

Vergaderjaar 2009–2010

32 123 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2010

Nr. 9

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 11 november

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, belast met het voorbereidende 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.

De op 15 oktober 2009 voorgelegde vragen zijn, bij brief van 10 november 2009, beantwoord door de minister en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat.

Met de vaststelling van het verslag acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,
Jager

De griffier van de commissie,
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), de Rouwe (CDA), Linhard (PvdA), Meeuwis (VVD) en De Mos (PVV).

Plv. leden: Van Gent (GL), Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Pieper (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Van Hijum (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA), Neppérus (VVD) en Agema (PVV).

Vragen en antwoorden inzake de vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2010

1

Was er sprake van onderuitputting op het Infrastructuurfonds in 2008? Zo ja, om welk bedrag gaat het?

In 2008 is er op het Infrastructuurfonds een voordelig saldo opgetreden van € 248,7 miljoen. Voor nadere informatie betreffende het saldo 2008 verwijs ik u naar het Jaarverslag Infrastructuur 2008 (Kamerstuk 2008–2009, 31 924 A, nr. 1).

2

Klopt het dat bij de voorgenomen bezuinigingen essentiële aanlegprojecten die op de korte termijn voor besluitvorming/uitvoering gepland staan, zoals de projecten uit de Spoedwet wegverbreding, de A4 Delft–Schiedam, het Schiphol–Amsterdam–Almere-project, het Programma Hoogfrequent Spoor, de Afsluitdijk en de Ring Utrecht, worden ontzien?

De Heroverwegingswerkgroep Water en Mobiliteit zal zonder taboes of vooringenomenheid kijken naar de beleidsvelden van VenW. Dit betekent dat er op voorhand geen beleidsvelden of aanlegprogramma's ontzien of uitgesloten zullen worden.

3

Bent u bereid om kritisch te kijken of de nu op het Infrastructuurfonds toegepaste IBOI-index de prijsontwikkelingen in de bouwsector in voldoende mate volgt, gezien het feit dat het fonds al jaren op haar eigen begroting inteert, doordat de ontvangen prijscompensatie op basis van de IBOI-index lager is dan de werkelijke prijsstijgingen?

Ik ben bereid om te kijken naar de IBOI-index en de daadwerkelijke prijsontwikkeling in de bouwsector. Ik ben een onderzoek gestart om uit te zoeken in welke mate de prijsontwikkeling van de uitgaven op het Infrastructuurfonds afwijkt van de IBOI-index.

4

Is het waar dat de bewering in de Nota Mobiliteit dat er door invoering van de kilometerprijs € 3 tot 7 miljard minder in infrastructuur hoeft te worden geïnvesteerd, gebaseerd is op lagere tarieven van de kilometerprijs dan in het wetsvoorstel voor de kilometerprijs zullen worden opgenomen? Zo ja, mag dan verwacht worden dat de tarieven in de Wet kilometerprijs grotere effecten zullen hebben op de afname van mobiliteit en zo ja, hoeveel groter? En kunt u dan op basis van de voorgestelde tarieven in de Wet kilometerprijs aangeven welke extra bedragen kunnen worden bespaard op uitgaven aan infrastructuur?

De invoering en vormgeving van Anders Betalen voor Mobiliteit zijn van invloed op het halen van de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit. Zo staat in de Nota Mobiliteit (PKB-1) dat invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit ertoe leidt dat € 3 tot 7 miljard minder in de aanleg van infrastructuur hoeft te worden geïnvesteerd om de doelen van de Nota Mobiliteit te halen. Over de effecten van de tarieven die in het wetsvoorstel zijn opgenomen, spreek ik met de Tweede Kamer bij de behandeling van het wetsvoorstel.

5

Hoeveel gebiedsagenda's zijn er al opgeleverd en wanneer krijg de Kamer inzicht in deze agenda's?

In het afgelopen jaar zijn er acht gebiedsagenda's gemaakt. Voordat ik deze agenda's naar uw Kamer verzend, zullen ze eerst besproken worden en vastgesteld in bestuurlijke overleggen MIRT, tussen 29 oktober en 11 november 2009. De gebiedsagenda's worden daarna tegelijk met de brief over de bestuurlijke overleggen als bijlage aan de Kamer toegestuurd. Dit zal naar verwachting begin december 2009 het geval zijn.

6

Waarom zijn nog niet alle gebiedsagenda's klaar?

Planning is dat de gebiedsagenda's input moeten vormen voor de bestuurlijke overleggen MIRT van dit najaar en krijgen een plek in het MIRT projectenboek 2011. Alle gebiedsagenda's zijn op dat moment gereed voor bespreking. Graag wil ik benadrukken dat gebiedsagenda's gezien moeten worden als werkdocumenten, die de basis voor de bestuurlijke overleggen vormen en deze overleggen moeten structureren. Dat betekent dat ook na de bestuurlijke overleggen het werk aan de gebiedsagenda's niet ophoudt. In het voorjaar zijn er immers opnieuw bestuurlijke overleggen.

7

Hoe definieert u de «robustheid» die u als criterium zult hanteren om de stevigheid van het infrastructuursysteem te toetsen? Blijven bij de hantering van dit criterium de ambities en projecten zoals verwoord in de Nota Mobiliteit en de Mobiliteitsaanpak gehandhaafd? Betekent de hantering van dit criterium dat u capaciteitsuitbreiding van op het hoofdwegennet aansluitende provinciale wegen zult nastreven?

In de brief van 8 september 2009 over de verankering van de MobiliteitsAanpak in beleid (Kamerstuk 2008–2009, 31 305, nr. 150) heb ik aangegeven dat robuustheid van belang is om ook bij incidenten basiskwaliteit en alternatieven aan te kunnen bieden. Investerings in robuustheid, naast structurele vergroting van de capaciteit, zijn daarom lonend. Dit blijkt uit de resultaten van de economische toets op de MobiliteitsAanpak, uitgevoerd door TNO en ECORYS.

Het is daarom zinvol robuustheid ook als criterium op projectniveau te hanteren. In het kader van de NMCA zal daarom robuustheid worden geoperationaliseerd. Het doel is te komen tot een maatstaf, die bij de besluitvorming over investeringen inzicht geeft in de effecten van robuustheidsinvesteringen. Uiteraard blijven de ambities van de Nota Mobiliteit en de MobiliteitsAanpak gehandhaafd. Bij nog te maken projectkeuzes kan de genoemde maatstaf in de toekomst worden gehanteerd als toevoeging aan bestaande criteria.

Investeren in robuustheid betekent niet automatisch capaciteitsuitbreiding van op het hoofdwegennet aangesloten provinciale wegen. Per situatie en gebied zal in verkenningen en planstudies worden bekeken welke investeringen de robuustheid het meeste dienen.

8

Hoe wordt de door u genoemde «robustheid» geoperationaliseerd voor de verschillende sectoren in de OEI-systematiek?

Het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) bekijkt in afstemming met het CPB op welke wijze robuustheid in de OEI-systematiek kan worden opgenomen. Daarbij wordt een relatie gelegd met de maatstaf die voor robuustheid wordt uitgewerkt in de NMCA. In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer worden de effecten van de

robuustheid van het spoorstelsel opgenomen in de kosten-batenanalyses. Medio 2010 worden de uitkomsten gepresenteerd.

Zie ook het antwoord op vraag 7 IF en vraag 37 MIRT.

9

Waarop is de keuze gebaseerd voor de infrastructuurprojecten die extra gestimuleerd worden met het Aanvullend Beleidsakkoord? Waarom is er juist in deze projecten geïnvesteerd?

Naar aanleiding van de motie Slob (Kamerstuk 2008–2009, 31 371, nr. 72) is, mede in aanloop naar het Aanvullend Beleidsakkoord, in beeld gebracht welke maatregelen vanuit VenW kunnen bijdragen aan het stimuleren van de economie. Leidend bij deze inventarisatie is geweest dat de projecten in 2009 en 2010 tot realisatie moeten komen, de projecten bijdragen aan het herstel van vertrouwen in de economie en bijdragen aan de beleidsdoelstellingen van VenW.

In het Aanvullend Beleidsakkoord is vervolgens aangegeven in welke richting geïnvesteerd zal worden, zoals Infra: Deltaprogramma (waaronder zandsuppleties), Infra: Versnelling bruggen en renovatie wegen, en Infra: vaarwegen, sluizen en binnenhavens. De concrete projecten vallen binnen deze kaders.

10

Wat betekent de noodzaak van het sneller plegen van onderhoud van het zeer open asfalt beton voor de voor de lange termijn benodigde onderhoudsbudgetten?

De vorstschade heeft aangetoond dat ZOAB aan het einde van zijn levensduur kwetsbaar is voor vorst. De investeringsimpuls maakt het mogelijk de oudere ZOAB-wegdekken, die door vorstschade hun einde levensduur eerder bereikt hebben, versneld te overlagen.

Voor de lange termijn geldt dat de toenemende kosten in combinatie met teruglopende budgetten voor regulier onderhoud, de spanning op het Beheer en Onderhoudsbudget zal toenemen. Met behulp van goed risicomanagement en actief kasbeleid wordt getracht het ontstaan van nieuwe achterstanden in het onderhoud van verhardingen te voorkomen.

11

Hoeveel middelen zijn er globaal structureel nodig voor vervanging en renovatie van betonnen en stalen bruggen die nog niet zijn opgenomen in het MIRT?

Het onderzoek naar de totale omvang van de renovatie en vervangingsproblematiek loopt nog. Dit moet in 2010 resulteren in een integraal en meerjarig beeld.

Hierop vooruitlopend is voor de meest urgente problematiek bij de stalen kunstwerken in het hoofdwegennet in de huidige begroting in totaal € 500 miljoen geraamd.

12

Waar wordt de € 39 miljoen, die beschikbaar is voor het programma Innovatie Deltatechnologie, aan besteed?

Deze gelden worden besteed aan het uitvoeren van de Maatschappelijke Innovatieagenda Water (MIAW). Doel van het programma is het aanpakken van de belangrijkste wateruitdagingen en tegelijkertijd het vergroten van de concurrentiekracht van de Nederlandse watersector. De MIAW wordt uitgevoerd tussen 2008 en 2012.

13

Wat heeft het programma Innovatie Deltatechnologie tot nu toe opgeleverd en wat zal het de komende jaren gaan opleveren?

Het programma is tot nu toe vooral gericht op de projecten in uitvoering: Building with Nature (ecodynamische gebiedsontwikkeling) en Flood Control 2015 (informatievoorziening waterkeringen). In de komende jaren zal het programma ook gericht worden op versterking van de internationale concurrentiepositie van de watersector, het verbeteren van de opleiding en training van waterprofessionals, het verzilveren van transsectorale innovatiekansen, het verminderen van generieke belemmeringen en het creëren van experimenteerruimte.

14

Wanneer ontvangt de Kamer het voorstel voor de verlenging van de MIRT-periode? Ontvangt de Kamer dit vóór de behandeling van het MIRT 2010?

In begroting 2010 (zie Hoofdstuk XII, pagina 8) heb ik aangegeven dat in ontwerpbegroting 2011 een samenhangend overzicht tot en met 2028 kan worden gegeven. In het AO MIRT van 23 juni 2009 en in mijn brief van 31 augustus 2009 (Kamerstuk 2008–2009, 31 305, nr. 150) heb ik tevens aangegeven dat ik voor de invulling van de verlenging, in de loop van 2010, mede gebruik wil maken van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA). In de MobiliteitsAanpak staat dat de NMCA eind 2010 gereed is. Omdat ik deze echter belangrijk vind bij de invulling van de verlenging, streef ik er naar om de NMCA eerder af te ronden. Ik zal deze samen met de uitkomsten van de bestuurlijke MIRT-ronde van het voorjaar 2010 naar de Tweede Kamer sturen.

15

Bent u van mening dat er al sprake is van enige cultuurverandering binnen Rijkswaterstaat die zou kunnen leiden tot een vergroot gebruik van PPS-constructies (Publiek-Private Samenwerking)?

De afgelopen jaren is flink geïnvesteerd in kennis en kunde en is de bewustwording over de meerwaarde van PPS in alle geledingen van de organisatie fors toegenomen. Het instellen van een PPS Kennispool, het consequent en transparant uitvoeren van meerwaardetoetsen, de RWS/IPFA Infrastructure Finance Table en andere initiatieven zijn voorbeelden van een veranderende cultuur.

Onafhankelijke bronnen bevestigen deze verandering. In 2007 werd Nederland nog neergezet als «beginning nation» (PWC PPP Journal 2006/2007). In het laatste onderzoek van Deloitte (2008) staat Nederland al kort na Australië en Groot-Brittannië met Ierland onder de «rapid followers», nog voor landen als Duitsland, Frankrijk en Spanje.

16

Wat is de stand van zaken van uw gesprekken met institutionele beleggers over het vormen van een PPS-fonds? Wat is de potentiële omvang van het fonds? Zijn er nog obstakels? Welke projecten kunnen in het fonds worden ondergebracht? Wanneer kan een dergelijk fonds van start gaan en wat is het concrete tijdspad?

Zoals eerder aan de Tweede Kamer gemeld is een werkgroep (onder voorzitterschap van het ministerie van Financiën) met de pensioenfondsen aan de slag gegaan om te bezien welke belemmeringen er nog zijn voor institutionele beleggers om te participeren in infrastructuur.

Belangrijke onderwerpen die in de werkgroep spelen zijn de financieringsvorm, de omvang van de financiering door pensioenfondsen en het

verwachte (reële) rendement. De uitwerking is niet eenvoudig omdat de belangen van de pensioengerechtigden en de belastingbetaler niet altijd synchroon lopen. Er zijn echter ook overeenkomsten:

- Pensioenfondsen en Rijk willen allebei aantrekkelijke voorwaarden. Deze dienen door beide partijen in concurrentie met andere geldverstrekkers en andere projecten te worden afgedwongen. VenW heeft de financieringscompetitie geïntroduceerd als hulpmiddel om de kredietcrisis te doorstaan. Dat maakt het voor pensioenfondsen eenvoudiger om te participeren.
- Pensioenfondsen en Rijk willen allebei dealflow. Ten tijde van het advies van de Commissie Ruding was dit nog een van de belangrijkste zorgen van de pensioenfondsen. De vooruitzichten voor voldoende projecten zijn ondertussen goed (zie ook het antwoord op vraag 17 IF), maar het is nog te vroeg om concrete invulling (qua omvang en projecten) te geven aan het voorgestelde DBFM-fonds.

17

Waarom kiest u ervoor om momenteel maar drie projecten als DBFM (Design-Build-Finance-Maintain) aan te besteden en hoe past deze keuze binnen het streven om meer gebruik te gaan maken van PPS?

VenW heeft besloten een aantal grote projecten met DBFM in de markt te zetten. Dit jaar gaan de volgende DBFM-projecten in aanbesteding: A15 Maasvlakte-Vaanplein, A12 Utrecht-Veenendaal, N33 Assen-Zuidbroek. Deze drie aanbestedingen vertegenwoordigen een totale contractwaarde van circa € 2 miljard.

Inmiddels is ook het besluit genomen om grote delen van Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA-A1/A6/A9) als DBFM-contracten op de markt te gaan zetten.

Daarnaast is voorgeschreven dat bij alle projecten groter dan € 60 miljoen onderzocht wordt of DBFM meerwaarde oplevert (zie tabel hieronder). In 2008 en 2009 zijn vijf van deze meerwaardetoetsen afgerond. De besluitvorming van deze projecten loopt nog, afgezien van SAA. In 2009 worden nog acht andere meerwaardetoetsen uitgevoerd of opgestart. In 2010 staan vooralsnog vijf meerwaardetoetsen op het programma. PPS krijgt zo een flinke impuls. Ook de besluitvorming over de precieze contractvorm leidt steeds vaker tot een keuze voor DBFM.

Overzicht Projecten met PPC-meerwaardetoetsen 2008-2010

2008/2009 uitgevoerd:

- A1/A6/A9 Schiphol Amsterdam Almere (SAA) > DBFM.
- Omlegging Badhoevedorp
- Haak om Leeuwarden
- Noordwaard
- Sluis IJmuiden

2009 lopend danwel gepland:

- Wilhelminakanaal
- Julianakanaal
- Twentekanaal
- Kanaal Gent Terneuzen
- A7 Zuidelijke ringweg Groningen 2e fase
- ViA15
- A12 Ede-Duitse grens
- A13/A16

2010 gepland:

- Driehoek A27/A1/A28

- Ring Utrecht
- A27 Hooipolder–Lunetten
- A2 Maasbracht–Geleen
- Houtribdijk (uit het Hoogwater-beschermingsprogramma)

18

Betekent de zin «Niettemin voorziet het kabinet voor de periode 2011 en verder budgettaire beperkingen om het beheer en onderhoud blijvend op het gewenste niveau te kunnen uitvoeren» dat u verwacht dat er van het bestaande budget een groter deel aan onderhoud zal moeten worden uitgegeven?

Dit betekent dat het kabinet verwacht dat er minder beschikbare middelen zullen zijn dan noodzakelijk is om beheer en onderhoud op het gewenste niveau te kunnen uitvoeren. Of dit, op termijn, leidt tot een lager niveau van beheer en onderhoud of dat er aanvullende middelen voor beheer en onderhoud beschikbaar gesteld moeten worden, zal opnieuw worden gezien bij de begrotingsvoorbereiding 2011.

19

Wat zijn de gevolgen van het opnemen van de renovatie van veertien stalen bruggen in de Crisis- en herstelwet voor de middelen die beschikbaar zijn voor het reguliere onderhoud aan wegen?

Het opnemen van de veertien stalen bruggen in de Crisis- en herstelwet heeft geen budgettair effect. De huidige voorfinanciering uit Aanleg en de dekking bij Beheer en Onderhoud blijft vooralsnog van toepassing.

20

Verandert het opnemen van de renovatie van veertien stalen bruggen in de Crisis- en herstelwet de planning van de renovatie van de verschillende bruggen?

Het doel van het meenemen van de veertien stalen bruggen in de Crisis- en herstelwet is het verkleinen van het risico op vertraging. De huidige planning vraagt al een forse inspanning en wordt derhalve niet verder versneld.

21

Is er voldoende capaciteit bij VenW en bij Rijkswaterstaat om de dertig projecten uit de Spoedwet wegverbreding te kunnen aanbesteden en realiseren?

De aanbesteding en realisatie, maar ook de afronding van de procedures, betekenen een forse toename van de werklast. Door een stevig beroep te doen op de inzet van medewerkers binnen RWS, een duidelijke prioritering, bundeling van aanbestedingen en contractbegeleiding en beperkte extra inhuur kan deze piek naar verwachting opgevangen worden.

22

Op welke zaken zult u gaan bezuinigen vanwege de rijksbrede uitvoeringsproblematiek en de invulling van de tekortreductie?

Op basis van het geactualiseerde investeringsprogramma, dat wordt opgemaakt met de NMCA, en het onderzoek naar de mogelijkheden tot alternatieve financieringsmogelijkheden worden de maatregelen als gevolg van het Aanvullend Beleidsakkoord binnen het domein Verkeer en Vervoer ingevuld. Daarbij wordt ook de verlengde planperiode tot en met 2028 betrokken. Bij de ontwerpbegroting 2011 kan dan een samenhangend overzicht worden gegeven van de planperiode tot en met 2028.

23

Wat is de verklaring voor de forse daling van de budgetten voor beheer en onderhoud en aanleg van het hoofdwatersysteem in de periode tot 2014?

De daling van de budgetten voor beheer en onderhoud alsmede die voor aanleg van het hoofdwatersysteem kennen verschillende verklaringen. Voor beheer en onderhoud geldt dat er vanuit het aanvullend beleidsakkoord voor de jaren 2009 en 2010 aanvullend budget is toegevoegd aan de reeds beschikbare reeks voor beheer en onderhoud. Deze incidentele verhogingen dienen deels in latere jaren worden terugbetaald. Dit verklaart in belangrijke mate de hogere budgetstanden in die jaren ten opzichte van latere jaren. Dat neemt niet weg dat de spanning op de beschikbare middelen in de komende jaren kan toenemen.

De afname van het meerjarige budget op het aanleg artikel wordt met name verklaard doordat op dit artikel voornamelijk die projecten worden begroot die ook daadwerkelijk in realisatie zijn genomen. Aangezien deze projecten eindig zijn neemt ook het geraamde budget in de loop van de tijd af. Wanneer nieuwe projecten in realisatie worden genomen wordt ook het bijbehorende budget naar dit artikel overgeheveld. Die budgetten worden doorgaans overgeheveld vanuit het artikel voor verkenningen en planstudies of specifieke enveloppes die elders op de Rijksbegroting zijn gereserveerd (zoals de aanvullende post bij het ministerie van Financiën en binnen het FES).

24

Kunt u verklaren waarom voor beheer en onderhoud waterkeren in de tabel «Omvang areaal» op pagina 31 wordt uitgegaan van een totaalbudget van € 170 miljoen en op pag. 24 van € 155 miljoen?

In het overzicht op pagina 31 van de begroting is het begrotingsbedrag voor het beheer en onderhoud van steenbestortingen (€ 15 miljoen) nog opgenomen onder de post «Dijken primaire waterkeringen in km». Later is besloten deze post toe te voegen aan het aanlegartikel (zie pagina 35, 5e bullit). Het juiste begrotingsbedrag 2010 voor het basispakket B&O waterkeren bedraagt daarmee € 154 941 (zie pagina 24). Per abuis is de tabel op pagina 31 hiermee niet in lijn gebracht.

25

Wat wordt beoogd met de projectvoorstellen van de zeven deelstroomgebieden in het kader van de synergiemogelijkheden?

De inzet op synergie geeft een impuls aan de uitvoering van de KRW en is gericht op het integreren/combineren van maatregelen voor de KRW met andere maatregelen in landelijk en het stedelijk gebied. Het rendement van de maatregelen voor de samenleving en ook de natuur is het hoogst wanneer deze verbeteringen integraal worden aangepakt, zodat met hetzelfde project verschillende doelen bereikt worden (KRW-doel, ecologisch verbindingzones, vermindering wateroverlast, verbeteren ruimtelijke kwaliteit, recreatie).

26

Waarom wordt een verlengde verkenning voor de Afsluitdijk opgestart?

In de verkenningfase is het project Afsluitdijk overgegaan van SNIP naar MIRT. Daarom heet deze fase waarin het kabinet toewerkt naar een voorkeursbeslissing «verlengde verkenning» conform het MIRT-spielregelkader.

27

Waar in de tabel «Overzicht van de budgettaire gevolgen van de uitvoering» van Productartikel 12 is de € 4,5 miljard voor het spoor terug te vinden?

Zie het antwoord op vraag 30 IF.

28

Hoe kan het dat de totale rijbaanlengte in kilometers in 2009 (en in 2010 nog verder) terugloopt?

De gepresenteerde rijbaanlengte in kilometers in 2009 (en in 2010) is de optelsom van de huidig beheerde rijbaanlengte en de toename hiervan door de aanleg van Plusstroken, minus de overdracht van wegen. In 2009 en 2010 is de (voorzien) overdracht van het beheer van de wegen N271, N68 en A712 verantwoordelijk voor een daling van het areaal.

29

Wat is de verklaring voor de grote dip in de uitgaven voor kleine infra en overige projecten voor het spoor op Productartikel 13 in 2009?

In de tabel Overzicht van de budgettaire gevolgen van de uitvoering artikel 13.02.05 is voor 2009 het deel van de productie ProRail 2009 opgenomen dat nog door VenW moet worden gefinancierd. De inschatting van de werkelijke productie op basis van het tweede kwartaalrapport voor 2009 is € 180 miljoen. Het verschil wordt gefinancierd middels gelden die ProRail in voorgaande jaren niet heeft gerealiseerd op de betreffende posten. Deze middelen zijn door VenW dus in eerdere jaren reeds beschikt en zullen worden ingezet voor de productie in 2009.

30

Waar in de tabel «Overzicht van de budgettaire gevolgen van de uitvoering» van Productartikel 13 is de € 4,5 miljard voor het spoor verwerkt?

De € 4,5 miljard is, met uitzondering van de aanvullende post en FES-gelden die nog bij Financiën gereserveerd zijn (€ 800 miljoen), verwerkt op de artikelonderdelen 13.03.01 en 13.05.01 in de periode 2009–2020. In de projectoverzichten zijn deze gelden toegevoegd aan de projecten Delft (Realisatieprogramma Personenvervoer pagina 69 IF 2010), OV-SAAL en Programma Hoogfrequent Spoor (Planstudieprogramma Railpersonenvervoer pagina 75 IF 2010).

31

Hoe is in de tabel «Overzicht van de budgettaire gevolgen van de uitvoering» van Productartikel 13 de motie van het lid Cramer (Kamerstuk 31 700-XII, nummer 36) verwerkt over versnelling van het spooronderhoud?

Het pakket maatregelen naar aanleiding van deze motie is verwerkt op artikel 13 van het Infrastructuurfonds. Het pakket is aanvullend op het beheerplan 2009 en is eveneens verwerkt in het beheerplan 2010. De onderverdeling van het pakket maatregelen is als volgt:

- Klein onderhoud: € 10 miljoen in 2009
- Bovenbouwvernieuwingen: € 10 miljoen in 2009, € 35 miljoen in 2010
- Toegankelijkheid: € 2 miljoen in 2010, € 3 miljoen in 2011, € 5 miljoen in 2012 en € 5 miljoen in 2013
- Ruimte voor de fiets: € 2 miljoen in 2009, € 7 miljoen in 2010, € 10 miljoen in 2011 en € 11 miljoen in 2012
- Ralidempers: € 1 miljoen in 2009 en € 17 miljoen in 2010

- Amsterdam CS: € 10 miljoen in 2009, € 15 miljoen in 2010 en € 5 miljoen in 2011

32

Kunt u aangeven waarvoor de € 203 miljoen voor «Groei op het spoor» exact bestemd is?

Het actieplan is verdeeld in vijf clusters. Per cluster is aangegeven welke maatregelen hierbinnen reeds zijn gestart.

- Cluster 1 voor en natransport € 77 miljoen
 - P+R voorzieningen bij station aanleggen € 30 miljoen
 - Uitbreiding fietsenstallingen nabij stations € 20 miljoen
 - Verbetering wachtruimtes € 15 miljoen
- Cluster 2 Informatievoorziening € 27 miljoen
 - I-team om de statische informatie op stations te verbeteren € 20 miljoen
 - Senioren gericht en persoonlijk uitleg geven over openbaarvervoer gebruik OV € 1,4 miljoen
- Cluster 3 Treinaanbod € 41 miljoen
 - Extra sprinterdiensten op Eindhoven–Deurne en Lelystad–Amsterdam, extra IC diensten op Lelystad–Amsterdam–Schiphol en extra decentraal vervoerdiensten in Twente, Friesland, Groningen en stadsregio Arnhem–Nijmegen, in totaal voor € 20 miljoen
- Cluster 4 Kaartjes en kennismaking € 41 miljoen
 - Een vervolgaanbod voor studenten die stoppen met hun studie om hen te behouden voor de trein € 16 miljoen
- Cluster 5 Spreiding van mobiliteit € 17 miljoen
 - In samenwerking met de Taskforce mobiliteitsmanagement mobiliteitsscans uitvoeren bij het midden en klein bedrijf € 9 miljoen.

In de eerste voortgangsrapportage van 4 september 2008 (Kamerstuk 2007–2008, 29 984, nr. 148) en de tweede voortgangsrapportage van 14 april 2009 (Kamerstuk 2008–2009, 29 984, nr. 175) is meer in detail opgenomen welke maatregelen binnen deze clusters reeds in uitvoering zijn. De derde voortgangsrapportage zal spoedig worden toegezonden aan de Tweede Kamer.

In de midterm review die eind 2009 aan de Tweede Kamer zal worden toegestuurd, zal een overzicht worden opgenomen over zowel de maatregelen tot nu toe als een vooruitblik naar de komende twee (laatste) jaren van het Actieplan Groei op het Spoor.

33

Zijn er onderdelen van het project Vleuten–Geldermalsen 4/6 sporig geschrapt? Zo ja, welke? Zo nee, hoe kan het dan dat de spoorwegovergang Bilthoven wordt betaald uit het budget voor dit project en dat er sprake is geweest van een aanbestedingsmeevaller?

Al in 2004, bij het projectbesluit, is met de regio afgesproken om bepaalde delen in het toenmalige pakket te schrappen (de stations Woerden Molenvliet, Maarssen Noord, Utrecht Oudenoord, Bilthoven West, Amersfoort Koppel en Utrecht Koningsweg) en de daarmee gemoeide middelen te bestemmen voor andere, nog nader te bepalen, infrastructuurprojecten in de regio Utrecht. Voor onder andere de spoorwegovergang Bilthoven wordt nu een bijdrage uit deze middelen geleverd.

Los daarvan is een aanbestedingsmeevaller ontstaan doordat ProRail diverse contracten heeft aanbesteed waarbij de aannemerij zeer scherp heeft ingeschreven om de orderportefeuille voldoende gevuld te houden. Deze meevallers zijn recent beschikbaar gekomen. Met het optreden van aanbestedingsmeevallers is in de begroting reeds rekening gehouden. Het

gerealiseerde aanbestedingsresultaat valt daardoor niet vrij voor andere projecten. Zie ook pagina 65 van IF 2010.

34

Heeft de vertraging van het project Den Haag perronsporen 11/12 gevolgen voor de voorgenomen dienstregeling (onder andere de frequentieverhoging van intercity's en de sprinters Den Haag–Schiphol)?

Volgens de oorspronkelijke planning zouden de sporen 11/12 van Den Haag Centraal met ingang van de dienstregeling 2012 weer in gebruik zijn ten behoeve van het hoofdrailnetverkeer. Doordat het Stadsgewest is teruggekomen op haar eerdere voorkeursvariant voor het realiseren van een definitieve eindhalte van de Erasmuslijn (RandstadRail), komen de sporen 11/12 tenminste één jaar later terug in dienst ten behoeve van het hoofdrailnet. Stadsgewest/gemeente, ProRail en NS werken hier aan een geïntegreerde planning van bouwwerkzaamheden om projecten te versnellen en de overlast voor reizigers te beperken. Omdat er nog geen dienstregelingsvoorstel, of basisuurpatroon, voor het dienstregelingsjaar 2012 is ingediend, zijn de gevolgen van het later beschikbaar hebben van deze twee sporen nog niet exact bekend.

35

Hoe groot is inmiddels de vertraging van het onderdeel Postzakkengebouw van het project Fietsenstalling Amsterdam CS ten opzichte van de oorspronkelijke planning? Is het, gezien de huidige marktsituatie, niet juist gunstig om dit project nu zo snel mogelijk in de markt te zetten?

De kelder van het Postzakkengebouw is in gebruik als fietsenstalling en de begane grond is in functie als informatiecentrum voor de Noord/Zuidlijn. Er is op 21 september 2004 een beschikking afgegeven om de lokatie Postzakkengebouw in z'n geheel tot fietsenstalling om te bouwen. Dat zou in stappen gebeuren. Conform de planning van destijds zou eind 2006 de nieuwe fietsenstalling in het Postzakkengebouw in gebruik genomen kunnen worden. Vanwege de vertraging bij de Noord/Zuidlijn blijft het informatiecentrum langer op deze plek in functie dan oorspronkelijk voorzien. Op dit moment is er nog geen aangepaste planning voor de bouw van de nieuwe fietsenstalling beschikbaar.

36

Kunt u voor het budget Kleine stations aangeven welke bedragen al definitief zijn toebedeeld aan de genoemde stations, hoeveel budget er daarna nog beschikbaar is en aan welke van de genoemde stations er nog budget moet worden toebedeeld?

Het budget van het programma Aanleg nieuwe stations in de begroting 2010 bedraagt € 75 miljoen. Van dit budget is € 0,4 miljoen verplicht ten gunste van station Bleizo (planstudie), € 8,8 miljoen ten gunste van station Sassenheim, € 2 miljoen ten gunste van station Maarheeze en € 1,8 miljoen voor station Emmen-Zuid. Aan vrije ruimte is derhalve € 62 miljoen beschikbaar.

Naar verwachting zullen de komende jaren de stations Europapark, Bleizo en Schiedam Spaland/Kethel in aanmerking komen voor de tot € 6,3 miljoen gemaximeerde bijdrage voor het basisstation.

37

Waarom is er sprake van een stijging van de investeringskosten in Anders Betalen voor Mobiliteit? Waar is de extra € 280 miljoen voor nodig?

Voor de beantwoording van deze vraag verwijs ik terug naar de Tweede Voortgangsrapportage van 31 maart 2009 (Kamerstuk 2008–2009, 31 305,

nr. 127). Daarin staat op pagina 17 de belangrijkste wijzigingen aangegeven ten opzichte van de basisrapportage. Nadat ik de wijzigingen aan u heb gemeld heb ik deze verwerkt in de begroting.