee delen opgeleverd en in gebruik genomen.

Als eerste wordt in het tweede kwartaal van 2011 het nieuwe samenlooptraject van de Hanzelijn en de Veluwelijn, tussen de aansluiting met de Hanzelijn bij Hattermerbroek en Zwolle, in gebruik genomen. Daarbij wordt de Veluwelijn overgezet op het nieuwe tracé. Ten tweede zal de oplevering van de het traject van de Hanzelijn tussen Lelystad en de aansluiting bij Hattermerbroek plaatsvinden in de loop van 2012. Daarna neemt de vervoerder de nieuwe verbinding in gebruik en wordt de opname in de dienstregeling 2013 voorbereid.

51

*Hoe moet het «breed draagvlak» voor de voorkeursvariant «maatwerk 6/6» in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer gezien worden, gezien de protesten van provincies en gemeentes?*

Zoals aangegeven in de brief aan de Kamer van 14 september 2010 (Kamerstuknummer 32 404, nr. 3) heb ik in het bestuurlijk overleg van 26 april 2010 geconstateerd dat er unanieme steun bestaat voor de voorkeursbeslissing PHS. Ook tijdens de hoorzitting in de Kamer is er door de meerderheid van de provincies steun gegeven aan de voorkeursbeslissing.



In het bestuurlijk overleg van 26 april 2010 is tevens geconcludeerd dat besluiten over lokale uitvoering en inpassing nog niet genomen zijn en dat daar nog zeer belangrijke aandachtspunten zullen spelen. De afgelopen fase ging om keuzes op landelijke schaal; daar heeft het brede draagvlak betrekking op. De uitwerkingsfase van PHS zal in het teken staan van de nadere uitwerking van projecten op lokaal niveau onder andere in overleg met de betrokken gemeenten. Hierover is met de Kamer gesproken tijdens het algemeen overleg PHS op 7 oktober 2010.

52

*Op welke maatregelen doelt u als u spreekt over het oplossen van knelpunten op de lijnen tussen Arnhem, Doetinchem en Winterswijk?*

De maatregelen die als uitvloeisel van de Quick scan op de gedecentraliseerde spoorlijnen voor de lijn Arnhem-Doetinchem-Winterswijk worden gerealiseerd, zijn:

- Aanleg van een snelle wissel bij Doetinchem
- Aanleg van een stuk dubbelspoor bij Wehl in combinatie met het inbrengen van een snellere wissel
- Aanleg van een snellere wissel bij Didam.
- Op lengte brengen van diverse perrons om de inzet van langere treinen mogelijk te maken.

53

*Wordt het spoor tussen Heerlen de Kissel en Herzogenrath ook geëlektrificeerd met het oog op de snelle treinverbinding Sittard-Aken?*

Het amendement Koopmans-Cramer (Kamerstuknummer 32123A, nr 16) is uitgangspunt voor de optimalisering van het traject Sittard-Heerlengrens (-Herzogenrath-Aken). Conform dit amendement heeft een tweede geëlektrificeerd spoor tussen Heerlen en Heerlen de Kissel de prioriteit. Besluitvorming over aanwending van het resterende deel van het amendementsgeld zal in samenspraak met de provincie Limburg plaatsvinden op basis van de verkenningsstudie door ProRail. Elektrificatie tussen Heerlen de Kissel en Herzogenrath maakt onderdeel uit van de verkenningsstudie.

54

*Is de aangekondigde vertraging van het project Rotterdamse Baan (Haaglanden/Den Haag) in verband met discussie over de aansluiting Ypenburg nog te voorkomen indien daarover spoedig een besluit wordt genomen?*

De gemeente Den Haag en het Stadsgebied Haaglanden zijn nog bezig met het opstellen van een ontwerp dat én de gewenste verkeerseffecten bewerkstelligt én past binnen het beschikbare budget. Hiervoor stelt de gemeente momenteel het verkeersrapport op. Daarnaast wordt gewerkt aan het ontwerp voor de aansluiting van de Rotterdamsebaan. De aanpassing van de planning van het project wordt dus niet veroorzaakt door het feit dat nog niet is besloten over de wijze waarop de Rotterdamsebaan op het hoofdwegennet zal worden aangesloten.

55

*Kunt u – gezien het feit dat in de begroting geen garanties zijn opgenomen waaruit blijkt dat bezuinigingen niet zullen neerslaan op het onderhoud van vaarwegen – garanderen dat de toezegging aan de Tweede Kamer en het Centraal Overleg Vaarwegen omtrent het inlopen van achterstallig onderhoud in 2016 zal zijn nagekomen?*

Zoals ook in de begroting is opgenomen is de planning er op gericht om het programma Nota Mobiliteit achterstallig onderhoud vaarwegen (NoMo AOV) in 2016 af te ronden. Conform de huidige inzichten is dat nog steeds mogelijk.

56

*Hoe staat u – gezien het feit dat de binnenvaart niet is terug te vinden in de begroting – tegenover de binnenvaart? Deelt u de mening dat de binnenvaart een grote rol kan spelen bij het oplossen van de grote logistieke uitdagingen waar Nederland voor staat? Welke acties zullen er komende jaren ondernomen worden om de modal shift naar binnenvaart te bevorderen?*

De rijksinspanningen en -investeringen in de binnenvaart zijn terug te vinden in de begroting in artikelen 33.02, 34.02, 35.04 en 36.04 van hoofdstuk XII en artikel 15 van het Infrastructuurfonds.

Zoals in het Regeerakkoord is aangegeven, investeert het kabinet in de binnenvaart om wegen en milieu te ontlasten. De binnenvaart kan een rol spelen bij het oplossen van de logistieke knelpunten. Het Rijk investeert daarom via het Infrastructuurfonds in het onderhoud van de vaarwegen en waar nodig in het selectief uitbreiden van de capaciteit van de vaarwegen. Daarnaast worden decentrale overheden in de komende periode ondersteund bij het opwaarderen van de gemeentelijke binnenhavens, zodat daarmee de hele logistieke keten wordt verbeterd. Naast investeringen in de infrastructuur streeft het rijk ook naar afspraken over betere afhandelingscondities voor de binnenvaart in de zeehavens, investeert het in verkeersmanagement en ondersteunt het financieel de activiteiten van het Bureau Voorlichting Binnenvaart, dat verladers probeert te overtuigen van de mogelijkheden en de voordelen van de binnenvaart (zie ook antwoord op de vragen XII 178 en XII 47).

57

*Om welke reden wordt het budget voor beheer en onderhoud van de hoofdvaarwegen in 2011 en 2012 fors verlaagd, terwijl er tegelijkertijd sprake is van voortdurende budgetspanning en een toename van de kosten voor beheer en onderhoud? Wanneer zijn de audits, die in dit kader worden uitgevoerd, afgerond?*

De hogere budgetten in de jaren 2009 en 2010 ten opzichte van latere jaren worden met name veroorzaakt door de versnellingsmaatregelen die in het kader van het Aanvullend Beleidsakkoord zijn doorgevoerd. Hiertoe zijn de daarvoor benodigde budgetten in de begroting 2010 naar voren gehaald. Daarnaast is in deze begroting het meerjarige kasritme aangepast waardoor budgetten naar latere jaren zijn verschoven. Voor de oplevering van het programma Nota Mobiliteit achterstallig onderhoud vaarwegen (NoMo AOV) in 2016 heeft dit overigens geen consequenties. De audits zullen naar verwachting medio 2011 worden afgerond. De uitkomsten van deze audits zullen worden gebruikt om te bepalen welke maatregelen getroffen kunnen worden om de geconstateerde spanning binnen het budget voor beheer en onderhoud te verlichten.

58

*Kunt u de prestaties in termen van de passeertijd, de tijd die het kost voor schepen om sluisen en bruggen te passeren, uitsplitsen naar kunstwerken waarbij sprake is van achterstallig onderhoud en kunstwerken die in goede staat van onderhoud verkeren? Is het waar dat de streefwaarde voor 2011 bij deze laatste groep 99 procent van de norm bedraagt?*

Aangezien het effect op de passeertijd ook afhankelijk is van de aard en omvang van het achterstallig onderhoud alsmede van andere factoren

(zoals de capaciteit van een sluiscomplex en het aantal schepen dat verwerkt moet worden in een bepaalde periode) is een dergelijk overzicht op dit moment niet beschikbaar en ook niet eenvoudig op te stellen. De norm is dat 99% van de schepen passeert binnen de voor de betreffende sluis vastgestelde maximale passeertijd. De mate van achterstallig onderhoud is slechts één van de factoren die de passeertijd beïnvloedt. Ook de beschikbaarheid van capaciteit bij sluiscomplexen is van invloed op het behalen van de norm.

59

*Kunt u de nieuwe afspraken over de Fries-Groningse kanalen vóór het notaoverleg MIRT in december aan de Kamer doen toekomen?*

Ik zal de Kamer voor het nota-overleg MIRT in december 2010 informeren over de meest recente stand van zaken ten aanzien van de afspraken over de Fries-Groningse kanalen.

60

*Wat wordt exact bedoeld met het begrip «duurzaam» in de verduurzaming van Nederlandse havens?*

Het begrip duurzaam binnen het ZeehavenInnovatieProject (ZIP) voor duurzaamheid duidt op reductie van emissies en geluidshinder, verbetering van waterkwaliteit en efficiënt ruimtegebruik.

61

*Wat is de verklaring voor de stijging van het budget met 95 miljoen euro voor fase 2 van de modernisering van de Maasroute toelichten?*

Dit project zal voor een deel worden gefinancierd middels een toegezegde subsidie van de Europese Commissie. In de begroting 2011 is deze subsidie in de budgettaire kaders verwerkt waardoor het uitvoeringsbudget met € 72 mln. is toegenomen. Daarnaast kan een aantal grote, reeds geplande onderhoudsprojecten (zoals baggeren van de Maas en achterstallig onderhoud sluisen) efficiënter worden uitgevoerd door deze mee te nemen in de geplande werkzaamheden van het project. De hiervoor benodigde extra middelen (€ 20 mln.) zijn aan het projectbudget toegevoegd vanuit het Groot Variabel Onderhoud. Tot slot is de prijscompensatie 2010 van ruim 3 mln. toegevoegd.

62

*Wat is de verklaring voor de stijging van het budget met tien miljoen euro voor de Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee?*

Uit de enveloppe Regionaal beleid/sterke regio's is € 10 mln aan de begroting toegevoegd voor de periode 2011–2013 voor de verruiming van de vaargeul Eemshaven-Noordzee, zodat de Eemshaven bereikbaar wordt voor grotere zeeschepen. Deze € 10 mln was reeds in de planstudietabel van het MIRT-projectenboek 2010 opgenomen als voetnoot bij de raming van € 31 mln taakstellend budget van het project «Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee».

63

*Wat is, gezien de controversiële status van productartikel 17.04 Anders Betalen voor Mobiliteit en het feit dat in de Kamer draagvlak voor dit project ontbreekt, de redenering achter de reservering van 420 miljoen euro voor dit project in de periode 2011–2015?*

Na de mutaties in het kader van het opstellen van de ontwerp-begroting 2011 resteerde een budget van € 420 mln voor de jaren 2011–2015. In het

kader van het Regeerakkoord is dit resterend budget van € 420 mln ten gunste gekomen van het generale beeld.

64

*Is het waar dat de 420 miljoen euro die is gereserveerd voor het project Anders Betalen voor Mobiliteit in lijn met de aankondiging op pagina 132 van de Verticale Toelichting Miljoenennota volledig vrijvalt ten gunste van de sectoren water, spoor, wegen en vaarwegen? Zo nee, wat is dan de bestemming van deze gelden? Zo ja, op welke wijze wordt dit bedrag over de genoemde sectoren verdeeld?*

Zie het antwoord op vraag 63 IF.

65

*Welk bedrag (totaal en per jaar) is indertijd afgeboekt van het IF, toen besloten werd rekeningrijden in te voeren?*

Na het Kabinetsbesluit van 30 november 2007 is de volgende reeks in de begroting van het Infrastructuurfonds gereserveerd:

2009	140 mln
2010	175 mln
2011	220 mln
2012	150 mln
2013	210 mln
2014–2020	1 555 mln
<hr/>	
Totaal:	2 450 mln

De ABvM reeks is in de ontwerp-begroting 2011 na verwerking van het regeerakkoord volledig afgeboekt.

66

*Kunt u de discrepantie toelichten ten aanzien van de post «18.06 Externe veiligheid», waar een bedrag van 9,4 miljoen euro als «bestuurlijk gebonden» is getypeerd, terwijl volgens de tekstuele toelichting onder aan de pagina deze middelen «beleidsmatig gebonden» zijn, en op post «18.07 Mobiliteitsonafhankelijke kennis en expertise» waar volgens de tabel de middelen van 42 duizend euro «beleidsmatig verplicht» zijn terwijl de toelichting bovenaan pagina 98 suggereert dat deze middelen «bestuurlijk gebonden» zijn?*

De middelen van de post 18.06 Externe veiligheid zijn beleidsmatig verplicht.

De middelen van de post 18.07 Mobiliteitsafhankelijke kennis en expertise zijn bestuurlijk gebonden.

De grafiek en tabel op pagina 98 zijn dus niet juist. De toelichting op pagina's 98 en 99 is wel juist.

67

*Wat zijn de consequenties van de maatregel uit het regeerakkoord om het Infrastructuurfonds niet te voorzien van additionele voeding uit het Fonds Economische Structuurversterking? Kunt u dit voor de periode 2011–2028 per jaar en per beleidsartikel uiteenzetten? Zal dit leiden tot een kleiner Infrastructuurfonds? Op welke wijze zal het Infrastructuurfonds in de toekomst gevoed worden zonder additionele voeding uit het Fonds Economische Structuurversterking?*

Het FES kende tot op heden budgettaire kaders tot en met 2020; voor de periode na 2020 werden nog geen FES-middelen geraamd.

In het FES is binnen de kaders tot en met 2020 een programmering opgenomen van zowel belegde als onbelegde middelen (zie ook het

antwoord op vraag 7). Van deze programmering in het FES van onbelegde middelen tot en met 2020 heeft een aantal posten betrekking op voorgenomen projecten van het Infrastructuurfonds. In bijlage 1 zijn de betreffende posten opgenomen, waarbij is aangegeven ten gunste van welk artikel van het Infrastructuurfonds deze middelen, bij een eventuele ontvangst uit het FES, zouden komen.<sup>1</sup>

De voeding van het Infrastructuurfonds vindt zoals gebruikelijk plaats uit de algemene middelen die door HXII (begroting lenM) worden toegekend aan de begroting van het Infrastructuurfonds.

68

*Kunt u aangeven hoe, in de tabel «budgettaire gevolgen van de uitvoering», de post «19.10 T.l.v. FES» doorloopt na 2015, specifiek voor de periode 2016–2020?*

De post «19.10 ten laste van FES» loopt in de tabel «budgettaire gevolgen van uitvoering» na 2015 als volgt door (x € 1 000):

2016: 622 668,  
2017: 651 597,  
2018: 254 261,  
2019: 120 809,  
2020: 42 012.

69

*Wordt rij 19.10 in de tabel «budgettaire gevolgen van de uitvoering» gecorrigeerd door het nieuwe regeerakkoord of blijven de getallen ongewijzigd?*

De rij 19.10 in de tabel «budgettaire gevolgen van de uitvoering» zal middels een Nota van Wijziging conform het nieuwe regeerakkoord in 2011 en volgende jaren op nul komen te staan.

70

*Wordt rij 19.09 in de tabel «budgettaire gevolgen van de uitvoering» gecorrigeerd door het nieuwe regeerakkoord of blijven de getallen ongewijzigd?*

De rij 19.09 in de tabel «budgettaire gevolgen van de uitvoering» zal middels een Nota van Wijziging conform het nieuwe regeerakkoord in 2011 en volgende jaren verhoogd worden met de bedragen die vanaf 2011 niet meer vanuit het FES worden ontvangen.

71

*Waar wordt het bedrag van 37 miljoen euro, dat is gereserveerd voor het project Anders Betalen voor Mobiliteit, precies aan uitgegeven? Welk deel van dat bedrag zal er in 2011 vrijvallen nu het kabinet het project Anders Betalen voor Mobiliteit heeft geschrapt?*

In 2011 is nog een bedrag van circa € 5 mln. nodig voor de afwikkeling van het project Anders Betalen voor Mobiliteit. Deze middelen betreffen een intertemporele compensatie voor uitgaven in 2010.

72

*Maken de begrote bijdragen in de tabel «Uitsplitsing bijdrage FES», met een totaal van 5,95 miljard euro voor de periode 2011–2015, deel uit van de zogenaamde «belegde ruimte» in het Fonds Economische Structuurversterking? Zo nee, welk gedeelte en welke projecten maken wel deel uit van de belegde ruimte in het FES?*

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

De in deze tabel opgenomen bedragen zijn in de afgelopen jaren via de reguliere FES-procedure op basis van projectvoorstellen aan het Infrastructuurfonds toegevoegd. Deze bedragen maken inderdaad uit van de zogenaamde belegde ruimte van het FES.

73

*Kunt u toelichten waar de gelden op de post 12 «Spanning BenO» vandaan komen?*

Zie het antwoord op vraag 70 HXII.

74

*Kunt u toelichten waar de gelden op de post 18 «Spanning BenO» vandaan komen?*

Zie het antwoord op vraag 70 HXII.

75

*Wat wordt bedoeld met de zin «Door het egaliseren blijft het budget t/m 2020 gelijk, maar wordt het budget over de gehele planperiode nagenoeg gelijk» onder ad. 7a in de begroting?*

Hiermee wordt bedoeld dat het totaal beschikbare budget «Beheer en onderhoud» tot en met 2020 ongewijzigd blijft en dat de jaarbudgetten nu ieder jaar ongeveer van gelijke orde zijn. Het grillige verloop van deze budgetten is daarmee opgeheven.

76

*Kunt u toelichten waar de gelden voor post 11 «Dekking PHS» vandaan komen?*

Het kabinet heeft in het aanvullend beleidsakkoord een besparing van € 3,2 miljard verondersteld uit hoofde van loonmatiging. Eén van de maatregelen betreft het niet uitkeren van de op de aanvullende post gereserveerde uitgavenenveloppen uit het Coalitieakkoord voor onder andere PHS. Om dit op te vangen worden middels herschikking middelen toegevoegd aan de betreffende posten. Voor wat betreft de herkomst verwijs ik u naar het antwoord op vraag 70 HXII.

77

*Kunt u toelichten van welke post de gelden bij post 13 «Spanning BenO» komen?*

Zie het antwoord op vraag 70 HXII.

78

*Is het u bekend of er vervoersautoriteiten zijn die interesse hebben getoond in het concept Superbus?*

Het is gezien de fase van de ontwikkeling van de Superbus nu nog te vroeg om een antwoord te kunnen geven op de vraag of er mogelijk interesse is van OV-autoriteiten.

In het beleidsvoornemen over de Zuiderzeelijn van 13 april 2006 heeft het kabinet aangegeven de Superbus als een innovatieve vorm van Openbaar Vervoer in Nederland te beschouwen en als exportproduct. Om die reden wil zij investeren in een Research en Development traject voor de verdere ontwikkeling van de Superbus.

Met het beschikbaar komen van een demonstratiemodel van de Superbus is de eerste stap gezet. Het is afhankelijk van de businesscase, de interesse uit de markt, of de superbuss daadwerkelijk marktkansen heeft.