

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan:
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
25 maart 2003	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.03.00883	2020309090
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u de antwoorden op de vragen gesteld door het lid Dijkema over het project Vleugel/Randstadspoor, de Bestuursovereenkomst BOR Utrecht en beschikkingen.

1. Onderschrijft u dat het project Vleugel/Randstadspoor onderdeel uitmaakt van de Bestuursovereenkomst BOR Utrecht? Is het niet ondertekenen van de beschikkingen te beschouwen als een eenzijdige ontbinding van het contract door de minister? Zo ja, wat zijn hiervan de gevolgen? Zo nee, welke compensatie kan de regio Utrecht verwachten voor het op deze wijze oprekken van afspraken.
1. Ja, Randstadspoor Utrecht is onderdeel van de Bestuursovereenkomst BOR Utrecht. In de Bestuursovereenkomst staat daarbij de volgende voorwaarde vermeld: "Uitgangspunt voor de realisatie is integrale viersporigheid op het traject Woerden-Houten". In de Bestuursovereenkomst is afgesproken dat het totale bedrag voor Vleugel en Randstadspoor taakstellend is en dat het beschikbaar gesteld zal worden in de periode 2002-2010. Niet is overeengekomen wanneer in deze periode een beschikking dient uit te gaan.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon +31 70 3516171
Fax +31 70 3517895

2. Realiseert u zich dat door het uitblijven van de beschikkingen eveneens het project A2 vertraging oploopt en daardoor de voortgang van de nieuwbouwlocatie Leidsche Rijn? Kunt u inzicht verschaffen in de schade die hierdoor ontstaat? Wie is aansprakelijk voor de kosten die samenhangen met dit uitstel, gegeven de getekende overeenkomsten die er liggen?
2. Zoals ik u in antwoord op vragen van het kamerlid Dijksma al meedeelde (DGP/SPO/U.03.00068, van 11 februari 2003) was dit voor mij reden om in december 2002 het projectbesluit inzake de spoorverdubbeling bij Leidsche Rijn te nemen. De beschikkingsaanvraag is momenteel in behandeling; van vertraging is geen sprake.
3. Beschikt u over informatie van Prorail dat het voorgenomen uitstel van beschikkingen op sommige deeltrajecten kan leiden tot een kostenstijging van circa 50%? In hoeverre is deze kostenstijging verdisconteerd in het programma van 2004 en verder?
3. Neen, die informatie heb ik niet. Wellicht wordt bedoeld op de aanleg van de halten Maarssen Noord, Utrecht Zuilen en de aanleg van de keervoorziening Breukelen voor Randstadspoor. Een eventuele kostenstijging hiervan betreft circa € 6 mln.
4. Waarom beschouwt u het ondertekenen van de beschikkingen als een zaak voor uw opvolger, terwijl het juridisch bindende afspraken met uw voorganger betreft? Is het op deze wijze schuiven met geld (richting onderhoud) ook geen zaak voor uw opvolger?
4. Het kabinet heeft op dit moment de noodzakelijke besluiten genomen. Voor het overige is besluitvorming inderdaad een zaak van mijn opvolger.
5. Waarom beschouwt u benodigde impuls in onderhoud van het spoor niet als onderdeel van de risicoreservering? Welke alternatieve dekkingsbronnen heeft u overwogen? Is het inzetten van het "Kwartje van Kok" daarbij een optie?
5. De risicoreservering is bedoeld voor risico's van grote spoor aanlegprojecten en niet bedoeld voor de impuls onderhoud spoor. Voor het overige verwijs ik naar de brief als reactie op de vragen van de Vaste Kamercommissie inzake beheer en instandhouding railinfrastructuur met kenmerk DGP/SPO/U.03.00878.

6. Kunt u nog vóór het vervolg algemeen overleg over achterstallig onderhoud spoor op deze vragen antwoord geven?

6. Ja.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Roelf H. de Boer