

Vergaderjaar 2005–2006

**30 300 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2006**

**Nr. 15**

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

Vastgesteld 22 november 2005

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup>, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, 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,  
Atsma

De griffier van de commissie,  
Roovers

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijkema (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Van der Sande (VVD), Lenards (VVD) en Knops (CDA).  
Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GL), Smeets (PvdA), vacature algemeen, Slob (CU), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GL), Jager (CDA), Vergeer (SP), 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), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA), Szabó (VVD), Aptroot (VVD) en Ten Hoopen (CDA).

*Kunt u in percentages aangeven hoeveel van het achterstallig onderhoud spoor, weg en water eind 2005 is ingelopen?*

In de «Plannen van Aanpak Beheer en Onderhoud Spoorwegen, Rijkswegen en Rijkswaterwegen» (verdiepingsbijlage begroting 2004) is de onderhoudstoestand binnen deze sectoren beschreven. Geconstateerd werd dat er sprake was van onderhoudsachterstanden. Om deze achterstanden versneld in te lopen, zijn extra impulsen voor bovengenoemde sectoren gegeven:

- Spoorwegen: € 853 miljoen (exclusief Herstelplan spoor 2e fase);
- Rijkswegen: € 600 miljoen;
- Rijkswaterwegen: € 700 miljoen.

Deze bedragen hebben betrekking op de periode 2004–2010. In de periode 2004–2005 wordt voor Spoorwegen € 238 miljoen, voor Rijkswegen € 119 miljoen en voor Rijkswaterwegen € 101,9 miljoen uitgegeven. Dit komt overeen met ongeveer 28%, 20% respectievelijk 15% van de impulsen.

Naar huidig inzicht ligt de uitvoering van deze programma's op schema. De inhoudelijke voortgang van programma's laat zich echter voor drie sectoren niet altijd eenvoudig uitdrukken in percentages.

- Bij hoofdwegen ligt de nadruk op het versneld vernieuwen van overlagingen. De kabinetsdoelstelling is om voor eind 2007 een vermindering van het achterstallig wegonderhoud met circa 45 % ten opzichte van 2003 gerealiseerd te hebben. Eind 2005 is hiervan 11% gerealiseerd en eind 2006 26%.
- Bij rijkswaterwegen is in 2004 en 2005 gestart met de voorbereiding en uitvoering van een aantal grootschalige baggerwerkzaamheden. Het gaat hierbij onder meer om werkzaamheden aan het Noordzeekanaal en het kanaal Gent–Terneuzen. Ook is gestart met de voorbereiding en uitvoering van werkzaamheden aan de Haringvlietsluizen en de sluisen in het Amsterdam Rijnkanaal/Lek.
- Bij de sector spoor ligt de nadruk op het reduceren van verstoringen (TAO's), het realiseren van een hoger instelniveau van Groot Onderhoud en Klein Onderhoud en extra vervangingen waaronder bovenbouwvernieuwing (Nefit-spoor) en wissels. De effecten hiervan uiten zich onder andere in het aantal storingen in de spoorinfrastructuur dat in 2004 ten opzichte van 2000 met 19% is teruggebracht.

Ten behoeve van de begroting 2007 wordt een midterm review uitgevoerd naar de stand van zaken omtrent de uitvoering van deze plannen van aanpak. Dan zal ook worden aangegeven in welke mate het achterstallig onderhoud is ingelopen in relatie tot de plannen van aanpak. De midterm review richt zich op de behaalde resultaten in de periode 2004–2005 en de verwachtingen voor 2006.

Het doel van de midterm review is om na te gaan of de aanpak van het wegwerken van de achterstanden verloopt conform de plannen van aanpak, de maatregelen en de inzet van middelen voldoende effectief zijn en of de huidige verdeling van de middelen (fasering en omvang) tussen, en eventueel binnen, de modaliteiten moet worden heroverwogen. Over de uitkomsten van de midterm review wordt u met Prinsjesdag 2006 nader geïnformeerd. Daarnaast wordt u middels het Infrastructuurverslag 2005 geïnformeerd over de uitkomsten 2005.

*Hoeveel geld is in 2005 niet besteed als gevolg van luchtkwaliteitsproblemen? In hoeveel gevallen betreft het daarbij overschrijding van de norm en in hoeveel gevallen het nalaten van gedegen onderzoek?*

In mijn brief van 3 oktober 2005 (kamerstuk 30 300 A, nr. 5) heb ik u gemeld dat zich binnen het infrafonds zonder maatregelen voor 2005 een onderschrijding aftekent. Dit is onder andere het gevolg van vertragingen van in totaal circa € 300 mln die in het wegenprogramma, zowel ZSM als reguliere aanlegprojecten, zijn opgetreden. Hiervan wordt circa de helft verklaard door de luchtproblematiek.

In mijn brief van 8 november 2005 (kenmerk DGP/WV/05.01704) inzake de Voortgangsrapportage Spoedwetprojecten (ZSM), ben ik nader ingegaan op de rol die de luchtkwaliteitsproblematiek speelt bij de voortgang van de ZSM-projecten. De betreffende passage uit deze brief is ook van toepassing op de reguliere MIT-projecten. Zie ook mijn antwoord op vraag 14.

3

*Hoeveel geld is extra nodig om aan alle wensen van gemeenten voor uitbreiding van de stationsfietsenstalling te voldoen?*

Op mijn oproep aan de gemeenten die in het programma «Ruimte voor de Fiets» opgenomen zijn om snel met hun plannen te komen zodat het programma versneld uitgevoerd kan worden, is vooralsnog geen gehoor gegeven. Er is momenteel nog geen sprake van extra benodigd geld.

4

*Hoeveel geld wordt de komende jaren worden uitgetrokken voor de invoering van ERTMS?*

Voor de invoering van ERTMS zijn op de begroting niet expliciet middelen gereserveerd. Binnen het totale budget voor BB21 van € 271 mln is een aanzienlijk deel bestemd voor, en al besteed aan de ontwikkeling van ERTMS-systemen. Verder wordt ERTMS toegepast bij drie aanlegprojecten, te weten HSL-Zuid, Betuweroute en de spooruitbreiding Amsterdam-Utrecht. ProRail geeft in haar langjarige financiële planning aan voor de periode tot en met 2014 € 637 mln te hebben opgenomen voor vervanging van het beveiligingssysteem, waaronder ook ERTMS valt. Het bestaande beveiligingssysteem zal op diverse trajecten door ERTMS worden vervangen.

Op welke trajecten dat exact zal zijn, wordt door ProRail (mede in verband met het Europese implementatie programma ERTMS) momenteel nog onderzocht. Ik verwacht eind 2006 meer duidelijkheid te hebben inzake deze locaties en de financiële consequenties.

5

*In totaal is er € 1,54 miljard aan verwachte positieve aanbestedingsresultaten tot en met 2010, waarvan € 270 mln wordt belegd voor versnelling van wegenprojecten. Hoe wordt omgegaan met de resterende financiële ruimte?*

Van het bedrag van € 1,54 mld. is € 1,4 mld reeds verwerkt in de begroting 2005

- € 760 mln is bij ontwerpbegroting 2005 ingezet voor de taakstelling doelmatig aanbesteden;
- € 270 mln is in ontwerpbegroting 2005 ingezet voor intensivering onderhoud natte infrastructuur;  
€ 40 mln is bij Voorjaarsnota 2005 ingezet voor de taakstelling procedures bouwbedrijven;
- € 270 mln is ingezet voor de financiering van de spoortunnel Delft (Motie Mastwijk (29 800 XII, nr. 88) na 2010, gecombineerd met versnelling aanleg wegen voor 2010.

Tijdens de MIT-behandeling d.d. 20 december 2004 is de resterende € 60

mln met de Motie Hermans (29 800 A, nr. 38) ingezet ter vergroting van de capaciteit en de veiligheid van het Rijkswegennet.

De resterende € 140 mln is gemeld in de eerste suppletore begroting 2005 van het Infrastructuurfonds. Het betreft een additioneel berekend verwacht aanbestedingsresultaat voor aanleg spoor van circa € 140 mln in de periode 2005 tot en met 2010. Hiervan wordt € 12 mln ingezet voor de schuldreductie ProRail. Het resterende bedrag is verminderd met € 23 mln overeenkomstig met de motie Slob (30 105 A, nr. 3) inzake de indexatie HSL Zuid. Het resterende bedrag van € 105 mln wordt ingezet ten behoeve van intensivering spoor en nader ingevuld in het kader van het beheerplan 2006 (zie begroting IF pagina 59 en 64).

6

*Kan tevens een overzicht worden gegeven van projecten in de sectoren water en spoor die uitvoeringstechnisch kunnen worden versneld en waarbij versnelling van meerwaarde is?*

Ik ben bezig om de versnellingsmogelijkheden in het Infrastructuurfonds te inventariseren, mede in het licht van de komende besluitvorming in 2006 over de aanwending van FES-middelen. Momenteel wordt de nadere informatie die nodig is om deze mogelijkheden goed te beoordelen op zaken als urgentie en effectiviteit verzameld.

7

*Welke overwegingen hebben ten grondslag gelegen aan de keuze voor de drie wegenprojecten die versneld uitgevoerd gaan worden? Welke projecten zijn bij het maken van deze keuze afgevalen?*

Voor versnelling kwamen de wegprojecten uit de realisatie- en planstudie-tabel van het MIT in aanmerking waarbij (een deel van) de uitvoering gepland was in de periode 2011–2014. Andere projecten kwamen daar niet voor in aanmerking omdat via een kasschuif van € 270 miljoen, financiering van de spoortunnel Delft na 2010 mogelijk moet worden gemaakt. De belangrijkste aanvullende overwegingen bij de keuze voor de drie wegenprojecten waren:

- Is het uitvoeringstechnisch en procedureel mogelijk om het project te versnellen.
- Ligt het project op een triple A-verbinding (A2, A4, A12).

Op basis van deze criteria zijn alle andere projecten afgevalen.

8

*Wanneer worden de Service Level Agreements voor 2006 met Rijkswaterstaat afgesloten en hoe wordt de Kamer hiervan op de hoogte gesteld?*

Het is de bedoeling de Service Level Agreements te sluiten in de maand december voorafgaande aan het jaar van uitvoering. Voor de SLA 2006 betekent dat dus dat deze in december 2005 zullen worden gesloten. De informatievoorziening aan de Kamer over de SLA-afspraken zal plaatsvinden via de reguliere begrotingsstukken.

9

*Aangegeven wordt dat het onderscheid tussen productuitgaven en directe uitvoeringsuitgaven niet meer wordt weergegeven. Op welke wijze kan nog inzicht worden verkregen op deze verhoudingen en op de efficiënte inzet van middelen?*

De kern van het zijn van een baten-lastendienst is dat afspraken worden gemaakt over de te leveren producten. De producten (bijv. onderhoud aan de infrastructuur) komen financieel tot stand door de inzet van externe productkosten (EPK's, vergelijkbaar met de «oude» term productuitgaven)

en de interne productkosten (IPK's, vergelijkbaar met oude DUU's en de IUU's). Administratief zullen deze kosten in het nieuwe SAP-systeem gescheiden worden weergegeven. Daardoor blijft er zicht op deze verhoudingen en op de efficiënte inzet. Daarnaast kan de efficiency ook gemeten worden aan de hand van de prijsontwikkeling per eenheid product. Eveneens is in het MIT projectenboek per project (onder de «toelichting wijzigingen») aangegeven in hoeverre de financiering van het betreffende project is aangepast voor de financiering van deze kosten van de batenlastendienst RWS.

10

*Een van de plannen ter verbetering van de luchtkwaliteit is het instellen van 80-km zones rond grote steden. Hoe moet de uitspraak van TNO, dat het instellen van 80-km zones niet effectief is tegen luchtvervuiling en files, worden gezien in het licht van de plannen van het kabinet om ter verbetering van de luchtkwaliteit 80-km zones in te stellen?*

Ik ga ervan uit dat met de uitspraak van TNO bedoeld is op de kop in het Algemeen Dagblad van 1 november jl. «Nauwelijks effect 80-kilometerzones».

Bij brief van 7 juli 2003 inzake de resultaten evaluatie snelheidsverlaging A13 (Overschie) (kenmerk VW03 000 491), heb ik u geïnformeerd over effecten van de snelheidsverlaging op de luchtkwaliteit en doorstroming. De op de A13 bij Overschie sinds enkele jaren als proef geldende 80 km-limiet met trajectcontrole heeft in onderzoeken van TNO bewezen effectief te zijn in de vermindering van de luchtverontreiniging langs dit wegvak. Dat heeft ertoe geleid dat ik in overleg met uw Kamer besloten heb een dergelijke maatregel ook bij enkele andere hot spots toe te passen. Vooraf is onderzocht en berekend door andere onderzoeksinstituten, voortbouwend op eerder TNO-onderzoek, hoeveel verbetering van de luchtkwaliteit per lokatie daardoor zal optreden. Op grond van dat onderzoek is de keuze gemaakt om op de 4 locaties, waar het verwachte effect vergelijkbaar is met Overschie, de limiet tot 80 km/uur te verlagen. De vraag is nu of de berekende effecten als betrekkelijk gering of als substantieel aangemerkt moeten worden. De maatregel op zich leidt tot aanzienlijke reducties van de verkeersemisies ter plekke maar uiteindelijk verbetert de luchtkwaliteit ter plekke met niet meer dan 4% tot 6%. Dat laatste wordt veroorzaakt door het gegeven dat bij NO<sub>x</sub> en vooral bij fijnstof de achtergrondconcentratie dominant is en kan variëren van bijna 60% tot ruim 80%. Indien bijvoorbeeld het aandeel van de verkeersemisie ter plekke 30% is en die emissie met 20% vermindert, dan heeft de maatregel netto een effect van 6% verbetering van de luchtkwaliteit.

11

*Van de verlaging van de «afdekking risico's spoorprogramma» is € 193 mln toegevoegd voor intensivering Spoor in Steden. Waar komt het andere deel van het budget voor deze intensivering vandaan? Hoe wordt het bedrag van € 193 mln concreet aangewend?*

Het andere deel van het budget komt mede voort uit rentevrijval als gevolg van versnelde aflossing van schuld bij ProRail (IF blz. 60 1e alinea). Totaal is in deze begroting € 300 mln. beschikbaar gesteld.

De € 193 mln. maakt hier deel van uit.

Op dit moment ben ik, samen met VROM, bezig om een inventarisatie te maken van mogelijke knelpunten. Deze inventarisatie komt mede tot stand op basis van de input van de lokale overheden. Eind dit jaar zal ik u informeren over het proces en de voorwaarden die ik hanteer bij de besteding van de € 300 mln.

12

*Kan de kasschuif op basis waarvan de projectplanning van het programma Zwakke Schakels Kust is aangepast nader worden toegelicht?*

Volgens de Provincies zijn op korte termijn structurele maatregelen nodig om de veiligheid tegen overstromingen blijvend te kunnen garanderen. Het Rijk kan met een kasschuif de financiële middelen voor het programma al vanaf 2007 beschikbaar stellen. Dit is ook conform de wens van de Tweede Kamer zoals aangegeven in het Algemeen Overleg van 22 juni jl.

13

*Wat wordt verstaan onder onacceptabele verkeershinder en welke criteria worden hierbij gebruikt?*

RWS zal de wegwerkzaamheden zodanig plannen dat tijdens een afsluiting op omleidingsroutes en parallelle wegen geen verkeershinderende werkzaamheden plaatsvinden. Verder wordt er zoveel mogelijk in de verkeersluwe uren gewerkt en worden werkzaamheden zoveel mogelijk gebundeld om capaciteitsbeperking/afsluitingen maximaal te benutten. Daarnaast wordt de weggebruiker goed geïnformeerd over de werkzaamheden, en mogelijke omleidingsroutes en alternatieve vervoerwijze. Harde criteria hiervoor zijn niet exact te geven. Door het grote aantal werkzaamheden zal er hinder voor de weggebruikers zijn, maar RWS zal er voor zorgen dat deze zo veel als mogelijk beperkt wordt.

14

*Zijn er sinds via een AMVB luchtkwaliteit de regelgeving is aangepast weer rechtsgeldige besluiten over wegeninfrastructuurprojecten genomen, zo ja welke, zo nee waarom niet? Zal de wettelijke regeling van begin 2006 de mogelijkheden op dit punt verruimen ten opzichte van de AMVB?*

Sinds de inwerkingtreding van de nieuwe AMVB zijn er nog geen nieuwe besluiten over weginfraprojecten (van het rijk) vastgesteld, noch heeft de rechter uitspraak gedaan inzake besluiten over weginfraprojecten die gebaseerd zijn op de nieuwe AMVB. De luchtonderzoeken voor de lopende projecten dienen aan de nieuwe AMVB te worden aangepast. Immers tegelijkertijd met het inwerkingtreding van de nieuwe AMVB is de Meetregeling 2005 van kracht geworden en is het ook mogelijk om zeezout buiten beschouwing te laten bij het vaststellen van de achtergrondconcentratie. Naar verwachting worden de eerste besluiten op basis van de AMVB eind 2005, begin 2006 vastgesteld.

De nieuwe wet luchtkwaliteit is erop gericht om, in samenhang met de internationale inzet op het dossier luchtkwaliteit, en de inspanningen van het kabinet ten aanzien van de verbetering van de luchtkwaliteit, het ruimtelijke programma voor Nederland (inclusief de infrastructuurprojecten) te kunnen realiseren.

De verwachting is dat de nieuwe wet luchtkwaliteit ruimere mogelijkheden biedt aan het realiseren van het ruimtelijke programma dan de AMVB, aangezien saldering op gebiedsniveau mogelijk zal worden.

15

*Is een IJmeerverbinding voor spoor ook mogelijk binnen de voor de planstudie A6/A9 gereserveerde gelden? Is de IJmeerverbinding budgettair ook opgenomen in de Zuiderzeelijnreservering?*

Voor de oplossing van wegnelpunten in de Noordvleugel wordt voor de periode 2011–2020 rekening gehouden met een bedrag van €4,5 miljard.

Voor 2011–2014 is een voorlopige reservering in het FES gemaakt van €2 miljard. Medio 2006 zal het kabinet een besluit nemen over de hoofdalternatieven in de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere en over de voorlopige reservering.

In de planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere wordt onderzoek gedaan naar het hoofdwegennet in de corridor tussen Schiphol en Almere. Op basis van de verkenning Haarlemmermeer–Almere, die aan de planstudie vooraf is gegaan, is geconcludeerd, dat tot 2020 op het spoor, behalve op de Zuidas, geen verdere capaciteitsproblemen te verwachten zijn.

In het kader van de Structuurvisie Zuiderzeelijn wordt een ZZL-variant via het IJmeer onderzocht. Daarnaast voert de regio zelf ook een verkenning uit naar een regionale OV-verbinding (sneltram of metro) via het IJmeer. Deze OV-verbinding kan mogelijk gecombineerd worden met een weg. Voor de Zuiderzeelijn is door het rijk een taakstellend budget gereserveerd van € 2,73 miljard (prijsspeil 2002). Deze reservering is gebaseerd op een Zuiderzeelijn-tracé via de Hollandse Brug. Een Zuiderzeelijn-tracé via het IJmeer brengt meerkosten met zich mee, waarvoor geen budget beschikbaar is.

Als onderdeel van de Structuurvisie Zuiderzeelijn worden de mogelijkheden voor Publiek-Private Samenwerking, waaronder private financiering voor de verschillende projectalternatieven in kaart gebracht. Medio 2006 zal het kabinet een besluit nemen over deze structuurvisie. Op dat moment zal de nadere precisering van de rijksbijdrage en regionale bijdrage een rol spelen.

16

*Kan de Kamer het vergelijkend onderzoek ontvangen, dat is gedaan naar de A4 Midden Delfland en de A13–A16-variant?*

Het betreft hier het concept van de 1e fase alternatieven MER van de Trajectnota/MER voor de planstudie A4 Delft-Schiedam. In dit rapport zijn de volgende alternatieven op hoofdlijnen onderzocht:

- A4 Delft–Schiedam (in verschillende uitvoeringsvarianten);
- de A54 (met en zonder Oranjetunnel);
- de verbreding A13 gecombineerd met de aanleg van de A13/16.

De concept Trajectnota/Mer 1e fase ligt momenteel voor een tussentijds toetsingsadvies bij de Commissie voor de mer. Ik zal u dit conceptrapport doen toekomen.

17

*Hoe verhouden de exploitatiekosten voor de Westerscheldetunnel zich ten opzichte van de verkoop hiervan? Zullen de tarieven voor deze tunnel het volgend jaar stijgen?*

Bij verkoop van de NV Westerscheldetunnel zullen de exploitatiekosten (bedrijfslasten), net als nu het geval is, voor rekening van de NV Westerscheldetunnel blijven. Uit het jaarverslag 2004 van de NV Westerscheldetunnel blijkt dat de bedrijfslasten van de NV, bestaande uit onder meer de instandhoudingskosten, afschrijvingen en salarissen, ruimschoots gedekt worden door de bedrijfsopbrengsten. De bedrijfsopbrengsten bestaan in hoofdzaak uit de exploitatiebijdragen van de Staat en de Provincie Zeeland, en tolopbrengsten. Het positieve bedrijfsresultaat wordt voor een deel in de vorm van dividend aan de aandeelhouder uitgekeerd. In artikel 7 van de Tunnelwet Westerschelde is de verhoging van tarieven gemaximeerd. Bovenop de inflatiecorrectie kan de NV het tarief:

- de eerste twee jaar na openstelling (2003) jaarlijks met 10% verhogen;
- het derde en vierde jaar na openstelling jaarlijks met 8% verhogen;
- het vijfde en zesde jaar na openstelling jaarlijks met 6% verhogen;

– het zevende en de volgende jaren jaarlijks met 4% verhogen.  
Het is aan de NV of ze de tarieven zullen laten stijgen.

18

*In voortgangsrapportage 18 van de Betuweroute wordt aangegeven dat € 37 mln eind 2005 aan de risicoreservering wordt onttrokken. Hoe valt in dit licht te verklaren dat de risicoreservering voor 2005 leeg is?*

Het klopt dat er voor 2005 geen kasgeld beschikbaar is in de risico-reservering. Het verzoek richt zich echter op het mogen onttrekken van € 37 mln voor het aangaan van verplichtingen die in 2006 en 2007 tot kasbetalingen leiden voor afrondende activiteiten van de projectorganisatie (EAT). Er is dus geen kasgeld nodig in 2005.

19

*Waarom worden in 2008 geen onttrekkingen uit de risicoreservering voor spoorprogramma's voorzien en in 2009 nog wel een restant van € 6 mln?*

Het bedrag van € 6 mln is in de risicoreservering voor 2009 opgenomen voor de eventuele aanleg van extra geluidsschermen op het in het tracébesluit aangegeven plaatsen als het brongeluid onvoldoende vermindert.

20

*Wat is de reden dat de bedragen die gereserveerd zijn voor 750 ha natuur behorend bij PMR, de groene verbinding en bestaand Rotterdams gebied naar beneden zijn bijgesteld?*

De bedragen ter zake van de genoemde deelprojecten, die met de PMR-partners zijn afgesproken, zijn niet neerwaarts bijgesteld. Deze bedragen liggen immers vast in de Bestuursovereenkomst van 25 juni 2004 en zijn ook genoegzaam bekend. Abusievelijk zijn in de kolom «totaal MIT/SNIP huidig» onjuiste bedragen opgenomen in de tabel. In bijgaande tabel treft u een gecorrigeerd overzicht van de budgettaire tabel van het Project Mainport Rotterdam (artikel IF 16.01.02) aan (zie bijlage). De onderliggende, in de begroting verwerkte reeks, is overigens correct.

**Project Mainportontwikkeling Rotterdam (IF 16.01.02)**  
**Realisatie IF 16.01.02**

Projectomschrijving	Totaal MIT/SNIP		Budget in mln							Oplevering MIT/SNIP		
	Huidig	Vorig	t/m 2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	na 2010	huidig	vorig
Categorie 0												
Projecten (inter)nationaal												
Uitvoeringsorganisatie	11	2	2	4	1	1	1	1	1		pm	2004
750 ha	28	28			2	2	2	2	2	18	2 020	pm
Groene verbinding	27	27					7	7	7	6	2 011	2 011
BRG	10	10			1	1	1	1	1	5	pm	pm
Landaanwinning											2 012	
Voorfinanciering FES natuurcompensatie onderzoeken	2	2	0	1	1						2006	2006
Voorfinanciering FES natuurcompensatie uitvoering	45	45			12	10	4	3	1	15	2 026	pm
Totaal categorie 0	123	114	2	5	17	14	14	13	11	44		
Begroting (IF 16.01.02)				5	17	14	14	13	11			

21

*Hoe is de regionale bijdrage van 1,01 miljard euro aan de Zuiderzeelijn verdeeld over de bijdragende overheden?*



Door het Samenwerkingsverband Noord Nederland plus is een bijdrage van 1,02 miljard euro (prijspeil 2002, netto contante waarde 2010) gereserveerd voor een Zuiderzeelijn als magneetweefbaan en 0,23 miljard euro voor een hogesnelheidslijn. Voor de andere alternatieven is geen bijdrage gereserveerd. Het Samenwerkingsverband bestaat uit de provincies Flevoland, Friesland, Groningen en Drenthe en de gemeenten Almere, Lelystad, Noordoostpolder, Smallingerland, Heerenveen, Leeuwarden en Groningen. De verdeling van deze reservering tussen de overheden is een zaak van het Samenwerkingsverband en niet van het rijk.

22

*Indien niet gekozen wordt voor de duurste varianten, blijft dan de regionale bijdrage aan de Zuiderzeelijn vrij beschikbaar voor de aanbiedende overheden?*

De reservering van de regionale bijdrage is expliciet gekoppeld aan de snelste alternatieven van de Zuiderzeelijn: 1,02 miljard euro voor de magneetweefbaan en 0,23 miljard euro voor een hogesnelheidslijn. Bij de besluitvorming in 2006 wordt bekeken in hoeverre het project nuttig en noodzakelijk is en of er een vervolgstudie kan worden gestart. Zo ja, dan wordt ook bepaald met welke alternatieven en welke financiële randvoorwaarden hierbij horen, zoals financiële bijdrage van de regio. Indien niet wordt gekozen voor de snelste alternatieven, maar wel met andere alternatieven wordt doorgedaan, zal de regio bekijken in hoeverre zij aan deze alternatieven kan en wil bijdragen.

23

*Kan aangegeven worden waarom in 2006 al een bedrag van € 44 mln aan Infrasppeed wordt betaald en waarom het bedrag in 2007 hoger ligt dan de vergoeding voor latere jaren?*

De oplevering van het zuidelijke deel van de HSL-Zuid infrastructuur vindt op 1 april 2006 plaats. Vanaf deze datum gaat Infrasppeed de opgeleverde infrastructuur onderhouden en zorgen zij voor de beschikbaarheid van de infrastructuur. Voor de beschikbaarheid ontvangen zij een vergoeding. In 2007 ligt de totale vergoeding aan Infrasppeed hoger dan de jaren daarna omdat de Staat kort na het ondertekenen van het contract met Infrasppeed gebruik heeft gemaakt van de optie om de oplevering van de infrastructuur met 9 maanden uit te stellen. De kosten die aan deze optie zijn verbonden, extra rentebetalingen en apparaatskosten, worden conform de afspraak met Infrasppeed in 2006 en 2007 met hen verrekend.

24

*Wat is gebeurd met de meevallers die gemeld worden in de zeventiende en achttiende voortgangsrapportage van de Betuweroute van respectievelijk € 48 mln en € 28 mln?*

In de zeventiende voortgangsrapportage Betuweroute wordt aangegeven dat het saldo van mee- en tegenvallers wordt geschat op een bedrag van € 48 mln. Vervolgens is in de Voorjaarsnota 2005 dit bedrag in combinatie met de vrijval risicoreservering bij grote spoorprojecten ingezet voor onder andere de aflossing schuld ProRail. (Zie eveneens antwoord op vraag 5.) Vervolgens is in de achttiende voortgangsrapportage aangegeven dat het saldo van nieuwe mee- en tegenvallers wordt geraamd op € 25 mln. In de komende Voorjaarsnota 2006 doch uiterlijk in de begrotingsvoorstellen 2007, zal een voorstel voor aanwending worden opgenomen.