

Vergaderjaar 2004–2005

30 100 A

Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2004

Nr. 5

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 13 juni 2005

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft over het jaarverslag 2004 van het Infrastructuurfonds (30100 A, nr. 1) de navolgende vragen ter beantwoording aan de regering voorgelegd.

Deze vragen, alsmede de daarop bij brief van 10 juni 2004 gegeven antwoorden, zijn hieronder afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Atsma

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD) en Van Hijum (CDA).

Plv. Leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GL), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (CU), Aptroot (VVD), Szabó (VVD), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GL), Jager (CDA), Vergeer (SP), Ten Hoopen (CDA), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD) en Buijs (CDA).

1

Kunt u aangeven hoeveel geld er in 2004 besteed is aan beheer en onderhoud van historische spoorlijnen? Waar is deze bijdrage terug te vinden? En hoe heeft zich dit de afgelopen jaren ontwikkeld?

De bijdrage die ProRail ontvangt voor beheer en onderhoud van historische spoorlijnen vormt een onderdeel van de totale subsidie aanvraag voor beheer en onderhoud van de hoofdspoorweginfrastructuur. Deze wordt echter niet apart inzichtelijk gemaakt.

Om de ontwikkeling van deze kosten, die ten opzichte van de totale kosten voor beheer en onderhoud van de hoofdspoorweg overigens zeer beperkt zijn, zichtbaar te maken zal specifiek in de administratie gezocht moeten gaan worden.

2

De specifieke realisatie van beheer en onderhoud wordt genoemd. Kan van deze totale hoeveelheden worden aangegeven hoeveel hiervan over achterstallig onderhoud gaat? Wat zijn de streefwaarden voor achterstallig onderhoud en hoeveel is hiervan inmiddels gerealiseerd?

De specificatie realisatie van beheer en onderhoud op pagina 28 van het Jaarverslag Infrastructuurfonds betreft het totale te onderhouden areaal. Ik verwijs voor een overzicht van het verloop en volume van het achterstallig verhardingsonderhoud tot 2010 (met en zonder extra middelen) naar pagina 11 van het Plan van aanpak beheer en onderhoud Rijkswegen, dat als verdiepingsbijlage bij de begroting van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2004 is verschenen.

Voor de streefwaarden voor achterstallig onderhoud zie de beantwoording van vraag 8 bij het Jaarverslag en slotwet van het ministerie van Verkeer en Waterstaat 2004 (30 100 XII, nr. 1).

3

Waaruit bestond de spanning bij het AKI-programma en het project Amsterdam-Utrecht? Welke oplossingen zijn hiervoor gekozen?

Als gevolg van onder andere het inpassen van tegenvallende EU ontvangsten, motie «Hart voor Dieren», onderhoudsproblematiek spoor en 2e fase Herstelplan Spoor, zijn kasritmeproblemen («spanning») op het gehele aanlegprogramma personenvervoer ontstaan. Hiermee wordt bedoeld dat de totaal gewenste kasstroom, gelet op het bouwtempo van diverse projecten, hoger was dan aan middelen beschikbaar was. Om deze spanning inzichtelijk te houden is de kasmatige temporisering op één project verwerkt, namelijk Amsterdam – Utrecht, en is voor het AKI – programma een leenconstructie met het FENS afgesproken. Als toelichting op deze verwerking is in de begroting 2004 aangegeven dat «de vertraging van het kasritme van het project Amsterdam – Utrecht in de jaren 2004–2005 als gevolg van technische maatregelen niet zal leiden tot een latere oplevering van dit spoorwegproject».

Uiteindelijk bleek door onderuitputting elders binnen het Infrastructuurfonds de spanning op het aanlegprogramma personenvervoer door middel van kasschuiven oplosbaar.