

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vraag 1. Wat is de planning voor de besluitvorming over de contractvorm van de in paragraaf 2.2 opgesomde projecten?

Voor A2 Maastricht en het project Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk is de besluitvorming afgerond, voor A2 Maastricht is besloten tot een DC-contract met gebiedsontwikkeling en voor het project Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk tot een DBM-contract met een lange looptijd. Voor A12 Utrecht-Maarsbergen is de financiële meerwaardetoets positief ten aanzien van een DBFM-contract en zal besluitvorming spoedig plaatsvinden. Voor A2 Maasbracht-Geleen, A50 Ewijk-Valburg-Grijsoord en A4 Steenberg en wordt het besluit over de contractvorm in de tweede helft van 2007 genomen.

Vraag 2. Worden andere vormen van PPS, meer dan alleen maar de toepassing van DBFM-contracten, ook meegenomen in de PPC? Zo neen, waarom niet?

De PPC is een contractafwegingsinstrument. Hierin wordt bekeken of een DBFM-contract financiële meerwaarde heeft ten opzichte van andere contractvormen. Het overwegen van andere vormen van PPS, bijvoorbeeld een combinatie met gebiedsontwikkeling, gebeurt in een eerder stadium, namelijk in de verkenningsfase van een project.

Vraag 3. Welke projecten uit het programma ZSM vallen onder de 20% van de projecten die niet conform de planning in procedure gebracht kunnen worden? Hoe groot is de verwachte verdere vertraging bij deze projecten?

Zoals gemeld in mijn brief aan de Tweede Kamer van 25 oktober 2006, 30 800 A nr. 45, en de antwoorden op de vragen van de leden Van Hijum en Spies die door de Tweede Kamer zijn ontvangen op 30 januari 2007, zijn er volgens de huidige inzichten dertien wegprojecten die "in betekenende mate" bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit en die geen doorgang kunnen vinden zonder aanvullende maatregelen. Per project zijn maatwerkoplossingen nodig. Om ook die projecten voortvarend te kunnen realiseren, zijn projectspecifieke maatregelen nodig om binnen de wettelijke vereisten voor luchtkwaliteit te blijven (Besluit luchtkwaliteit 2005). Aangezien voor de meeste van deze projecten geldt dat er ter plaatse ook een overschrijding van de EU-grenswaarden voor luchtkwaliteit is, en dus een saneringsopgave in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), wordt met deze aanvullende maatregelen tevens de ter plaatse nog resterende saneringsopgave aangepakt. In het kader van de Nota Mobiliteit heb ik een bedrag van € 300 miljoen gereserveerd voor maatregelen om te kunnen voldoen aan de Europese richtlijn voor luchtkwaliteit. Die middelen zullen worden ingezet voor projectspecifieke maatregelen om in de directe omgeving van nieuwe projecten de grenswaarden te halen.

Onder deze dertien wegprojecten die "in betekenende mate" bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit en die geen doorgang kunnen vinden zonder aanvullende maatregelen bevinden zich drie ZSM-projecten:

A4/A10 knooppunt Badhoevedorp – knooppunt Amstel

A12 Woerden – Oudenrijn

A27 Lunetten – Rijnsweerd

De huidige inschatting is dat deze projectspecifieke aanpak voor het hele programma ZSM geen extra vertraging hoeft op te leveren. Voor individuele projecten kunnen aanvullende berekeningen noodzakelijk zijn. De doorlooptijd hiervan kan enkele maanden bedragen.

Vraag 4. Hoe verhoudt de vertraging van ZSM-projecten als gevolg van luchtkwaliteit zich met recentelijk onderzoek van het CBS, waarin gesteld wordt dat auto's minder vervuילend zijn dan voorheen werd aangenomen? Welke gevolgen heeft dit voor de nu nog vertraagde projecten?

Het recentelijk onderzoek van CBS heeft betrekking op de periode na de verslagperiode 2006 en heeft derhalve geen vertraging veroorzaakt in 2006. De CBS-cijfers bieden géén nieuwe inzichten en zijn al verwerkt in de Milieu en Natuurplanbureau -cijfers van 2007 waarmee in de bovengenoemde projecten wordt gerekend. Er zijn dan ook nu géén consequenties voor deze ZSM- en andere projecten.

Vraag 5. Hoe verhoudt zich de mededeling dat de uitvoering van de ontvlechting van het knooppunt Baarn nog niet is gestart met het antwoord van de minister op de schriftelijke kamervragen over dit onderwerp op 30 maart 2007 (1170, vraag 7)? Is het waar dat het project bij Baarn in 2008 volledig in dienst wordt gesteld, terwijl in de antwoorden op de Kamervragen staat dat eind 2007, bij de inwerkingtreding van de dienstregeling 2008, de effecten van de maatregelen bij Baarn kunnen worden ingeboekt? Sinds wanneer is de informatie uit het jaarverslag bekend?

De werkzaamheden zijn nog niet gestart, maar het ontwerp is nu gereed. ProRail doet er alles aan om een eerste fase van de ontvlechting Baarn te realiseren voor de dienstregeling 2008. In een volgende fase zijn weer verdere verbeteringen mogelijk.

In tegenstelling tot wat in het jaarverslag is gemeld, is inmiddels gebleken dat de kwestie van de ATB trappen/max. snelheid bij Baarn geen probleem lijken voor de dienstregelingwensen 2008. Deze informatie is afgelopen februari bekend geworden tijdens de adviesaanvraag van NS aan het LOCOV (Landelijk overleg consumentenbelangen openbaar vervoer).

Vraag 6. Wat is precies het probleem met de huidige toestand van het spoorbeveiligingssysteem (ATB) in het bestaande spoor van het baanvak Amsterdam-Amersfoort? Is dat dezelfde discussie over 110 km/uur vs 130 km/uur zoals genoemd in schriftelijke Kamervragen (1170, vraag 3)? Zo nee, om welk probleem gaat het dan wel?

Het betreft hier inderdaad dezelfde kwestie.

Vraag 7. Wanneer worden de haltes Krommenie-Assendelft, Hemboog, Watergraafsmeer en Holendrecht opgeleverd en vanaf wanneer zijn deze beschikbaar voor de NS-dienstregeling?

De nieuwe halte Krommenie Assendelft wordt in december 2007 opgeleverd. Er lopen momenteel gesprekken tussen NS, ProRail en gemeente over het naar achter schuiven van de indienststeldatum, omdat het voorplein en de halte in december vermoedelijk nog niet voldoende gereed zijn. De halte Hemboog wordt volgens de huidige planning per 1 december 2008 opgeleverd met de bedoeling deze in de dienstregeling 2009 op te nemen. De halte Watergraafsmeer is in december 2009 gereed en zal in de dienstregeling 2010 worden opgenomen. De halte Holendrecht wordt in december 2008 opgeleverd en in de dienstregeling 2009 opgenomen.

Vraag 8. Welke maatregelen heeft u genomen om geen verdere vertraging te krijgen bij de "versnelde" aanpak van de zwakke schakels in de Nederlandse Kust en dijkversterkingen, dit gerelateerd aan het feit dat de per amendement toegevoegde €50 mln. voor de versnelde aanpak in 2006 voor een groot deel niet is gerealiseerd?

De € 50 miljoen van het amendement is toegevoegd aan het Hoogwaterbeschermsprogramma, waar de zwakke schakels in de kust onderdeel vanuit maken. Mijn ministerie heeft er alles aan gedaan de besluitvorming over het Hoogwaterbeschermsprogramma in 2006 zo snel mogelijk te laten plaatsvinden. Naast bovengenoemde besluitvorming is VenW voor het realiseren van de beoogde versnelling in de uitvoering van de zwakke schakels kust afhankelijk van de provincies. De financiering voor de kosten voor de versterking van de zwakke schakels wordt pas beschikbaar gesteld op het moment dat de provincie een uitvoeringsgereed plan heeft én de provincie kan aangeven dat zij de financiering voor de ruimtelijke kwaliteit heeft geregeld. De provincies waren in 2006 echter nog niet zover.

Het amendement heeft positief gewerkt in de afstemming met de provincies over met name de zwakke schakels in de kust en de waterschappen over met name de realisatie van verbetermaatregelen aan de dijken.

Met mijn brief van 23 april 2007 heb ik u geïnformeerd over het Hoogwaterbeschermingsprogramma 2007. Dat is thans in uitvoering genomen door de diverse beheerders. Op korte termijn zullen, conform de planning, de werkzaamheden starten aan de zwakke schakels Noordwijk en het Flaauwe Werk (Kop van Goeree). Ik verwacht in 2007 bijna 20 miljoen euro aan de realisatie van deze twee zwakke schakels bij te dragen.

Verder wordt op dit moment het Hoogwaterbeschermingsprogramma 2008-2012 geactualiseerd. Met de Begroting 2008 zal ik u hierover nader informeren.

Zoals ik in mijn brief van 23 april 2007 al heb aangegeven, zal het realiseren van dit hoogwaterbeschermingsprogramma veel extra inspanningen vergen van de waterkeringbeheerders, i.c. de waterschappen en Rijkswaterstaat.

Binnen VenW is daarom een programmabureau opgericht dat enerzijds zorg draagt voor de toetsing van ontwerp, raming en planning en anderzijds de uitvoerders van het HWBP waar nodig ondersteunt.

Ik ben van mening dat hiermee van mijn kant alles is gedaan om tot een voortvarende aanpak te komen.

Vraag 9. Hoe verhoudt het feit dat €12 mln. minder uitgekeerd aan subsidies voor de subsidieregeling SUBBIED zich tot de wachtlijsten voor deze subsidieregeling (43 projecten, €17 mln subsidie)? Is de op de website van SenterNovem genoemde terugstorting van €13 mln., waardoor nog 12 aanvragers zijn bediend, hetzelfde bedrag als uit het jaarverslag? Of is de €12 mln. uit het jaarverslag nog eens extra overgebleven? Zo ja, bent u in dat geval bereid om deze resterende €12 mln. alsnog in te zetten voor baggerprojecten die nog op de wachtlijst staan?

In 2006 is 12 M€ minder aan subsidies betaald dan begroot. Oorzaak hiervan is dat projecten met de uitvoering achterlopen op de planning, de 12 M€ zullen later alsnog aan die projecten worden uitgekeerd.

Op verzoek van SenterNovem hebben aanvragers voor 13 M€ aan claims ingetrokken. Het betreft eerder door SenterNovem beschikte subsidies voor het baggeren in bebouwd gebied, waarvoor de uitvoering niet binnen de eisen van SUBBIED gerealiseerd kunnen wordt. Deze financiële middelen worden gebruikt om alsnog 13 aanvragen toe te kennen. Op 31 augustus 2006 is de regeling gesloten, uiteindelijk zijn 30 aanvragen wegens uitputting van het budget niet gehonoreerd.

Vraag 10. In hoeverre is de achterstand in baggerwerkzaamheden in bebouwd gebied, mede dankzij SUBBIED, nu weggewerkt?

Als alle SUBBIED projecten zijn afgerond zal zo'n 35% van de achterstand in bebouwd gebied zijn weggewerkt. Op dit moment is ca.45% van het baggerwerk uit de SUBBIED projecten gerealiseerd. Hiermee is zo'n 15% van de achterstand daadwerkelijk weggewerkt. Hiermee heeft de regeling voldaan aan de doelstelling om een flinke impuls te geven aan het wegwerken van de baggerachterstand in bebouwd gebied. Het is nu aan de lokale partijen om de resterende baggerachterstanden weg te werken.

Vraag 11. Kunt u aangeven aan welke projecten de €105 mln. uit het Herstelplan Spoor, welke in lijn met het amendement Van Hijum-Van der Ham (30300 A, nr. 16) voor capaciteitsknelpunten in Brabant en de Randstad zijn bestemd, is besteed?

Besteding van de €105 mln. zal, als onderdeel van de totale middelen voor de 2^e fase Herstelplan Spoor, volgens planning vanaf dit jaar tot en met 2012 plaatsvinden.

Alle (mogelijke) projecten, vallende onder de 2^e fase Herstelplan Spoor, zijn overigens opgenomen in het MIT/SNIP-projectenboek 2007 (blz. 76/77). Zoals u kunt zien ligt het zwaartepunt bij projecten in Brabant en de Randstad. De precieze verdeling van de middelen over de individuele projecten wordt momenteel verder door de spoorsector uitgewerkt, over de fasering van de projecten wordt u bij de begrotingsindiening nader geïnformeerd. VenW is hierbij in een monitorende en toetsende rol betrokken.

Vraag 12. Hoe verhoudt zich het stremmingniveau voor minder prioritaire vaarwegen tot het niveau van 2005? Wanneer is het achterstallig onderhoud op deze vaarwegen ingelopen?

In september 2003 heeft mijn voorganger in het Plan van aanpak beheer en onderhoud Rijkswaterwegen aangegeven dat het achterstallig onderhoud aan de vaarwegen pas in 2020 volledig zal zijn weggewerkt. In de periode tot en met 2010 is daarvoor een investeringsimpuls van ca. € 700 mln. beschikbaar gesteld. Dat betekende dat niet alles tegelijk kon worden aangepakt. Er moesten prioriteiten worden gesteld en daarbij is voorrang gegeven aan de belangrijkste vaarwegen. Dat betekent dat de achterstand op de minder prioritaire vaarwegen in de periode tot en met 2010 verder oploopt. En dat heeft als gevolg dat het aantal stremmingen op de minder prioritaire vaarwegen tot 2010 licht toe zal nemen. In vergelijking met 2005 was het aantal stremmingen op deze vaarwegen in 2006 circa 10% hoger.

In het kader van de Nota Mobiliteit is voor de periode 2011-2020 een tweede investeringsimpuls van € 900 mln. beschikbaar gesteld, waarmee al het resterende achterstallig onderhoud op alle overige Rijkswaterwegen, waaronder ook de minder prioritaire vaarwegen, in 2020 weggewerkt kan worden. Zoals bekend, onderzoek ik op welke wijze en in welk tempo ik hierin versnelling kan aanbrengen. Ik zal de Tweede Kamer over het resultaat daarvan berichten bij de presentatie van de Ontwerpbegroting 2009.

Vraag 13. Hoe kunnen de hogere uitgaven voor de posten 17.04 Anders betalen voor mobiliteit en 17.05 Zuiderzeelijn worden verklaard?

Artikelonderdeel 17.04 Infrastructuurfonds - Anders Betalen voor Mobiliteit

De activiteiten om de invoering van beprijzen te bewerkstelligen zijn op alle fronten geïntensiveerd om het vastgestelde beleid m.b.t. de Nota Mobiliteit te realiseren en derhalve zijn er hogere uitgaven. De activiteiten bestaan uit voorbereidende (haalbaarheids-)onderzoeken, intensief overleg (intern en extern) en toename van apparaatsuitgaven van het projectbureau Anders betalen voor Mobiliteit.

Artikelonderdeel 17.05 Infrastructuurfonds – Zuiderzeelijn

Naar aanleiding van de behandeling van de Structuurvisie Zuiderzeelijn in de Tweede Kamer in april 2006, zijn op verzoek van Kamer aanvullende onderzoeken naar alternatieven uitgevoerd.

Dit heeft geleid tot de Aanvulling op de Structuurvisie Zuiderzeelijn die in oktober 2006 aan de Tweede Kamer is aangeboden. Een ander heeft tot gevolg gehad dat er een groter beroep moest worden gedaan op specifieke kennis en expertise die extern moest worden ingehuurd. Dit heeft geleid tot een overschrijding van ca. € 1,5 mln van het in de Ontwerpbegroting 2006 geraamde budget.

Vraag 14. Welk criterium hanteert u om voorschotten vermeldenswaardig te vinden? Kunt u in tabelvorm een overzicht geven van alle voorschotten > €2 mln?

De Regeling Rijksbegrotingsvoorschriften 2007 schrijft voor dat individuele voorschotten die in verhouding tot de totale omvang een grote omvang hebben, dienen te worden toegelicht. In overleg met de Departementale Auditdienst is de grens van €2 mln. als "grote omvang" aangemerkt en daarmee vermeldenswaardig. Daarbij is de hoeveelheid voorschotten (in totaal 575 openstaande posten tot en met 2006 met een gezamenlijk bedrag van € 1,7 mld.) die VenW verstrekt in beschouwing genomen. In de saldibalansen van VenW worden daarom alle individuele posten (\geq €2 mln.) toegelicht, tenzij voorschotten een identiek karakter hebben en/of gezamenlijk doel dienen. Deze worden vanwege de inzichtelijkheid samengevoegd.

INFRASTRUCTUURFONDS		
Verstrekte voorschotten groter dan €2 miljoen		Bedrag
Rijksbijdrage Mobiliteitsfonds Stadsgewest Haaglanden	€ 289.344.108,04	
Rijksbijdrage Mobiliteitsfonds Regionaal Orgaan Amsterdam	€ 140.672.054,02	
Rijksbijdrage Mobiliteitsfonds Betuursregio Utrecht	€ 113.445.054,02	
Rijksbijdrage Mobiliteitsfonds Regio Twente	€ 25.000.000,00	
Rijksbijdrage Mobiliteitsfonds Samenwerkingsverband KAN	€ 17.520.000,00	
Rijksbijdrage Mobiliteitsfonds Regio Eindhoven	€ 6.141.500,00	
Rijksbijdrage Mobiliteitsfonds Provincie Gelderland	€ 17.000.000,00	
Rijksbijdrage Mobiliteitsfonds Provincie Groningen	€ 2.000.000,00	
Rijksbijdrage Mobiliteitsfonds Provincie Limburg	€ 17.000.000,00	
Rijksbijdrage Mobiliteitsfonds Provincie Noord Brabant	€ 17.000.000,00	
Rijksbijdrage Mobiliteitsfonds Provincie Overijssel	€ 8.500.000,00	
	Sub totaal	€ 653.622.716,08
Hubertustunnel	€ 2.249.393,00	
Hubertustunnel	€ 4.498.751,00	
Hubertustunnel	€ 4.952.687,00	
Hubertustunnel	€ 8.759.423,00	
	Sub totaal	€ 20.460.254,00
Deltawet	€ 3.078.829,42	
Deltawet	€ 4.438.273,65	
	Sub totaal	€ 7.517.103,07
Senter Novem Regeling uitkering baggerwerkzaamheden SUBBIED	€ 5.000.000,00	
Senter Novem Regeling uitkering baggerwerkzaamheden SUBBIED	€ 9.300.000,00	
	Sub totaal	€ 14.300.000,00
Duurzaam Veilig 2004	€ 2.300.000,00	
Duurzaam Veilig 2006	€ 4.269.341,49	
	Sub totaal	€ 6.569.341,49
Overig		
Betuweroute	€ 396.495.518,20	
Aanlegprojecten aan Prorail BV t.b.v. railinfrastructuur	€ 310.968.708,36	
Gemeente Nijmegen Oeververbinding Waal (brug Lent)	€ 90.756.000,00	
Prov. Zuid-Holland tbv de stichting Groenfonds	€ 30.308.100,00	
Dijkversterking Nederlek	€ 11.606.000,00	
Sloelijn	€ 11.259.045,64	
Aslasten Cluster II	€ 9.023.842,95	
Pilot fluistertrein	€ 7.598.043,40	
Dijkversterkingswerk Zuiderdijk	€ 7.500.000,00	
Aslasten Cluster	€ 5.633.532,25	
Dijkversterking Hondsbossche zeewering	€ 5.500.000,00	
Groenfonds	€ 5.255.560,87	
Regulier onderhoud Betuweroute	€ 5.004.664,00	
Traject Oost en kleine project Pers.	€ 4.899.066,50	
Verlegde Noordzeeweg	€ 4.686.000,00	
2e stadsbrug Nijmegen	€ 3.072.000,00	
Fryslan prov Mastroute	€ 3.071.139,12	
Dijkversterking Holland Noorderkwartier	€ 3.060.000,00	
Haringvliet de Kier	€ 2.500.000,00	
Openbare Inland Terminal (SOIT)	€ 2.301.794,80	
Nationaal Bestuursakkoord Water	€ 2.099.809,00	
	Sub totaal	€ 922.598.825,09
	Totaal	€ 1.625.068.239,73