

Vergaderjaar 2007–2008

31 200 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2008

Nr. 15

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 20 november 2007

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,
R. Kortenhorst

De waarnemend griffier van de commissie,
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), Besselink (PvdA), Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GL), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Vacature (PvdA), Smeets (PvdA), Van Gijlswijk (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

001

Kunt u een overzicht geven van de inkomsten uit BPM, MRB en accijns op benzine en een overzicht van alle verkeersgerelateerde uitgaven, in het licht van de bewering van BOVAG-RAI dat slechts 11% van de belastingen betaald door automobilisten gebruikt wordt voor infrastructuur?

De inkomsten uit MRB zijn € 2 840 mln, uit BPM € 3 389 mln, uit accijnzen van lichte olie € 3 997 mln en uit accijnzen van minerale oliën € 2 905 mln. Voor 2007 komt dat in zijn totaliteit neer op € 13 131 mln. De uitgaven voor aanleg en onderhoud van weginfrastructuur zijn bij Rijk € 2 448 mln, bij de provincies € 970 mln en gemeenten € 3 918 mln. Voor 2007 komt dat in zijn totaliteit neer op € 7 423 mln.

Het percentage dat de BOVAG-RAI vermeldt is niet te herleiden zonder verder inzicht in de gebruikte cijfers. Mogelijk heeft de BOVAG-RAI uitsluitend gerekend met de uitgaven die vermeld zijn in het Infracfonds van het Rijk (art. 12). Als de kosten van de infrastructuur van het Rijk worden opgeteld bij de kosten van gemeenten en provincies, ontstaat een percentage van 56% van de totale inkomsten uit MRB, BPM en accijnzen, dat aan aanleg en onderhoud wordt besteed.

Ten overvloede merk ik op dat er in de huidige belastingregelgeving geen relatie is tussen inkomsten en uitgaven. De BPM, MRB en accijns zijn geen doelbelasting maar dragen bij aan de algemene middelen.

002

Kunt u aangeven op welke olieprijs de inkomsten in het Infrastructuurfonds gebaseerd zijn? Hoeveel zou de bijdrage per jaar uit het FES bedragen indien gerekend wordt met de huidige olieprijs?

De voeding van het infrastructuurfonds is niet gebaseerd op de olieprijs. Ook de hoogte van de FES-bijdrage aan het IF is niet afhankelijk van de stand van de olieprijs. Met ingang van 2008 is door het kabinet een nieuwe systematiek voor het FES geïntroduceerd. Vooruitlopend op een structurele wijziging van de FES-wet is in de FES-begroting 2008 opgenomen dat er voor elk jaar een vaste voeding is voor de aardgasbaten, die niet meer fluctueert als gevolg van hogere of lagere olieprijsen of euro/dollarkoersen.

003

Wat is de achtergrond van de stijging van het Infrastructuurfonds?

De komende jaren groeit het Infracfonds van € 7,1 mld in 2007 naar € 8,1 mld in 2010 om vervolgens terug te vallen naar € 7,3 mld in 2011 en 2012. In hoofdlijn wordt dit veroorzaakt door:

- Een reële groei van de bijdrage hoofdstuk XII aan IF van 2,8%
- De FES-bijdrage van ca € 1,3 mld in de periode 2007–2010, welke in 2011 terugvalt naar € 0,4 mld. Deze terugval wordt o.a. veroorzaakt doordat de FES-bijdrage voor enkele investeringsimpulsen (zoals BOR) in 2010 eindigen.
- Begrotingsbedragen die van uit voorgaande jaren zijn doorgeschoven naar latere jaren.

004

Op welke manier zijn de ontwikkeling van het Infrastructuurfonds en de BDU nog aan elkaar verbonden?

De afgesproken jaarlijkse reële groei van de BDU is niet gekoppeld aan de groei van het Infrastructuurfonds.

005

In het coalitieakkoord is afgesproken dat de FES-wet wordt gewijzigd. Hierbij worden nieuwe uitgavencategorieën in het vooruitzicht gesteld. Zijn hierbij meer mogelijkheden dan in het verleden?

Dat klopt. Zoals in de FES-begroting 2008 al is aangegeven wordt het – in aanvulling op de bestaande categorieën in de huidige FES-wet – voortaan mogelijk om ook uitgaven met betrekking tot verduurzaming van de energiehuishouding, waterbeheer en ruimtelijke investeringen (ook zonder een sterke relatie met verkeers- en vervoersinfrastructuur) uit het FES te financieren.

006

Artikel 3, lid 1 onder a juncto sub1 Wet Fonds economische structuurversterking (FES-wet) stelt dat ten laste van het fonds kunnen komen verkeers- en vervoersinfrastructuur «investeringsprojecten van nationaal belang waarmee beoogd wordt de economische structuur te versterken» Op welke wijze moet dit nationale belang worden geïnterpreteerd? Is hier een financiële norm voor?

Het Fonds Economische Structuurversterking (FES) is inderdaad bedoeld om investeringsprojecten van nationaal belang te financieren (ook waar het niet om verkeers- en vervoersinfrastructuur gaat maar om een van de andere toegestane uitgavencategorieën). De projecten worden door het CPB beoordeeld op hun nationaal belang (duidelijke rol Rijksoverheid) en andere criteria zoals legitimiteit, effectiviteit en efficiëntie. Er is geen formele ondergrens voor FES-projecten.

007

Kan specifiek worden aangegeven welke maatregelen worden gefinancierd met de 200 mln. euro uit het FES die in het coalitieakkoord zijn gereserveerd? Kan tevens worden aangegeven welk effect deze maatregelen hebben op de capaciteit van het spoor?

Het actieplan 5% is op 19 november aan de Tweede Kamer aangeboden. Hierin wordt ingegaan op de concrete maatregelen en de daarvoor benodigde middelen. Ook op het effect op de capaciteit van het spoor wordt ingegaan.

008

Zijn er de komende jaren maatregelen gepland voor het vergroten van de transfercapaciteit van grote stations die niet vallen onder een NSP, zoals station Amsterdam Centraal? Is de capaciteit van de oosttunnel van dit station op lange termijn voldoende? Wat vindt u van de situatie aan de westzijde waar lange dubbeldekkers over de volle lengte stoppen ten westen van de meest westelijke trappen waardoor regelmatig opstoppingen ontstaan en reizigers hun aansluiting missen?

- a. Prorail als beheerder van het spoorwagennet is verantwoordelijk voor planvorming en realisatie van transfervoorzieningen, zoals stationshallen, tunnels en traverses, fietsenstallingen, die een capaciteitstekort kennen of op andere wijze niet meer aan de huidige eisen voldoen. In het jaarlijkse beheerplan is voor deze investeringen een budget voorzien. In het Beheerplan 2007 (paragraaf 6.1 Bijlage subsidieaanvraag 2007, p. 6–93/94) is voor diverse investeringen een budget opgenomen van € 105,1 mln. Uit dit budget worden onder andere verbeteringen van transfervoorzieningen, zoals een betere toegankelijkheid van stations, gerealiseerd. De projecten worden, in tegenstelling tot de investeringen in de NSP-stations, niet rechtstreeks door het ministerie

aangestuurd. Het programma met de projecten wordt jaarlijks door het ministerie goedgekeurd.

- b. In 2005 hebben NS, Prorail en de gemeente Amsterdam gezamenlijk een Masterplan Stationseiland Amsterdam uitgebracht. In dit masterplan hebben zij een gemeenschappelijke visie neergelegd over de ontwikkelingen op langere termijn op het Stationseiland. Er zijn volgens deze 3 partijen op termijn investeringen noodzakelijk in uitbreiding van de transferruimte. Onderdeel is de verbreding van de Oosttunnel. Op welke termijn en in welke vorm deze verbetering noodzakelijk is, dient in overleg tussen de drie eerder genoemde partijen te worden vastgesteld. Ik ga er vanuit dat de investeringen die voor rekening komen van Prorail in het jaarlijkse Beheerplan zullen worden verantwoord.
- c. Het probleem is mij bekend. Amsterdam CS als historisch station kan echter niet zo verbouwd worden dat aan de huidige eisen van de nota Basisstation voldaan kan worden. De perrons zijn smaller dan gewenst en zij kunnen niet worden verbreed, omdat dat direct de spoorcapaciteit ernstig zou aantasten. Realisatie van meer perrons is onmogelijk, tenzij tegen enorme kosten. Er zijn daarom slechts partiële oplossingen mogelijk: Een van deze oplossingen is de realisatie van aanvullende perronkappen op de perrons 10–15, zodat bij regenval de wachtende reizigers zich niet allemaal ophouden bij de trappartijen, maar zich beter verspreiden over het perron en zo de toegang tot de roltrappen minder blokkeren. ProRail heeft de realisatie van deze perronkappen in voorbereiding. Een andere oplossing is het plaatsen van roltrappen, omdat deze een hogere capaciteit hebben dan een vaste trap. Deze roltrappen zijn inmiddels allemaal geplaatst. Een derde oplossing is het op een andere plek laten halteren van treinen. Dat is veelal helaas niet mogelijk. Om capaciteit te winnen is Amsterdam CS ingericht in een a- en een b-fase. Dit betekent dat op een perron twee treinen tegelijk kunnen halteren; zo kan een trein richting Utrecht of Amersfoort op een perron staan met een trein richting Schiphol of Haarlem. Wanneer er capaciteit beschikbaar is, kan een trein ook over twee fases heen (in het midden) halteren. Een laatste mogelijkheid zou de realisatie van een geheel nieuwe, westelijke perrontunnel kunnen zijn. Deze zal echter een aanzienlijke investering vergen en biedt ook slechts gedeeltelijk een oplossing. Voor reizigers die aan de westzijde aankomen en een overstap willen maken aan de oostzijde van het station biedt het geen verbetering. Aangenomen mag worden dat dit het merendeel van het aantal overstappers betreft. Voor reizigers vanaf Haarlem die bijvoorbeeld willen overstappen richting Zaandam is de beste overstap op station Sloterdijk; dat geeft bovendien een kortere reistijd. Mede om deze redenen heeft er geen planvorming voor aanleg van een nieuwe perrontunnel plaatsgevonden. Overigens is het mijn verwachting dat het probleem van ophopende reizigers bij de stijpunten naar de Westtunnel zal verminderen zodra na gereedkomst van de Noord/Zuidlijn de Middentunnel weer volledig gebruikt kan worden en een goed alternatief is voor overstappen van de a- naar de b-fase.

009

Voor het spoor spreekt het kabinet een duidelijke ambitie uit voor de periode 2007–2011 (5% groei). Wat is de ambitie voor de weg, uitgedrukt in de ontwikkeling van de filezwaarte voor diezelfde periode?

In de Nota Mobiliteit zijn ambities voor 2020 geformuleerd. Ten aanzien van de filezwaarte (in voertuigverliesuren) is vastgesteld dat de ambitie is om het niveau terug te brengen tot 1992. Dit kabinet heeft in het Regeer-

akkoord aangegeven dat de Nota Mobiliteit leidend zal zijn bij de verdere uitvoering van het beleid rond het thema mobiliteit en infrastructuur. Daarin zijn geen tussentijdse ambities geformuleerd.

010

Hoeveel extra geld zal er in de komende vier jaar worden uitgegeven aan weginfrastructuur? Kan tevens worden aangegeven welke projecten hiervoor worden uitgevoerd?

Binnen enveloppe Infrastructuur en (vaar)wegen is voor 2008–2011 € 100 mln uitgetrokken voor de aanpak van knooppunten, Dynamisch Verkeersmanagement Pilot Amsterdam en voor Duurzaam Veilig. Daarnaast zijn binnen de enveloppe Regionaal Economisch beleid extra middelen voorzien voor wegen in genoemde periode (A4 Schiphol/Infrastructuur A4 (UPR), Leiden bioscience (inclusief ontsluiting) en Bereikbaarheid Brainport Eindhoven). Definitieve besluitvorming over de budgetten moet nog plaatsvinden.

011

Wanneer wordt de evaluatie van de eerste tranche spoorse doorsnijdingen opgeleverd? Zou de enveloppe Openbaar Vervoer niet vooral moeten worden besteed aan verbetering van de kwaliteit van het Openbaar Vervoer?

De evaluatie van de inschrijvings- en toedelingsprocedures is met de begrotingsbehandeling bekend. Hoe de enveloppe OV wordt ingezet is nog niet besloten. Ik zal in overleg met mijn collega's bezien hoe deze enveloppe het beste ingezet kan worden.

012

Kan nader worden aangegeven waarvoor het bedrag van 43 miljoen euro, dat in 2008 beschikbaar komt uit de Enveloppe Water en kust, besteed wordt?

De bedoeling is om de aangegeven € 43 mln. te benutten voor het stimuleren van innovatieve oplossingen voor problemen die de doelrealisatie van de EU Kaderrichtlijn Water in de weg staan en voor het bevorderen van het (mee)koppelen van projecten voor Europese Kaderrichtlijn Water/Waterbeleid 21e eeuw projecten met andere projecten in hetzelfde gebied zoals Ecologische Hoofdstructuur en recreatie, waardoor er sneller, robuuster en kwalitatief hoogwaardige oplossingen ontstaan. Zowel voor innovatie als synergie komen deze middelen pas voor Verkeer en Waterstaat beschikbaar na toetsing op de FES criteria en besluitvorming in de ministerraad.

013

Wat is de extra ambitie die wordt nagestreefd met de invoering van het MIRT? Hoe wordt deze ambitie gekwantificeerd?

Het kabinet streeft ernaar een grotere meerwaarde te creëren in het ruimtelijk fysieke domein door het doen van meer afgestemde en (inhoudelijk) samenhangende investeringen. Samenhang wordt vooral gezocht in de gelijktijdige besluitvorming over en realisatie van projecten in bepaalde gebieden. Vervolgens gaat het om een slimme en gebundelde inzet van rijksmiddelen. Een kwantificering van de ambitie is op voorhand niet te geven. Dit hangt af van de concrete projecten en programma's.

014

Hoeveel geld wordt de komende jaren uitgegeven aan het wegwerken van het achterstallig onderhoud bij bruggen en viaducten? Waar wordt dit geld gevonden?

Voor het wegwerken van achterstallig onderhoud bij bruggen en viaducten is in het kader van het plan van aanpak beheer en onderhoud dat als bijlage bij de begroting 2004 is uitgebracht geld uitgetrokken. Dit geld is verwerkt in de begroting van het Infrastructuurfonds op artikel 12.02.02. Voor de jaren 2008 tot en met 2010 is in dit kader in totaal € 163 mln. beschikbaar, waarvan 67 mln. in 2008 (blz. 48 van de begroting 2008 van het Infrastructuurfonds). Deze problematiek staat los van de technische staat van kunstwerken zoals bruggen, waarop is ingegaan in het antwoord op vraag 28 van de begroting VenW.

015

Waarom is de 35 mln. euro voor luchtkwaliteit overgeboekt van spoorwegen naar hoofdwegen? Betekent dit dat er meer maatregelen voor luchtkwaliteit bij hoofdwegen zullen plaatsvinden en geen maatregelen bij spoorwegen?

In het kader van de Nota Mobiliteit heb ik voor de periode 2011–2015 een bedrag van € 300 mln gereserveerd voor maatregelen om te kunnen voldoen aan de Europese richtlijn voor luchtkwaliteit. Deze gelden moeten daar worden ingezet waar ze het meest effectief zijn, dus waar het meest wordt bijgedragen aan het oplossen van luchtkwaliteitsproblemen. Aangezien er qua luchtkwaliteit meer knelpunten zijn bij wegen dan bij spoorwegen, is besloten € 35 mln over te boeken van spoorwegen naar hoofdwegen. Hierbij kan ook worden verwezen naar de brief d.d. 25 oktober 2006 (kenmerk 30 800 A nr. 45) waarin reeds de wens is weergegeven om het budget te oormerken voor projectspecifieke maatregelen voor rijkswegen.

Genoemde overboeking betekent inderdaad dat er meer maatregelen genomen kunnen worden om luchtkwaliteitsproblemen bij hoofdwegen op te lossen. Op dit moment zijn er geen grote knelpunten bij spoorwegen bekend waarvoor maatregelen benodigd zouden zijn.

016

Kan nader worden aangegeven wanneer in 2008 het saneringsprogramma waterbodems herijkt wordt? Wat houdt deze herijking in? Wanneer wordt de Kamer hierover geïnformeerd?

De herijking van het Saneringsprogramma Waterbodem Rijkswateren vindt, met het oog op de realisering van de Stroomgebiedbeheersplannen, in 2008 plaats. Bij deze herijking zal worden nagegaan of de in het saneringsprogramma voorgenomen waterbodemsaneringen optimaal bijdragen aan de KRW-doelen. Het resultaat van deze herijking zal tezamen met de Stroomgebiedbeheersplannen in 2009 aan de Tweede Kamer worden aangeboden.

017

Kan een schatting gegeven worden van de extra middelen die nodig zullen zijn na 2009 om de doelstellingen uit de Kaderrichtlijn Water (KRW) te kunnen halen?

In de decembernota 2006 was een eerste schatting van de kosten aangegeven: € 7,3 miljard voor de periode 2009–2027. Tijdens het AO van juni jl. heb ik toegezegd dat ik in het voorjaar 2008 met een verbeterde onderbouwing van de kosten en baten zal komen. Deze wordt momenteel door het MNP uitgevoerd op basis van verder uitgewerkte plannen van de regio. Op basis van die informatie is een overleg met de Kamer voorzien over de maatregelen die daadwerkelijk uitgevoerd zullen worden in de periode 2009–2015.

018

Kan aangegeven worden waarom er vanaf 2007 geen geld meer staat gereserveerd voor verkenningen (12.05.01)?

Abusievelijk zijn de beschikbare bedragen voor de verkenningen begroot op het artikelonderdeel «Planstudie voor tracébesluit» (12.05.02). Bij voorjaarsnota 2008 zal zorggedragen worden dat dit gecorrigeerd wordt.

019

Kan de ontwikkeling van de egalisatiereeks voor de jaren 2007 tot en met 2010 nader worden toegelicht?

De egalisatiereeks is verwerkt en toegelicht in de eerste suppletoire begroting 2007 (Kamerstukken II, 2007–2008, 31 061 A). Het betreft een methode om de kasmiddelen op het wegenprogramma op programma-niveau te spreiden, zonder de individuele planningen van de projecten te wijzigen. Hierdoor worden de middelen zo doelmatig mogelijk ingezet over de jaren heen en wordt een oplossing geboden voor niet op project-niveau te voorspellen (kas)tegenvallers. In de uitwerking betekent dit dat met name in de jaren 2007–2010 de budgetten minder sterk op lopen en dat deze middelen in de jaren 2011 en 2012 weer toegevoegd zijn aan het wegenprogramma. Per saldo verloopt dit geheel budgettair neutraal.

020

Wanneer is er een goed werkend file-informatiesysteem beschikbaar in alle autonavigatiesystemen (TMS)? Waarom wordt dit geen verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat als wegbeheerder?

De rol die de overheid speelt met betrekking tot reisinformatie is het stellen van kaders, het garanderen van de beschikbaarheid van basisverkeersinformatie en het stimuleren van ontwikkelingen. VenW geeft hier al geruime tijd invulling aan. Aan de basis ligt de Beleidsnota Reis-informatie uit 1996 die deze kaders verder uitwerkt. Het beleidskader Beter Benut dat naar verwachting nog dit jaar aan de Tweede Kamer wordt gezonden voorziet in een actualisatie die voortbouwt op deze basis. Binnen dit beleid zijn ook de huidige producten op het gebied van autonavigatiesystemen ontstaan. Autonavigatiesystemen gebruiken actuele informatie die voor het grootste deel beschikbaar wordt gesteld door de wegbeheerders. Deze informatie wordt beschikbaar gesteld aan nu 18 Service Providers zoals ANWB, VID en TomTom. Een Service Provider is een geregistreerde afnemer van de door de overheid geleverde basisverkeersinformatie. De Service Provider vertaalt de basisinformatie in zijn producten en diensten voor actuele verkeersinformatie, en kan deze eventueel nog aanvullen met informatie uit andere bronnen. Hierdoor ontstaat een concurrerende markt met een divers aanbod van diensten die de reiziger naar wens kan afnemen. De rol en verantwoordelijkheid van de wegbeheerder zoals Rijkswaterstaat in deze is die van leverancier van basisverkeersinformatie, voor zover die informatie door de overheid wordt ingewonnen om zijn taak als wegbeheerder en verkeersmanager te kunnen vervullen.

Producenten van autonavigatiesystemen hebben meerdere mogelijkheden om file informatie aan de systemen in het voertuig door te geven. Een ervan is gebaseerd op de Europese RDS – TMC (Radio Data System – Traffic Message Channel) technologie. Alternatieven zijn gebaseerd op bijvoorbeeld mobiele telefonie. RDS – TMC wordt na een aanloopperiode met een bijdrage van de overheid nu door marktpartijen in eigen beheer en regie geëxploiteerd.

Uitgaande van de groeicijfers op het gebied van autonavigatiesystemen mag ervan worden uitgegaan dat rond 2015 het overgrote deel van de voertuigen hierover beschikt.

021

Hoe berekent u het rendement van investeringen in nieuwe wegen? Hoeveel bedraagt de vervoerscapaciteit van de nieuwe hoofdwegen? Wat zijn de kosten per reizigerskilometer qua infrastructuur per jaar voor de diverse plannen? Hoe verhoudt zich dat met de spoorwegplannen?

Het rendement van investeringen in nieuwe wegen wordt berekend met de OEI-systematiek (Overzicht Effecten Infrastructuur). Bij een MIRT-verkenning wordt een OEI format opgesteld. In het format zijn onder andere de kosten van aanleg en onderhoud opgenomen en de met het project te realiseren reistijdwinsten. Daarnaast zijn effecten als veiligheid en leefomgeving weergegeven. Het OEI format geeft inzicht in de kosten-effectiviteit en is de basis voor politieke besluitvorming. De vervoerscapaciteit van nieuwe hoofdwegen bedraagt circa 2300 personen per uur per rijstrook. De capaciteit is afhankelijk van de specifieke omstandigheden zoals in- en uitvoegend verkeer, aandeel vrachtauto's en weersomstandigheden. De kosten voor infrastructuur per reizigerskilometer van de diverse plannen wegen en spoorwegen zijn niet precies bekend. Een vergelijking van alleen een onderdeel van de kosten tussen verschillende systemen levert ook geen goede vergelijking op. Het gaat om de totale voor en nadelen waaronder de totale kosten over de levensduur van een project. De OEI systematiek maakt een integrale afweging mogelijk. In het kader van de Nota Mobiliteit is een integrale afweging gemaakt tussen de ambities en budgetten voor spoor en voor wegen.

022

Wordt de Kamer separaat geïnformeerd over de actualisatie van de knelpunten-analyse uit de Nota Mobiliteit, of komt dit aan de orde in de Beleidsbrief?

De actualisatie van de knelpuntanalyse van het wegennetwerk is opgenomen in de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse wegen. De rapportage van deze LMCA is meegezonden met de beleidsbrief. Uw Kamer heeft deze brief op 19 november 2007 ontvangen.

023

Kan aangegeven worden welke concrete doelen worden nagestreefd binnen de enveloppe Investeren in wegen? Op basis van welke argumenten is juist voor deze maatregelen gekozen?

In het Coalitieakkoord zijn onder pijler 2 middelen toegewezen aan de enveloppe infrastructuur en (vaar)wegen. Op het gebied van wegen is de huidige planning om concreet maatregelen te nemen op het vlak van duurzaam veilig, de aanpak van knooppunten én een pilot Dynamisch Verkeersmanagement. De keuze voor deze maatregelen volgt uit de doelstelling dat het moet gaan om verbeteringsmaatregelen die op korte termijn realiseerbaar zijn en effect sorteren. De gekozen maatregelen voldoen hieraan.

024

Komt de tweede ontsluiting van de Tweede Maasvlakte in de projectenlijst? Is er al zicht op financiering van het rijksdeel? Is de wetgeving geschikt voor de constructie zoals het Rotterdams Havenbedrijf deze heeft voorgesteld? Wanneer kan het tracébesluit worden genomen? Wanneer kan er met aanleg worden begonnen?

Aangenomen wordt dat de vraag betrekking heeft op het uitgevoerde onderzoek naar de «Tweede ontsluiting Haven Rotterdam». Dit onderzoek vloeit voort uit de Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel en de afspraken in het Bestuurlijk Overleg van oktober 2006. Tevens is het een kandidaat

project binnen het Programma Randstad Urgent (project 21). In de afspraken rond Randstad Urgent is aangegeven dat oktober 2007 een intakebesluit wordt genomen voor dit project. In het Bestuurlijk Overleg van 31 oktober jl. is het project «Tweede ontsluiting Haven Rotterdam» in relatie tot de LMCA resultaten en de resultaten van de verkenning naar de stedelijke bereikbaarheid van Rotterdam besproken. U wordt eind november 2007 geïnformeerd over de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen. Bij een positief intakebesluit wordt op basis van een afgeronde MIRT verkenning medio 2009 een besluit genomen over het al dan niet uitvoeren van een planstudie. Uitgangspunt bij dit project is private financiering.

025

Rijksweg 4 Delft–Schiedam: Zijn de geraamde kosten geheel gedekt? Wanneer start de aanleg? Wat zijn de problemen op dit moment? Welke besturen zijn betrokken bij de besluitvorming? Hoe is hun positie? Hoe lang bestaan er plannen voor dit traject? Zijn er voorbereidingen voor aanleg getroffen sinds dit traject gepland is? Wanneer was de oorspronkelijke opleverdatum gepland? Wat heeft het uitstel tot nu toe gekost? Wie is eigenaar van de ondergrond en sinds wanneer? Hoe is het renteverlies ingeboekt tot nu toe? Welke voorbereidingskosten zijn er tot nu toe gemaakt voor dit stukje weg?

Voor antwoord zie bijlage¹.

026

Is de verlengde A16 vanaf Rotterdam onderzocht op aantakking bij Leiden, in plaats van op de A13 bij Overschie? Zo ja, hoe scoort deze variant?

De verlengde A16 vanaf Rotterdam op aantakking bij Leiden is niet onderzocht. Deze past niet binnen de in Nota Mobiliteit gekozen wegenstructuur.

027

Klopt het dat er voor 2009–2012 nog 83 mln. aanbestedingsresultaten moeten worden gehaald bij ProRail als de verwachting voor 2008 wordt gehaald? Wordt nog steeds een resultaat van 238 mln. voor de periode 2005–2012 verwacht? Zo nee, welk bedrag wordt op dit moment geschat?

Het klopt inderdaad dat voor wat betreft de aanlegprojecten spoor nog € 83 mln aan aanbestedingsresultaten moet worden behaald. Het totaal geraamde bedrag aan aanbestedingsresultaten is niet gewijzigd en bedraagt voor de periode 2005–2012 dus € 238 mln. (incl. BTW).

028

Zijn de maatregelen Woudenbergseweg Maarsbergen en de spoorwegovergang Bunnik voorbereid op viersporigheid?

In het zg. Plan van Eisen voor Maarsbergen en Bunnik is opgenomen dat de spoorkruising een toekomstige uitbreiding naar viersporigheid niet onmogelijk moet maken. Dit betekent dat de kunstwerken zodanig gebouwd worden dat een viersporigheid niet wordt geblokkeerd.

029

Wat is de reden dat het tracébesluit Zuidas pas in 2010 wordt genomen? Welke gevolgen heeft dit voor de spoorcapaciteit na ingebruikname van de Hanzelijn?

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Het herstarten van de (verkorte) tracéwetprocedure is pas opportuun op het moment dat de planvorming en optimalisering van de zijde van Amsterdam Zuidas voldoende concreet is om te kunnen bepalen wat in procedure moet worden gebracht. Gelet op de termijnen voor de verkorte tracéwetprocedure is de huidige verwachting dat het tracébesluit in 2010 kan worden genomen. De tracéwetprocedure voor de Zuidas is gericht op het eindbeeld van de daar benodigde hoofdinfrastructuur voor weg en spoor. De vraag naar de actuele inzichten met betrekking tot de benodigde spoorcapaciteit op de Zuidas, na ingebruikname van de Hanzelijn is onderdeel van de OV-SAAL studie over de gehele corridor. Over OV SAAL (spooruitbreidingen 2013, na opening Hanzelijn) zal naar verwachting nog dit jaar door het kabinet een besluit worden genomen. Besluitvorming over eventueel noodzakelijke maatregelen op de Zuidas naar aanleiding van OV-SAAL vindt plaats in nauwe samenhang met het Zuidas-project.

030

Wanneer wordt de Kamer geïnformeerd over een mogelijke versnelde aanpak van achterstallig onderhoud op hoofdvaarwegen?

De Kamer heeft eerder deze maand de Beleidsbrief «Varen voor een vitale economie – een veilige en duurzame binnenvaart» ontvangen. Hierin is aangegeven dat het kabinet in de periode tot en met 2018 de onderhoudsachterstand op de rijksvaarwegen zal wegwerken. Dit is twee jaar eerder dan aangekondigd in de Nota Mobiliteit. Het kabinet streeft er naar het inlopen van de achterstand nog twee jaar verder te versnellen. Maatregelen hiervoor worden voorbereid. Bij het opstellen van de begroting 2009 en latere jaren zal bezien worden of en hoe deze verdere inhaalslag kan worden gerealiseerd.

031

Waarom staan er voor de jaren 2008 tot en met 2012 geen uitgaven geraamd voor artikel 17.04 (Anders betalen voor mobiliteit)? Staan er elders in de Rijksbegroting uitgaven begroot voor Anders betalen voor mobiliteit?

Er staat nog geen budget geraamd voor de jaren 2008 tot en met 2012 op artikel 17.04 (Anders betalen voor mobiliteit) omdat het kabinet nog niet heeft besloten hoe de implementatie precies vorm gaat krijgen. Als hier duidelijkheid over is komt het kabinet met een financierings- en inpassingsvoorstel. Daarna zal het voorstel in de begroting worden verwerkt. Op hoofdstuk 12, beleidsartikel 34.01.03 staat een deel van de personele kosten vermeld. Ook staat op het FES € 100 mln gereserveerd voor anders betalen voor mobiliteit.

032

Kunt u specificeren waar de 96 miljoen voor de Betuweroute nodig is?

De € 96 mln is nodig voor met name de volgende posten:

- Afbouw A15-tracé
- Migratie havenspoorlijn naar ERTMS en 25 kV.

De Tweede Kamer wordt van de besteding van dit budget elk half jaar via de Voortgangsrapportage op de hoogte gehouden.

033

Kan het besluit over de eerste stap met betrekking tot «Anders betalen voor Mobiliteit» ruim voor de begrotingsbehandeling naar de Kamer worden gezonden?

Zoals reeds aangegeven in mijn brief van 31 oktober 2007 is verzending van het onderbouwde voorstel voor de eerste fase van Anders Betalen

voor Mobiliteit in de gegeven tijd op die datum niet mogelijk. Het streven is en blijft om dit zo spoedig mogelijk te doen.

034

Kan aangegeven worden waaruit het regiospecifieke pakket bestaat voor Noord-Nederland?

Het kabinet heeft inmiddels ter zake een besluit genomen, dat op 16 november aan u is toegestuurd (kenmerk VenW/DGP/2007-9198). Op pagina zes en verder van deze brief staat het regiospecifieke pakket beschreven

035

Kunt u herbevestigen dat het gereserveerde geld voor de Zuiderzeelijn uitgegeven zal worden aan openbaar vervoer tussen de Randstad en Noord-Nederland?

Het kabinet heeft inmiddels ter zake een besluit genomen, dat op 16 november aan u is toegestuurd (kenmerk VenW/DGP/2007-9198). Daarin wordt ook de besteding van de gereserveerde middelen toegelicht

036

Kunt u per weg aangeven hoeveel geld er komend jaar heen gaat?

De uitgaven voor aanleg per weg in 2008 zijn opgenomen in de realisatie-tabel Hoofdwegennet zoals opgenomen in de Infracfondsbegroting op bladzijde 51.