

Vergaderjaar 2007–2008

**31 444 A**

**Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2007**

**Nr. 6**

## **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 6 juni 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft over het jaarverslag 2007 van het Infrastructuurfonds (Kamerstuk 31 444 A, nr. 1) de navolgende vragen ter beantwoording aan de regering voorgelegd. Deze vragen, alsmede de daarop op 5 juni 2008 gegeven antwoorden, zijn hieronder afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Roland Kortenhorst

De wnd. griffier van de commissie  
Sneep

<sup>1</sup> 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), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, 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), Neppéus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (algemeen), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

1

*Wat is de stand van zaken van de infrastructuur voor de vijf Greenports, die genoemd worden in de motie Koopmans c.s. (Kamerstuk 30 300 XIV, nr. 39)?*

De motie verzoekt de regering de economische ontwikkeling en het realiseren van de benodigde infrastructuur van de vijf Greenports verder te ondersteunen. Hiertoe zijn in 2007 binnen het Nota Ruimte budget voor alle vijf Greenports projecten geïnitieerd. (TK Vergaderjaar 2006–2007, 29 435, nr. 192). Deze projecten in de glastuinbouwlocaties zijn gericht op het behoud en versterken van de economische functie en gelijktijdige versterking van andere gebiedsfuncties. Meer informatie is te vinden in de brief van de minister van VROM over de voortgang van de Nota Ruimte budget projecten (TK Vergaderjaar 2007–2008, 29 435, nr. 207).

2

*Klopt het dat waterschappen achterblijven met hun aanvragen in het kader van het Hoogwaterbeschermingsprogramma? Zo ja, heeft dit gevolgen voor de uitvoering van het programma?*

Ja, dit klopt. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de projecten ligt bij de waterschappen met uitzondering van de projecten die onder de beheerstaak van Rijkswaterstaat vallen. VenW is verantwoordelijk voor de subsidieverlening.

In 2007 hebben de waterschappen minder geld aangevraagd dan oorspronkelijk was voorzien. Dit is toe te schrijven aan het opstarten van het Hoogwaterbeschermingsprogramma intern bij de beheerders. Het programmabureau Hoogwaterbescherming bij Rijkswaterstaat analyseert de ramingen en planningen van het gehele Hoogwaterbeschermingsprogramma. Het programmabureau adviseert de waterschappen met het oog op een voortvarende uitvoering van de projecten. Op dit moment wordt verwacht dat de uitvoering van het programma geen consequenties heeft voor de eindoplevering.

3

*Wat is de reden dat vijf van de zes geplande verkenningen naar capaciteitsuitbreiding van ligplaatsen niet zijn opgeleverd in 2007, terwijl de behoefte aan uitbreiding zeer groot is?*

Ik onderschrijf het belang van de realisatie van ligplaatsen. Daarom worden langs alle corridors onderzoeken verricht. Er zijn overigens in totaal vijf verkenningen naar capaciteitsuitbreiding van ligplaatsen, waarvan er vier vertraagd zijn.

De redenen voor vertraging van de verkenningen zijn verschillend. Ligplaatsen langs de vaarweg Lemmer–Delfzijl zijn de verantwoordelijkheid van de provincies Friesland en Groningen. De vertraging van verkenning naar capaciteitsuitbreiding van ligplaatsen in de IJssel houdt verband met milieuwetgeving en het feit dat er weinig locaties zijn waar tegen aanvaardbare kosten ligplaatsen te realiseren lijken te zijn. Voor de Rijn-Scheldeverbinding zijn tijdens de eerste fase nieuwe inzichten opgedaan die aanleiding gaven tot een scopewijziging van de tweede fase. Deze fase zal na de zomer worden afgerond. Voor het Amsterdam-Rijnkanaal is de conceptverkenning gereed. Op onderdelen is nader onderzoek noodzakelijk mede in verband met de ligplaatsenproblematiek in de regio Amsterdam. Er is reeds een aantal vernieuwingen en verbeteringen aan de bestaande ligplaatsen doorgevoerd met de financiën die beschikbaar zijn gekomen door het amendement Gerkens.

4

*Waarom laat de wijziging van de FES- wet nog steeds op zich wachten?*

In het Coalitieakkoord is afgesproken dat een nieuwe voedingssystematiek wordt geformuleerd met meer stabiliteit (vaste voeding) en goede criteria gericht op investeringen die de economische structuur versterken. In de Miljoenennota 2008 is aangegeven dat het kabinet voor de zomer van 2008 met een voorstel komt voor een nieuwe, toekomstbestendige voedingssystematiek voor het FES. De minister van Economische Zaken en de minister van Financiën hebben hierin het initiatief.

5

*Hebben de bewindspersonen van VROM en LNV deelgenomen aan de landsdelige overleggen in het kader van het MIRT? Zo neen, waarom niet?*

De minister van VROM heeft deelgenomen. Het ministerie van LNV was ambtelijk vertegenwoordigd bij de overleggen.

6

*Wanneer wordt de Tweede Coentunnel gegund?*

De gunning is reeds geschied. De 2e Coentunnel is gegund op 22 april 2008.

7

*Wat is de stand van zaken van de tweede fase van het Herstelplan Spoor, na de in 2007 verrichtte werkzaamheden?*

Alle capaciteitsanalyses zijn in 2007 afgerond. Voor de meeste is de capaciteitsvergrotingsfase (planstudiefase) in volle gang. Enkele projecten zijn inmiddels reeds gerealiseerd.

8

*Waarom wordt Spoorwegen niet genoemd bij onderuitputting Infrastructuurfonds, terwijl de onderuitputting daar nog groter is dan op hoofdwegen?*

De onderuitputting op het aanleg wegenprogramma is beduidend hoger dan de onderuitputting op het spoorprogramma. In het Infrastructuurverslag is aangegeven dat de onderuitputting 2007 met name op het programma hoofdwegen is ontstaan, met als hoofdoorzaak de luchtkwaliteitsproblematiek. Daarmee wordt met name gedoeld op het aanlegprogramma. Op artikelniveau wordt dit gecompenseerd door hogere uitgaven aan beheer en onderhoud van wegen. Daarom ligt de onderuitputting van het artikel spoor hoger.

9

*Wat is de stand van zaken voor de projecten Amersfoort Westzijde en 's-Hertogenbosch van de 2e fase Herstelplan Spoor? Is inmiddels bekend of 2012 wordt gehaald? Zijn er nog andere wijzigingen in de realisatiedata van de projecten uit het Herstelplan? Zo ja, welke?*

Voor beide genoemde knelpunten zijn infrastructuuro oplossingen geformuleerd waarvoor binnenkort de verkorte tracéwetprocedure wordt gestart. Zoals uit het overzicht bij het antwoord op vraag 7 blijkt, was eind 2007 het inzicht, dat de projecten vertraagd zouden worden opgeleverd. Daarom is door ProRail gezocht naar versnellingsmogelijkheden. Op dit moment wordt weer uitgegaan van en ingezet op gereed komen van de projecten in 2012. Andere knelpunten uit het herstelplan zullen volgens de planning uiterlijk dat jaar zijn opgelost.

10

*Is het budget voor 2e fase Herstelplan Spoor voldoende voor de realisatie van alle projecten, zoals genoemd in het antwoord van vraag 59b over de begroting infrastructuurfonds 2008?*

Ja, alle genoemde knelpunten worden ermee opgelost.

11

*Waar baseert u op dat enkel het gehanteerde onderzoeksgebied reden was voor de Raad van State het tracébesluit A4 Burgerveen–Leiden te vernietigen? Wat vindt u van de interpretatie, dat niet alleen het onderzoeksgebied, maar ook of juist het feit dat de luchtkwaliteit met het genomen tracébesluit niet verbetert reden was voor de Raad van State dit besluit te vernietigen?*

De Afdeling Bestuursrechtspraak heeft het luchtonderzoek op 4 punten afgekeurd:

1. Onderbouwing effecten 80 km/u maatregel. De Afdeling acht de onderbouwing van het effect van de 80 km/u maatregel op de luchtkwaliteit onvoldoende.
2. Toepassing salderingsbepaling. De Afdeling oordeelt dat er in dit geval geen sprake is van een salderingssituatie die bedoeld wordt in artikel 7, derde lid onder a van het BLK 2005 (geen enkele verslechtering), maar van een situatie zoals bedoeld in artikel 7, derde lid onder b BLK 2005 (per saldo een verbetering).
3. Toekomst in beeld brengen. De Afdeling geeft aan dat niet kan worden volstaan met alleen maar vergelijken van de autonome situatie en de plansituatie in het jaar van openstelling van de weg, maar dat ook moet worden gekeken naar de toekomst.
4. Beperking gebied luchtonderzoek. De Afdeling acht het gekozen onderzoeksgebied (tot 300 meter aan weerszijden van het tracé) onvoldoende gemotiveerd.

Zoals hiervoor is aangegeven onder 2 is, bleek uit het luchtonderzoek dat er beperkte verslechtingen waren maar daar stonden veel meer verbeteringen tegenover. Per saldo, zo bleek uit het luchtonderzoek, zou de luchtkwaliteit verbeteren.

12

*Welke garanties heeft u dat de «nieuwe aanpak voor gebiedsafbakening» ertoe leidt dat de 38 projecten die nu stilliggen, omdat de onderbouwing van de luchtkwaliteitsrapportages wordt aangepast, alsnog uitgevoerd kunnen worden?*

In mijn brief van 27 november 2007 (Kamerstuk 29 385, nr. 13) heb ik de aanpak voor gebiedsafbakening in luchtkwaliteitsonderzoeken beschreven. Daarbij heb ik aangegeven dat met de in de brief beschreven methode voor de gebiedsafbakening invulling wordt gegeven aan de wens te komen tot een modelmatig systeem, waarin rekening wordt gehouden met enerzijds de onzekerheden die inherent zijn aan het werken met modellen en anderzijds de mate van nauwkeurigheid die wordt vereist vanuit de rechtspraak. De nieuwe aanpak van de gebiedsafbakening luchtonderzoek, die nu wordt toegepast, verbetert de kwaliteit van het luchtonderzoek. Hierbij is met grote zorgvuldigheid te werk gegaan. Ik ga er vanuit dat de Raad van State de voorgestelde aanpak goedkeurt. Dit zal voor de eerste projecten die in procedure gaan moeten blijken.

In de reactie op het advies van de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten (Kamerstuk 29 385, nr. 19) hebben de minister van VROM en ik aangegeven dat mits de Europese Commissie medio 2009 instemt met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

(NSL), alle voorgenomen projecten op de middellange termijn daaronder kunnen worden gerealiseerd. Voorts hebben wij aangegeven dat het kabinet zal bepalen op welke wijze op langere termijn tot een eenvoudiger en meer transparante wijze van bepaling van de effecten van infrastructuuruitbreiding op het milieu kan worden gekomen.

13

*Acht u het denkbaar dat u een van deze projecten stopzet, als bij de Raad van State (weer) zou blijken dat de slechte luchtkwaliteit uitvoering niet toelaat?*

Het is niet mijn intentie projecten stop te zetten, omdat daardoor ernstige bereikbaarheidsproblemen blijven bestaan. Uiteraard respecteer ik de uitspraken van de Raad van State.

14

*Wanneer precies in 2008 wordt de start van de realisatie van de N9 Koedijk-De Stolpen voorzien?*

Er wordt vanuit gegaan dat de start nog in 2008 kan plaatsvinden. De Raad van State heeft tijdens de lopende procedure rond het Tracébesluit extra informatie gevraagd over het projectonderdeel omlegging bij Schoorldam. De doorlooptijd van de procedure is daardoor langer en de start realisatie is afhankelijk van het moment waarop de Raad van State uitspraak zal doen.

15

*Wat wordt bedoeld met de totaalplannen voor het Stationseiland Amsterdam waar de werkzaamheden aan de perronkappen op moeten wachten? Deze plannen zijn toch al jaren bekend?*

In het Masterplan Stationseiland Amsterdam (april 2005), dat door de gemeente, NS en ProRail is opgesteld, is een gemeenschappelijke visie op de toekomst van het Stationseiland vastgelegd. Die visie is de afgelopen jaren nader ingevuld en zal ook de komende jaren nog verder uitgewerkt worden. Er ligt nog geen concreet plan. Op dit moment werken de drie partijen samen aan de verdere uitwerking. De perronkappen langs de sporen 10a-15a vloeien voort uit een oud project en zijn bedoeld om comfort voor de reizigers te verhogen en om capaciteitsverbetering bij de stijgpunten te realiseren vanwege een betere verdeling van de reizigers op het perron.

16

*Kunt u een overzicht geven van de geplande maatregelen op het traject Utrecht–Arnhem–Zevenaar grens (Traject Oost), inclusief de huidige status en financiering? Zijn de geplande infrastructurele maatregelen op het traject Utrecht–Arnhem (Traject Oost) zoals Ede Verdiept en de aanpassingen van station Driebergen-Zeist voorbereid op treinen van 160 of 250 km/uur zodat deze in de toekomst de Deltalijn mogelijk maken?*

Op dit moment worden de planstudies Driebergen–Zeist (capaciteitsvergroting en ongelijkvloerse overweg), Maarsbergen en Bunnik (beide ongelijkvloerse overweg) uitgewerkt. Hiervoor is in het MIRT € 200 mln voorzien. Voorts is de realisatie van enkele faunapassages (planstudiefase) in het kader van het Meerjaren Programma Ontsnippering (MJPO) voorzien.

ProRail heeft een onderzoekopdracht om (ten behoeve van een eventuele Deltalijn) in beeld te brengen welke investeringen nodig zijn voor een stap naar 160 km/u op het gehele traject.

17

*Welke oorzaken liggen ten grondslag aan de vertraging bij de ondertekening van het bestuurlijk akkoord over de Zuid-Willemsvaart? Kunt u in dit verband reageren op de bezwaren van de Brabantse Milieubeweging (verwoord in hun zienswijze op het OTB Zuid Willemsvaart) tegen de omlegging van de Zuid-Willemsvaart?*

De ondertekening van het bestuurlijk akkoord over het vervangen van de sluizen 4,5 en 6 in de Zuid-Willemsvaart is destijds vertraagd omdat de onderhandelingen tussen het rijk en de regionale partijen over de uitvoering en kosten van het project langer duurden dan voorzien. Voor het project de omlegging van de Zuid-Willemsvaart geldt dat de Brabantse Milieufederatie ingesproken heeft op het Ontwerp Tracébesluit dat ter inzage heeft gelegen. Op basis van deze inspraakreactie heeft overleg plaatsgevonden tussen Rijkswaterstaat en de Brabantse Milieufederatie. Het antwoord van VenW zal worden verwerkt in de Nota van Antwoord, die ter inzage zal worden gelegd wanneer het Tracébesluit getekend is door de Staatsecretaris van VenW en de Minister van VROM.

18

*Is het uw bedoeling de aanwinning van land ten behoeve van de tweede Maasvlakte daadwerkelijk in 2008 te starten, terwijl er nog procedures tegen de bestemmingsplannen onder de rechter zijn? Welke consequenties heeft het voor de landaanwinning, als de rechter bezwaarmakers in het gelijk stelt?*

Ja, volgens de planning is de start van de landwinning ten behoeve van Maasvlakte 2 voorzien voor de 2e helft van 2008. Deze start is eerst mogelijk als op geen van de besluiten voor de start van Maasvlakte 2 een voorlopige voorziening wordt toegewezen. Deze besluiten omvatten o.a. de Natuurbeschermingswetvergunning, de vergunning Wet beheer Rijkswaterstaatswerken en de ontheffing Artikel 19 op het vigerende bestemmingsplan Maasvlakte 1. Het bestemmingsplan Maasvlakte 2 bevindt zich nog in de goedkeuringsfase bij de provincie Zuid-Holland. Indien de rechter in voorlopige voorziening bezwaarmakers in het gelijk stelt, zal deze planning niet worden gehaald.

19

*Wanneer wordt het korting/malus systeem voor stille treinen ingevoerd en welke richtlijn c.q. decibeloverschrijding wordt gehanteerd voor lawaaiig materieel? Welk percentage van de goederentreinen in 2007 heeft te veel lawaai geproduceerd op het Nederlandse spoor?*

De hierboven genoemde korting/malussysteem voor stille treinen is nader uitgewerkt in een prestatieregeling die ProRail met vervoerders kan overeenkomen. Deze prestatieregeling zal als addendum op de Netverklaring binnenkort worden gepubliceerd en zal met terugwerkende kracht per 1 januari 2008 van kracht zijn. Deze regeling houdt in dat de spoorwegonderneming een bonus krijgt voor het verminderen van de geluidemissie door te rijden met stil gemaakt materieel. Onder een stil remsysteem wordt verstaan een remsysteem dat gebruik maakt van K-blokken, LL-blokken, of minstens gelijkwaardig. Treinen met deze remsystemen zijn circa 7 decibel stiller dan treinen met gietijzeren remsystemen. Op termijn (4 jaar na definitieve vrijgave van de LL-blokken) zal de bonus worden gevolgd door een malus. Op dit moment wordt circa 95% van de goederentreinen geremd met behulp van gietijzeren remsystemen. Deze treinen zijn daardoor nog relatief lawaaiig.

20

*Kunt u de tekst in voetnoot 1, bij het verschil van 165 miljoen euro bij de verplichtingen op artikel 11 Hoofdwatersysteem, toelichten? Hoe is dit bedrag opgebouwd?*

De 165 mln extra verplichtingen in 2007 is bestemd voor:

- 1) een drietal technische mutaties om het verplichtingenbudget in overeenstemming te brengen met het beschikbare kasbedrag. (100 mln)
- 2) In 2007 is voor de zandsuppleties en faalkansgericht onderhoud aan stormvloedkeringen budget toegevoegd. (75 mln)

In 2007 is er een vertraging in de aanbesteding van de renovatie van de Stuwen in de Lek opgetreden. (- 10 mln)

21

*Welk deel van de extra uitgaven voor het Basispakket B&O waterkeren is veroorzaakt door de marktontwikkelingen bij het suppleren van de kust? Heeft dit ook gevolgen voor de realisatie 2008?*

Van de extra uitgaven voor het Basispakket B&O waterkeren is in 2007 36 mln. veroorzaakt door de marktontwikkelingen bij het suppleren van de kust. De verwachting is dat ook de realisatie in 2008 hoger zal zijn. Hier is inmiddels in de begroting 2008 rekening mee gehouden door hiervoor (in de VJN 2008) 19 mln. extra te reserveren. Overigens moet rekening worden gehouden met een vertraging van de suppleties als gevolg van het niet tijdig gereed komen van vergunningen, waardoor ook betalingen vertragen. Dit zal echter hooguit een verschuiving in de tijd zijn.

22

*Wat is de verklaring voor het feit dat de omvang van de primaire waterkeringen in 2007 niet is gewijzigd, maar dat de gerealiseerde omvang van beheer en onderhoud hoofdwatersystemen (tabel) voor wat betreft dijken primaire waterkeringen lager is dan begroot?*

Eind 2007 is binnen Verkeer en Waterstaat met het Netwerk Informatie Systeem (NIS) de areaalomvang en de definitie van de primaire en niet-primaire keringen opnieuw vastgesteld, waardoor deze volledig actueel werd. Deze informatie kon nog wel in Jaarverslag 2007 (dat begin 2008 is opgesteld), maar niet meer in de begroting 2008 (die in september 2007 is gepresenteerd) worden verwerkt. Door deze aanpassing is een discontinuïteit in de cijferreeks ontstaan. Daar staat tegenover dat de kwaliteit van de cijfers is verbeterd vergelijkbaar met vorig jaar bij het Hoofdwegennet.

23

*Wat wordt bedoeld met de achterblijvende aanvragen voor subsidies voor SUBBIED? Deze regeling is toch al sinds 1 september 2006 gesloten en alle subsidieaanvragen zijn toch al toegekend?*

Voor de «Regeling eenmalige uitkering baggerwerkzaamheden bebouwd gebied» (SUBBIED) zijn inderdaad sinds 1 september 2006 alle subsidieaanvragen voor de uitvoering van achterstallig baggerwerk in bebouwd gebied toegekend aan gemeenten en waterschappen of samenwerkingsverbanden van gemeenten en waterschappen. Meer dan 160 organisaties hebben hiervan gebruik gemaakt. Het totale budget van 120 miljoen euro is volledig belegd met subsidieaanvragen.

De uitvoeringsplannen hebben een looptijd van maximaal 4 jaar. De baggerwerkzaamheden worden door diverse bedrijven uitgevoerd. De voorschotten worden uitbetaald op basis van gemaakte en betaalde

kosten. Doordat de uitvoering enigszins is vertraagd ten opzichte van de ingediende planning, zullen de daadwerkelijke uitgaven later plaatsvinden.

24

*Heeft u nooit overwogen een deel van de 600 miljoen euro die over 2007 overgehouden is op de aanleg van wegen, te gebruiken om de bezuinigingen in het stads- en streekvervoer te compenseren? Zo neen, waarom niet?*

In 2007 zijn op projecten gelden onbesteed gebleven. Deze projecten komen in latere jaren alsnog tot realisatie. Om de betreffende projecten blijvend te kunnen financieren wordt de onderuitputting 2007 aan latere jaren toegevoegd. Dit betekent dat onderuitputting geen vrij besteedbaar geld is. Om die reden is niet overwogen om de onderuitputting te gebruiken voor andere zaken.

25

*Kunt u voor artikel 12.03 Aanleg, benutting en planstudie na tracébesluit aangeven welk deel van de realisatie 2007 ook begroot is voor 2007 en welk deel realisatie van eerder vertraagde projecten is? Moet de voetnoot zo gelezen worden dat bijna de helft (600 mln.) van de begroting voor dit artikel niet is gerealiseerd?*

Uit de voetnoot blijkt inderdaad dat ongeveer 38% van artikel 12 niet is gerealiseerd. Het inzicht welk gedeelte van de projecten in de realisatiefase ook voor 2007 was begroot is te vinden in de tabel op blz. 40 van het jaarverslag. Voor de planstudie na tracébesluit gaat het volgens de tabel op blz. 36 om 145 mln. aan niet gerealiseerde uitgaven. Dit gaat om de volgende (afgeronde) verschillen ten opzichte van de planning uit de ontwerpbegroting:

Innovatieprogramma's lucht en geluid	– 45 mln.
Spoedwet wegverbreding	– 56 mln.
A4 Burgerveen-Leiden	– 46 mln.

26

*Hoe kan de hogere realisatie van doelgroepstroken (incl. busvoorzieningen) in 2007 worden verklaard; uit de tabel onder artikel 12.01.01 blijkt dat het aantal gerealiseerde doelgroepstroken 96 was, terwijl er 38 waren begroot?*

Zoals gemeld in het Jaarverslag 2006, is binnen Verkeer en Waterstaat met het Netwerk Informatiesysteem (NIS) de arealomvang van de doelgroepstroken per 31 december 2006 opnieuw vastgesteld, waardoor deze volledig actueel werd. Deze informatie kon nog wel verwerkt worden in het Jaarverslag 2006 (dat begin 2007 is opgesteld), maar niet meer in de Begroting 2007 (die in september 2006 is gepresenteerd). Door deze aanpassing is eenmalig een discontinuïteit in de cijferreeks ontstaan. Daar staat tegenover dat de kwaliteit van de cijfers is verbeterd. De areaalcijfers in de begroting 2008 corresponderen weer met die in het Jaarverslag 2007.

27

*Kunt u minister een overzicht geven van de 26 spitsstroken welke in 2007 niet zijn aangelegd?*

Er is geen sprake van dat in 2007 26 spitsstroken niet zijn aangelegd. Zoals gemeld in het Jaarverslag 2006, is binnen Verkeer en Waterstaat met het Netwerk Informatiesysteem (NIS) de arealomvang van de spitsstroken



per 31 december 2006 opnieuw vastgesteld, waardoor deze volledig actueel werd. Deze informatie kon nog wel verwerkt worden in het Jaarverslag 2006 (dat begin 2007 is opgesteld), maar niet meer in de Begroting 2007 (die in september 2006 is gepresenteerd).

In 2007 zijn 2 spitsstroken opgeleverd terwijl er vier gepland waren.

Door deze aanpassing is eenmalig een discontinuïteit in de cijferreeks ontstaan. Daar staat tegenover dat de kwaliteit van de cijfers is verbeterd.

28

*Uit de tabel «budgettaire gevolgen van uitvoering», blijkt bij punt 13.03.01 «realisatieprogramma personenvervoer» dat er in 2007 voor € 359,5 mln. minder is uitgegeven dan begroot. Zit bij dit bedrag ook geld dat gereserveerd was voor de aanleg en/of onderhoud van het spoor t.b.v. het personenvervoer? Heeft deze onderbesteding directe en aantoonbare gevolgen gehad voor de groeiambitie van dit kabinet op het spoor in 2007?*

De onderbesteding van € 359,5 mln. heeft voor € 344 mln. betrekking op onderbesteding op het realisatieprogramma personenvervoer en voor € 16 mln op het realisatieprogramma goederenvervoer. Een groot deel van de onderbesteding binnen het realisatieprogramma personenvervoer wordt verklaard door onderbesteding op de post Afdekking risico's spoorprogramma. De betaalbaarstelling van deze post vindt plaats op de grote projecten BR en HSL op artikel 17 en fysieke betalingen komen derhalve niet ten laste van artikel 13. Over de budget -overboekingen naar artikel 17 wordt de Kamer separaat geïnformeerd. Zoals blijkt uit de overige toelichtingen per project op pagina 48 en 49 van het jaarverslag heeft de onderbesteding geen directe en aantoonbare gevolgen gehad voor de groeiambitie van het kabinet op het spoor in 2007.

29

*Hoe verklaart u de onderbesteding van 359 550 000 euro bij de aanleg van spoor; in tegenstelling tot bij de aanleg van weginfrastructuur, kan deze onderbesteding niet verklaard worden uit problemen met luchtkwaliteit?*

Op pagina 48 en 49 van het jaarverslag is per project aangegeven wat de reden van onder- en overbesteding is. Luchtkwaliteitsproblematiek is geen oorzaak geweest van de onderbesteding van € 359 500 000 bij de aanlegprogramma's spoor.

30

*Is het onderzoek naar de capaciteit van stationsstallingen inmiddels afgerond, inclusief een inschatting van de benodigde capaciteit voor de toekomst? Is het wenselijk en mogelijk om additionele middelen te reserveren voor een nieuw beleidsprogramma?*

Het onderzoek van ProRail naar de capaciteit van stationsstallingen, inclusief een inschatting van de benodigde capaciteit voor de toekomst is afgerond. De prognose is dat er in 2010 een tekort is van ruim 90 000 onbewaakte stallingsplaatsen. Deze prognose is op 16 mei 2008 aan de Tweede Kamer verstrekt, als antwoord op vragen van het lid Duyvendak. Een deel van dit tekort zal worden opgelost door maatregelen uit het actieplan «Groei op het spoor» en het lopende programma «Ruimte voor de Fiets». Op dit moment wordt overleg gevoerd over de prognoses van ProRail en het benodigd budget. Om de geconstateerde tekorten weg te werken, werk ik aan een vervolg op het programma «Ruimte voor de Fiets». Bij de uitwerking van dit vervolg wordt vanzelfsprekend gekeken naar de dekking. Ik verwijs hierbij naar de prognose die 16 mei 2008 aan de Tweede Kamer is gestuurd.

31

*De tabel 13.03.01 realisatieprogramma railwegen laat zien dat bij de post «afdekking risico's spoorprogramma's» er in 2007 € 0 mln. is uitgegeven, terwijl er € 131 mln. was begroot. Als reden hiervoor wordt opgegeven dat de betaalbaarstelling van deze post te vinden is bij artikel 17 megaprojecten verkeer en vervoer en dat de Kamer over het budget overboekingen wordt geïnformeerd. Waarom is voor deze aanpak gekozen en wanneer wordt de Kamer hiervoor geïnformeerd?*

De risicoreservering grote projecten wordt begroot op artikel 13.03.01 realisatieprogramma railwegen ten einde te benadrukken dat deze reservering geen regulier onderdeel uitmaakt van de beschikbare budgetten voor de HSL en Betuweroute en pas aangewend kan worden na instemming van de Kamer. De Kamer is en wordt geïnformeerd over de voorgenomen aanwending van de reservering via afzonderlijke brieven, voortgangsrapportages grote projecten en suppletoire begrotingswetten.

32

*Kunt u preciseren waarom er in het realisatieprogramma Railwegen (13.03.01) voor € 130 mln. begroot is aan BTW-uitgaven, terwijl er daadwerkelijk € 0 mln. is uitgegeven?*

In de begroting 2007 werden de individuele projectbudgetten exclusief BTW opgenomen en werd de verschuldigde BTW via één totaalregel in de MIT tabellen aanlegpersonenvervoer en aanleggoederenvervoer gepresenteerd. In de loop van 2007 is alsnog besloten over te gaan op het administreren van projectplanningen en uitgaven inclusief BTW. Voor de verantwoordingsrapportage over 2007 betekende dit dat de realisatie over 2007 inclusief BTW wordt weergegeven maar is afgezet tegen de begrotingsbedragen die exclusief BTW staan (zie ook de toelichting op pagina 48 bovenaan).

33

*Welke maatregelen gaat u nemen om versneld tot nieuwe stationsstallingen te komen?*

Voor het oplossen van het tekort aan stationstallingen neem ik diverse maatregelen, die zowel voorzien in uitbreiding van de stallingruimte als in betere benutting van de huidige fietsenstallingen. In de onbewaakte fietsenstallingen bij (middel)grote stations wordt een aanzienlijk deel van de stallingscapaciteit ingenomen door fietsen die langdurig gestald worden (langer dan vier weken) of helemaal niet meer door hun eigenaar opgehaald worden. Het aandeel van deze zogenaamde weesfietsen bedraagt soms meer dan 20% van de totale stallingscapaciteit. Door het verwijderen van deze weesfietsen kan op korte termijn veel stallingruimte gewonnen worden. Het verwijderen van weesfietsen is een taak van gemeenten. Ik heb aangekondigd dat ik, zoals aangegeven in het actieplan «Groei op het spoor», een impuls wil geven aan gemeenten om het aanpakken van het weesfietsenprobleem op te pakken. In het kader van het actieplan «Groei op het spoor» is ook 20 miljoen extra gereserveerd voor de aanpak van de stallingproblematiek. Dit betreft zowel extra stallingscapaciteit als de aanpak van weesfietsen. Daarnaast werk ik aan een vervolg op het programma «Ruimte voor de Fiets». Hierin staat het vergroten van de stallingcapaciteit centraal. Per station zal een maatwerkoplossing gezocht worden. Ik ben van mening dat het tekort aan fietsenstallingen ook een zorg is van gemeenten en provincies. Daarom zal bij het vervolg op het programma «Ruimte voor de Fiets» cofinanciering het uitgangspunt zijn. Vanwege ruimtegebrek moeten er vaak innovatieve oplossingen gezocht worden, die veel meer tijd kosten dan het simpelweg plaatsen van fietsenrekken.

34

*Welke twee stations zijn in 2007 niet gerealiseerd, terwijl ze wel begroot waren en wat is de oorzaak van de vertraging? Is onderzocht of andere stations versneld konden worden gerealiseerd?*

Jaarlijks is gemiddeld op het programma aanleg nieuwe station ruimte voor het subsidiëren van twee basisstations. In 2007 zijn géén beschikingsaanvragen ingediend ten laste van het programma aanleg nieuwe stations. Er is dan ook geen sprake van vertraging of versnelling van stationsprojecten dat ten laste komt van dit programma.

35

*Wat is de stand van zaken van het overleg met de gemeente Delft en de provincie Zuid-Holland over het direct viersporig aanleggen van de spoortunnel Delft?*

Met de gemeente Delft, de provincie Zuid-Holland, Stadsgebied Haaglanden en Stadsregio Rotterdam zijn afspraken gemaakt over kosten- en risicoverdeling voor het project spoortunnel Delft. Deze afspraken zijn gemaakt op basis van de uitgevoerde audit. De afspraken worden binnenkort gefinaliseerd. Daarover wordt de Tweede Kamer nog voor het zomerreces geïnformeerd.

36

*Wat is de stand van zaken van de ontwikkeling van het eindpunt van RandstadRail op Den Haag Centraal? Hoe hard is de afspraak met de gemeente Den Haag over de realisatie van een ondergrondse halte ter plaatse van de sporen 11 en 12, zodat verlenging naar Scheveningen in de toekomst mogelijk blijft en hoeveel rijksgeld is inmiddels gestoken in deze halte? Bent u nog in overleg met de gemeente Den Haag en het stadsgebied Rotterdam over het alsnog realiseren van deze ondertunneling?*

Voor het realiseren van het eindpunt van de Erasmuslijn van RandstadRail op Den Haag Centraal heeft V&W aan Haaglanden een bijdrage verleend van € 38 miljoen. De uitvoering van het project heeft Haaglanden overgedragen aan de gemeente Den Haag. Bij de verdere uitwerking van de ondergrondse oplossing heeft Den Haag op technische en financiële redenen geconcludeerd dat een ondergrondse oplossing niet haalbaar. Den Haag onderzoekt nu de mogelijkheden van een eindpunt voor RandstadRail op het busplatform van Den Haag Centraal.

Bij de eerder voorgestelde ondergrondse oplossing was geen doortrekking van RandstadRail voorzien, omdat daarvoor een aanzienlijke diepere, en daardoor duurdere, ligging van de tunnel noodzakelijk zou zijn. Bovendien bleek uit reizigersonderzoek dat er een duidelijke vervoersbreuk ligt bij Den Haag Centraal en dat het aantal doorgaande reizigers zeer beperkt is. Om die reden hebben Haaglanden en Den Haag afgezien van de extra investering die noodzakelijk zou zijn om de mogelijkheid van een eventuele toekomstige doortrekking open te houden.

37

*Waarom zijn de projecten Vught, Den Bosch, Rijssen, Achtkarspelen en Alphen a/d Rijn uit de scope gehaald van het AKI-plan en veiligheidsknelpunten? Is bij de planontwikkeling voor de overwegen in de driehoek Gouda–Den Haag–Utrecht rekening gehouden met toekomstige viersporigheid?*

Deze projecten zijn uit de scope van dit programma gehaald omdat ze in het programma Spoorse doorsnijdingen zijn opgenomen. Deze kunst-

werken worden zo uitgevoerd dat later viersporigheid kan, of niet onmogelijk wordt gemaakt.

38

*Welke gevolgen heeft de vertraging van de indienststelling van Utrecht CS–Utrecht Lunetten voor de dienstregeling en de groeiambities op het spoor? Ziet u mogelijkheden om dit project alsnog in 2013 te realiseren? Wordt volledige achtsporigheid tussen Utrecht CS en Utrecht Lunetten, in plaats van alleen Utrecht Vaartsche Rijn–Utrecht Lunetten meegenomen nu een verkorte tracéwetprocedure wordt uitgevoerd?*

ProRail ziet nog wel mogelijkheden om met beperkte maatregelen de frequentie van de intercity tussen Utrecht en Den Bosch per 2010 te verhogen naar 6x per uur. Realisatie van de dive-unders tussen Utrecht CS en Utrecht Lunetten is echter een belangrijke voorwaarde om verdere groei van het treinverkeer in zowel de richting Arnhem als in de richting Den Bosch mogelijk te maken.

Het is niet mogelijk, ook niet qua bouwtijd en bouwfasering (treinen blijven rijden), om het project alsnog in 2013 te realiseren.

39

*Waarom is er besloten om, vooruitlopend op een definitief te sluiten overeenkomst tussen Rijk en HSA, in verband met het uitstel van de aanvangsdatum HSA, een voorschot van € 10 mln. te verlenen?*

Op basis van de concessieovereenkomst tussen de Staat en HSA heeft HSA recht op schadevergoeding als de Staat de Aanvangsdatum verschuift. Na de verschuiving van de Aanvangsdatum van 1 april 2007 naar 1 oktober 2008 heeft de Staat met HSA de hoogte van de schadevergoeding vastgesteld. Op 21 maart 2008 hebben de minister van Verkeer en Waterstaat en de directeur van HSA de vaststellingsovereenkomst ondertekend uitgaande van een maximale schadevergoeding van € 37,5 mln. De exacte schadevergoeding wordt op basis van nacalculatie vastgesteld. Dit zal niet voor eind 2009 plaatsvinden. Vooruitlopend op de nacalculatie voorziet de vaststellingsovereenkomst in de betaling van 2 voorschotten. Een eerste voorschot van € 10 mln. is in 2007 betaald, een tweede (en laatste) voorschot van € 15 mln. is na ondertekening van de vaststellingsovereenkomst betaald.

40

*Waarom is er bij het project «geluidspilot Goederenvervoer» sprake van een onderbesteding van € 2 mln.? Wat wordt er met de bevindingen van het project gedaan?*

Voor de onderbesteding zijn twee redenen aan te wijzen. De reservering voor de terugbouw van de K-blokken van de oorspronkelijke en eerste pilot (de Dolomiet-shuttle) is door de goede resultaten en internationale toelating niet meer nodig.

De tweede reden is dat één van de pilots niet tot uitvoering is gekomen door het niet beschikbaar hebben van essentiële technische gegevens van de wagens.

Door het uitvoeren van diverse pilots op het gebied van bronbeleid aan het materieel wordt praktijkervaring opgedaan, een signaal afgegeven en getracht een doorbraak op het gebied van bronbeleid te bereiken.

Het is de bedoeling om met behulp van deze pilots zowel het geluidsreducerend effect te meten alsmede de LCC (Life Cycle Costs).

Het beoogd projectresultaat is dat er op zo kort mogelijke termijn op grote schaal treinen rijden met een geluidsproductie die minstens 7 decibel lager is dan die van treinmaterieel met gietijzeren remblokken. Deze resul-

taten dienen er tevens voor te zorgen dat LL-blokken in 2009 formeel zijn vrijgegeven en dus kunnen worden toegepast in internationaal spoor-goederenverkeer.

41

*Welke mogelijkheden ziet u om de realisatie van RandstadRail te versnellen?*

In 2007 zijn de lijnen naar Zoetermeer en Rotterdam Hofplein volledig in gebruik genomen en functioneren naar tevredenheid. In Rotterdam wordt verder gewerkt aan de aanleg van het laatste deel van het traject, namelijk de boortunnel en de aansluiting op de metro bij Rotterdam Centraal. Deze werkzaamheden hebben ongeveer 1 jaar vertraging opgelopen door problemen met de boortunnel en de samenhang met het sleutelproject Rotterdam Centraal. In 2007 zijn daarom geen betalingen voor dit project uitgevoerd omdat een eerder geplande mijlpaal niet is gerealiseerd. De aansluiting bij Rotterdam Centraal staat gepland voor eind 2009. Het doorrijden op de bestaande Erasmusmetrolijn in Rotterdam zal eind 2010 worden gerealiseerd.

Omdat RandstadRail een project is dat door de decentrale overheden wordt uitgevoerd kan V&W weinig invloed uitoefenen op de snelheid van uitvoering. Ook het test- en proefbedrijf valt onder verantwoordelijkheid van de decentrale overheid: IVW houdt hier toezicht op.

42

*Kunt u nader aangeven welke wegen, spoor en regionale infrastructuurprojecten over het jaar 2007 zijn vertraagd en de onderbesteding van – 317 733 (x 1 000), – 361 422 (x 1 000) en – 138 751 (x 1 000) hebben veroorzaakt.*

De onderbesteding van € 361 mln op spoorwegen wordt voor het overgrote deel veroorzaakt door een onderbesteding van € 344 mln op het realisatieprogramma personenvervoer. Een groot deel van de onderbesteding van € 344 mln wordt verklaard door onderbesteding op de post Afdekking risico's spoorprogramma. De betaalbaarstelling van deze post vindt plaats op de grote projecten Betuweroute en HSL op artikel 17 en fysieke betalingen komen derhalve niet ten laste van artikel 13. Over de budget-overboekingen naar artikel 17 wordt de Kamer separaat geïnformeerd. Voor de overige toelichtingen over de onderbesteding verwijs ik u naar pagina 48 en 49 van het jaarverslag waar per project een toelichting op eventuele onder- en overbesteding wordt gegeven.

De onderbesteding bij de regionale infrastructuurprojecten (ad € – 138 mln) is veroorzaakt door lagere betalingen op de projecten RandstadRail in Rotterdam en de Noord-Zuidlijn in Amsterdam. Voor RandstadRail is een mijlpaal niet gerealiseerd, terwijl bij de Noord-Zuidlijn vertraging is ontstaan door tegenvallers bij de uitvoering.

De door u gesignaleerde onderbesteding van 318 mln. bij wegen is een samenstel van verschillende ontwikkelingen zoals de uitgaven op beheer en onderhoud, de vertragingen in de aanleg van het wegpakket en de overdracht van de veren over het Noordzeekanaal. In de artikelsgewijze toelichting vanaf blz. 40 worden deze ontwikkelingen nader toegelicht.

43

*Welke andere oorzaken dan luchtkwaliteit liggen ten grondslag aan de onderbesteding van – 763 975 (x 1 000)*

De luchtkwaliteitsproblematiek speelt met name bij de realisatie van het hoofdwegenprogramma.

Voor wat betreft de wegen verwijs ik u eveneens graag naar de toelichtingen bij de tabel van het realisatieprogramma hoofdwegennet vanaf blz. 40 van het Jaarverslag Infrastructuurfonds.

Naast een aantal kleinere begrotingstechnische mutaties worden in de toelichting bij enkele grote projecten met een mutatie groter dan 15 miljoen andere oorzaken aangegeven. Het gaat om de projecten:

- Rw2 Everdingen–Deil; Zaltbommel–Empel: Naast aanpassing van de raming is de lagere realisatie het gevolg van vertragingen van diverse onderdelen (met name grondverwerving). Dit heeft geen gevolgen voor de eindmijlpaal, maar leidde wel tot lagere uitgaven in 2007.
- A2 Holendrecht–Oudenrijn: het kasritme is in 2007 herijkt.
- A2 Tangenten–Eindhoven: Het deelproject Ekkersreijt is drie maanden vertraagd door een uitgestelde uitspraak van de rechter tegen het bestemmingsplan.

Rw73/74 Venlo–Maasbracht: De Rw 73 heeft onder andere vertraging in verband met de tunneltechnische installaties. Hierdoor is de openstelling vertraagd en verschoof een deel van de werkzaamheden naar 2008. Daarnaast is bij de Rw 74 vertraging ontstaan als gevolg van een fout in het verkeersmodel.