

Vergaderjaar 2008–2009

**31 924 A**

**Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2008**

**Nr. 6**

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

Vastgesteld 12 juni 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<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 vraag en antwoord.

Deze is hierbij afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Jager

De griffier van de commissie,  
Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

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

1

*Zal – indien de bestuurlijke lus wordt toegepast – nog vertraging optreden in de wegenprojecten, zoals dit in 2008 is gebeurd?*

De Tweede Kamer heeft op 10 maart 2009 ingestemd met het initiatiefwetsvoorstel om de bestuurlijke lus in de Algemene wet bestuursrecht te verankeren. Op 28 mei heeft de Tweede Kamer ook het wetsvoorstel 31 546 tot wijziging van de Tracéwet, Spoedwet wegverbreding en de Wet ruimtelijke ordening met het oog op de verbetering van de beroepsprocedure zonder stemming aanvaard. De introductie van de bestuurlijke lus is één van de acties om, mede naar aanleiding van het advies van de Commissie Elverding, de besluitvorming te verbeteren en te versnellen. Ik verwacht dat de mogelijkheid van een bestuurlijke lus bij zal dragen aan het beperken van onnodige vertragingen in de besluitvorming.

2

*Wat is de verklaring voor het feit dat van de begrote verplichtingen ten bedrage van € 11,3 miljard slechts € 7,9 miljard is gerealiseerd. Kan hieruit worden geconcludeerd dat 30% van de plannen niet of later wordt gerealiseerd?*

In de memorie van toelichting bij de slotwet is een overzicht van de belangrijkste uitgaven-, ontvangsten- en verplichtingenmutaties opgenomen inclusief toelichting.

Voor een meer uitvoerige verklaring bij de oorzaken van deze mutaties wordt verwezen naar genoemde memorie van toelichting.

3

*Ten aanzien van de wegenprojecten geeft u aan dat vertragingen zijn ontstaan vanwege capaciteitsgebrek, luchtkwaliteit en juridische procedures. Kunt u van elk van de genoemde projecten aangeven hoeveel vertraging is opgelopen en welk deel van de vertraging te wijten is aan welke oorzaak?*

In de voortgangsrapportages over de eerste helft van 2008 (Bijlage MIRT-projectenboek 2009, kamerstuk 2007–2008; 31 700 A, nr. 6) is per project aangegeven hoeveel vertraging is opgelopen en waaraan de vertraging is te wijten. In juni 2009 wordt de voortgangsrapportage over de tweede helft van 2008 aan de Kamer gestuurd.

4

*Op het terrein van spoorwegen is minder uitgegeven dan geraamd. Welk deel van de in 2008 niet gedane uitgaven zal in 2009 kunnen worden ingehaald? Hoeveel vertraging wordt er opgelopen met de realisatie van de onderdelen internet op de trein; actieplan groei spoor en stille treinen? Aan wie is deze vertraging toe te rekenen?*

Voor wat betreft spooronderhoud wil ik u verwijzen naar mijn brief van 9 april 2009 (kamerstuk 2008–2009; 29 984, nr 176). Deze brief geeft een uitgebreid overzicht van de oorzaken van de onderbesteding en de genomen maatregelen. Een deel van de overloop is gevolg van efficiency. Dit zal nog nader worden gehard en geaudit. Daarnaast heeft een herijking van de financiële reeksen plaatsgevonden. Daarbij geeft ProRail aan uit te gaan van een realistische planning. ProRail verwacht dat daarmee de onderbesteding zal teruglopen. In die planning is verder rekening gehouden met de overloop van werkzaamheden uit eerdere jaren. Dit alles is verwerkt in het beheerplan 2009. Ten opzichte van dit beheerplan vindt een versnelling plaats conform het maatregelenpakket van € 140 mln.

Voor aanleg van spoorwegen worden de lagere uitgaven – naast enkele kleinere projecten – met name bepaald door enkele grotere projecten. Voor het project Sporen in Arnhem is meer tijd genomen om tot een Tracébesluit te komen, om de ontvangen reacties op het OTB zo goed mogelijk te kunnen verwerken. Het Tracébesluit is inmiddels genomen, zodat realisatie dit jaar kan starten. Over het project Zuidas wordt naar verwachting dit najaar een besluit genomen, waarmee duidelijkheid zal ontstaan over het aangaan van financiële verplichtingen (voor 2008 was schatkistbankieren voorzien voor een bedrag van ca. 300 miljoen euro). Een derde project betreft NSP Den Haag (verbouw Den Haag CS), waarvoor de gemeente na tegenvallende aanbestedingsresultaten heeft besloten tot het opnieuw starten van de aanbesteding. Deze procedure leidt naar verwachting dit jaar tot nieuwe resultaten op basis waarvan financiële verplichtingen kunnen worden aangegaan.

Over internet in de trein is de Tweede Kamer op 6 april 2009 geïnformeerd. Binnen de begroting 2009 is een bedrag van € 15 mln. beschikbaar. Mijn verwachting is dat ik dit jaar subsidies ter grootte van dit gehele bedrag zal verlenen om internet in de trein bij verschillende vervoerders te realiseren. Met de subsidiebeschikkingen zal ook de planning worden afgerond. Voor het Actieplan groei op het spoor is in 2008 een bedrag van ca. 20 miljoen euro minder uitgegeven dan gepland. Voor de maatregelen waarvoor dit bedrag was voorzien, zijn inmiddels wel financieel verplicht. Het gaat onder meer om het verbeteren van wachtruimtes uitbreiding van fietsenstallingen en informatievoorziening op stations. Deze maatregelen worden in de jaren 2009 t/m 2012 uitgevoerd. De (beperkte) financiële vertraging komt voort uit een te optimistische inschatting door VenW van de voorbereidingstijd voor deze maatregelen. Voor stille treinen wordt de planning bepaald door met name de vrijgave van LL-blokken. Deze remblokken zijn een «stil» alternatief voor de gietijzeren remblokken, waardoor vervoerders hun lawaaiig materieel kunnen ombouwen met behulp van de prestatieregeling van ProRail.

5

*Welk budget was er gereserveerd voor de ondergrondse aanlanding Erasmuslijn? Hoeveel goedkoper is de nu gekozen oplossing? Welke rijksbijdrage was geraamd en hoe hoog wordt deze nu?*

De Rijksbijdrage stemt overeen met de kosten van de Meest Kosten Effectieve variant, aanlanding op een spoor 13 in de Anna van Buerenstraat, en bedraagt € 38 mln (prijspeil 2005 ex BTW). Het Stadsgewest/gemeente koos er einde 2005 voor om een tunnel te bouwen. VenW heeft een beschikking afgegeven met daarin opgenomen het bedrag van € 38 mln (lump sum). Op basis van een Schetsontwerp werden de kosten van de voorkeursvariant van Stadsgewest/gemeente geraamd op € 49 mln ex BTW. Stadsgewest/gemeente zijn volledig risicodragend opdrachtgever van de voorkeursvariant.

Gedurende de uitwerking trok de gemeente de conclusie dat bouw van de tunnel met veel risico's gepaard zou gaan, waardoor de kostenraming werd bijgesteld tot € 100 mln. De gemeente heeft vanwege het dreigende tekort gezocht naar alternatieven die weer binnen het budget zouden passen. De voorkeursvariant is inmiddels gewijzigd door het Stadsgewest/gemeente in een aanlanding van de Erasmuslijn op + 2, boven het busplatform. Deze variant is volgens de gemeente weer binnen haar budgettaire mogelijkheden te bouwen. De kosten van de variant zijn door de gemeente voorlopig geraamd op zo'n € 55 mln. De rijksbijdrage is en blijft ongewijzigd.

6

*Wat is de oorzaak van de vertragingen op het terrein van kustversterking?  
Wat betekent deze vertraging voor de waterveiligheid?*

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

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

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

7

*Wat zijn de oorzaken van de vertragingen op het terrein van het hoofdvaarwegennet?*

In de toelichting onder de tabellen op pagina 60 tot en met 62 van het Jaarverslag 2008 staat per project aangegeven wat de oorzaken zijn voor vertragingen bij die vaarwegprojecten.