

## Beantwoording feitelijke vragen begrotingsstaat Infrastructuurfonds

### Vraag nummer

1

#### Vraag en Antwoord

##### Vraag:

**Is er geld beschikbaar voor transferia: modaliteiten om de overstap van auto naar trein te faciliteren? Zo ja, hoeveel en waar is dit te vinden?**

##### Antwoord:

In het Actieplan Groei op het Spoor (2008-2012) is een maatregel opgenomen om P+R locaties uit te breiden en te verbeteren. Daarbij is € 30 miljoen euro gereserveerd voor de aanleg van 7.500 tot 10.000 P+R plekken. In de voortgangsrapportage Actieplan op het Spoor en Programma Hoogfrequent Spoorvervoer wordt over de voortgang van onder andere deze maatregel gerapporteerd. Daarnaast stelt het Rijk in het kader van het programma Beter Benutten middelen beschikbaar voor benuttingsmaatregelen binnen het bestaande mobiliteitsnetwerk. Die maatregelen kunnen ook betrekking hebben op knooppunten zoals transferia en P+R-locaties, voor zover die een positief effect hebben op de filevermindering. Op dit moment wordt samen met zeven stedelijke regio's gewerkt aan regionale maatregelenpakketten, waarover in het bestuurlijk overleg MIRT in het najaar van 2011 besluitvorming plaatsvindt.

2

##### Vraag:

**Worden de cijfers in de begroting van het Infrastructuurfonds gecorrigeerd voor de inflatie?**

##### Antwoord:

De ontwerpbegroting is volledig gebaseerd op prijspeil 2011.

3

##### Vraag:

**Op welke wijze worden de kosten voor inpassing en leefbaarheid meegenomen bij infrastructuurprojecten?**

##### Antwoord:

Uitgangspunt is dat het Rijk verantwoordelijk is voor de rijksinfrastructuur, te weten het hoofdwegennet, het hoofdspoornet, het hoofdvaarwegen en hoofdwatersystemen. Dit betekent, dat kosten voor aanleg, beheer en onderhoud, die voortvloeien uit wettelijke verplichtingen aan deze systemen voor rekening van het Rijk komen. De kosten van inpassings- en milieumaatregelen, die in dat kader worden gemaakt, worden in de projectramingen opgenomen. Kosten van eventuele luchtmaatregelen worden uit het NSL bekostigd. Ook andere inpassingswensen kunnen worden meegenomen in de projectraming; hierbij is uitgangspunt dat de partij die dit wenst ook zorgt voor de bekostiging.

4

##### Vraag:

**Bent u bereid, gelet op het feit dat de commissie Elverding er op wijst dat de vorming van draagvlak voor de onderzochte varianten bij infrastructurele projecten mede afhankelijk is van inpassingsmaatregelen die soms ook bovenwettelijk zijn, de kosten voor inpassing mee te nemen in de kostenraming? Zo nee, om welke reden niet?**

##### Antwoord:

Uitgangspunt is dat het Rijk verantwoordelijk is voor de rijksinfrastructuur, te weten het hoofdwegennet, het hoofdspoornet, het hoofdvaarwegen en hoofdwatersystemen. Dit betekent, dat kosten voor aanleg, beheer en onderhoud,

die voortvloeien uit wettelijke verplichtingen aan deze systemen voor rekening van het Rijk komen. De kosten van inpassings- en milieumaatregelen, die in dat kader worden gemaakt, worden in de projectramingen opgenomen. Kosten van eventuele luchtmaatregelen worden uit het NSL bekostigd. Ook andere inpassingswensen kunnen worden meegenomen in de projectraming; hierbij is uitgangspunt dat de partij die dit wenst ook zorgt voor de bekostiging.

5

**Vraag:**

**a. Wat zijn de mijlpalen en resultaten voor beheer en onderhoud spoor in 2012?**

**b. Bent u bereid deze mijlpalen voortaan op te nemen in de begroting van het infrastructuurfonds?**

Antwoord:

a. Beheer- en onderhoud is een doorlopend proces op de volledige railinfrastructuur. Daarin wordt in tegenstelling tot projecten niet gestuurd op mijlpalen. Sturing op beheer en onderhoud gebeurt via de afgesproken prestaties op de kernprestatie-indicatoren (KPI's).

b. In de brief van 10 oktober 2011 (Kamerstuk, 32 707 nr. 5) heb ik gemeld dat ik met de Tweede Kamer het gesprek aan ga - in het kader van de bevindingen van de Tijdelijke Commissie Spoor - over de verbetering van de informatievoorziening aan de Kamer over de spoorbudgetten. Voorafgaand daaraan zal ik de Tweede Kamer hiervoor een uitgewerkt voorstel toesturen. Ik heb aangegeven een transparantere rapportage over voortgang, scope en financiële uitputting voor zowel beheer en onderhoud als aanlegprojecten daarbij als uitgangspunt te hanteren. Daarbij denk ik bijvoorbeeld aan een separate halfjaarlijkse rapportage aan de Tweede Kamer.

6

**Vraag:**

**Waarom staan er bij toelinkkomsten negatieve bedragen genoemd?**

Antwoord:

De minreeks op pagina 10 betreft een mutatie. Ten behoeve van de financiële dekking van het aanlegprogramma uit de Nota Mobiliteit is destijds afgesproken dat hiervan € 1 miljard gefinancierd zou worden door toelopbrengsten. In het regeerakkoord is opgenomen dat alleen de aanleg van additionele infrastructuur gefinancierd kan worden door tolheffing. Een deel van de € 1 miljard uit de Nota Mobiliteit had echter ook betrekking op het bestaande wegennet; deze toelinkkomsten zijn daarom nu afgeboekt.

7

**Vraag:**

**a. Betekent de "fifty-fifty-deal" met de waterschappen dat alle projecten, die nu reeds zijn gestart of ingepland, volledig door het Rijk worden bekostigd? Zo nee, welke projecten die nu reeds zijn gestart of ingepland vallen onder deze afspraken?**

**b. Welke consequentie heeft de "fifty-fifty-deal" met de waterschappen voor de belasting die geheven wordt in de waterschappen? Wat betekent deze voor de ingezetenen?**

Antwoord:

Over de onderdelen van de begrotingsstaat die betrekking hebben op water, zal de vaste commissie van Infrastructuur en Milieu op 3 november 2011 separate schriftelijke vragen voorleggen. De inhoudelijke beantwoording van bovenstaande vraag wordt met de beantwoording van deze vragen meegenomen.

8

**Vraag:**

**Wat zijn de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid en het verbreden van alle snelwegen, in de Randstad tot van twee keer vier rijstroken en daarbuiten tot twee keer drie rijstroken, op de milieukosten?**

Antwoord:

De effecten van de snelheidsverhoging op de milieukosten zijn afhankelijk van de uiteindelijke vormgeving van de landelijke uitrol. Ik informeer de Tweede Kamer in het najaar van 2011 over de landelijke uitrol en zal daarbij ook inzicht verschaffen in de effecten op de doorstroming, de luchtkwaliteit, de geluidproductie, natuur, klimaat en verkeersveiligheid.

Ten aanzien van de 2x3 en 2x4 rijstroken kunnen de consequenties pas goed in kaart gebracht worden als bekend is waar en hoe de verbredingen worden uitgevoerd. Onder meer de wisselwerking met het onderliggend wegennet is sterk afhankelijk van de uitvoeringsvariant en bepalend voor de effecten. Bij de keuze van een uitvoeringsvariant gelden (inter)nationale normen en wettelijke inpassingseisen.

9

**Vraag:**

**Welke effecten heeft het beleid van deze regering op de reductie van de filedruk? Welke reductie van de filedruk zou zijn gerealiseerd wanneer het project Anders Betalen voor Mobiliteit zou zijn uitgevoerd?**

Antwoord:

Het kabinet kiest voor bouwen en benutten om te komen tot een reductie van de files.

In het algemeen wordt de filereductie berekend aan de hand van de voertuigverliesuren en niet aan de hand van de filedruk (filelengte maal fileduur). In het kader van het programma Beter Benutten is wel een inschatting gemaakt van de reductie van de filedruk.

In de eerste plaats pakt het kabinet de fileproblematiek aan door te bouwen. Door te investeren in het hoofdwegennet en de nationale N-wegen komt in deze kabinetsperiode 800 kilometer aan extra rijstroken beschikbaar, waarmee de groei van het verkeer grotendeels kan worden opgevangen. Zonder dit investeringsprogramma zouden het aantal voertuigverliesuren in de periode 2011-2015 landelijk toenemen met 32% ten opzichte van 2010. Dankzij het investeringsprogramma wordt de toename in deze periode beperkt tot 16% (ten opzichte van 2010).

In de tweede plaats richt het kabinet zich op betere benutting van de (weg)infrastructuur. Voor de aanpak van de spitsproblematiek trekt het kabinet € 795 miljoen uit tot 2023. Daarmee worden extra spitsstroken geopend en wordt het programma Beter Benutten uitgevoerd. Ik richt me daarbij op de lokale problemen in de in die regio's waar zich de grootste spitsdruk voordoet. Dat zijn de regio's Amsterdam, Rotterdam, Haaglanden, Utrecht en Brabant; ook bouw ik voort op de lopende initiatieven in Arnhem-Nijmegen en Maastricht. Ik verwacht met de benuttingsmaatregelen voor de genoemde regio's tot komen tot een reductie van de filedruk met 20-30% in de periode tot 2023 (ten opzichte van een situatie waarin de maatregelen niet genomen zouden zijn).

De afname van de voertuigverliesuren door de benuttingsmaatregelen is – mede door het lokale karakter daarvan – niet in beeld gebracht.

Het vorige kabinet werkte plannen uit om te komen tot beprijzing van het gebruik van de weginfrastructuur door middel van Anders Betalen voor Mobiliteit. In dat kader zijn geen berekeningen gemaakt van de reductie van de filedruk; wel is destijds is berekend dat het basistarief van Anders Betalen voor Mobiliteit tot een afname leidt van voertuigverliesuren met 43% (ten opzichte van een situatie zonder beprijzing).

**Vraag:**

**Kunt u een overzicht geven van alle wegprojecten waar het budget is verhoogd en alle wegprojecten waar het budget is verlaagd?**

Antwoord:

In de begroting van 2012 zijn de onderstaande wijzigingen doorgevoerd in de beschikbare budgetten voor hoofdwegen, niet zijnde indexatie en aanpassing van de taakstellende budgetten vanwege de nieuwe bekostigingssystematiek van Rijkswaterstaat.

Budget verhoogd:

- A2 Holendrecht-Oudenrijn: toevoeging van regiobijdragen aan het taakstellend budget (+ € 26 mln.).
- A73 Venlo-Maasbracht: verhoging taakstellend budget in verband met de tunnelproblematiek (+ € 15,5 mln., ook toegelicht in brief van 15 maart 2011 (Kamerstuk, 29 296, nr. 20).
- N35 Zwolle-Almelo (traverse Nijverdal): verhoging taakstellend budget met bijdrage derden t.b.v. de stationsverplaatsing (+ € 8,5 mln.).
- A9 Alkmaar-Uitgeest (spoedaanpak): het taakstellend budget is met € 28,6 mln. verhoogd in verband met een bijstelling van de projectraming.
- A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere: verhoging taakstellend budget met € 190 mln. vanwege wijzigingen tussen OTB en TB en prijsontwikkelingen in de GWW-sector (ook toegelicht in brief aan Tweede Kamer met kenmerk TK 31 089, nr. 82).
- A9 Omlegging Badhoevedorp is het budget met € 10 miljoen verhoogd (€ 4 mln. rijk, € 6 mln. regio).
- A6/A7 knooppunt Joure is het budget met € 4,05 mln. verhoogd, in verband met scopewijziging, het knooppunt wordt geschikt gemaakt voor 130 km/uur.
- A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen is het budget met € 305 mln. verhoogd (€ 45 mln. Rijk, € 260 mln. regio).

Budget verlaagd:

- A4 Delft-Schiedam: overheveling kosten TTI naar B&O (- € 6 mln.) en toevoegen van extra budget t.b.v. uitbreiding scope ten behoeve van geluidsschermen (+ € 2 mln.).
- A 15 Maasvlakte-Vaanplein: in het kader van de Rijksbrede PPS taakstelling is het budget verlaagd met € 125 mln.
- A28 Utrecht-Amersfoort (spoedaanpak): het taakstellend budget wordt met € 33,9 mln. verlaagd vanwege een bijstelling van de totale projectraming.
- A1/A27 Utrecht-Eemnes-Bunschoten: beschikbaar budget is met € 50 mln. verlaagd in verband met de taakstelling bovenwettelijke inpassing en met € 15 mln. verlaagd in verband met de rijksbrede PPS taakstelling.
- A13/A16/A20 Rotterdam: beschikbaar budget is met € 45 mln. verlaagd in verband met de rijksbrede PPS taakstelling.
- A27 Lunetten-Hooipolder: beschikbaar budget is met € 30 mln. verlaagd in verband met de rijksbrede PPS taakstelling.
- N18 Varsseveld-Enschede: beschikbaar budget is met € 10 mln. verlaagd in verband met de rijksbrede PPS taakstelling.

11

**Vraag:**  
**Op welke wijze wordt gebruik gemaakt van mobiliteitsmanagement om files te bestrijden? Hoeveel geld is hiervoor beschikbaar? Waar is dat terug te vinden?**

Antwoord:

In de gebiedspakketten van het programma Beter Benutten heb ik het regionale bedrijfsleven gevraagd om te komen met maatregelen die het gedrag van de werknemer/reiziger structureel veranderen. Mijn doel is daarover concrete afspraken te maken met het bedrijfsleven en de regio. De vorm waarin dit element in de gebiedspakketten is verwerkt en de verdeling van het beschikbare budget, wordt duidelijk na de besluitvorming over de gebiedspakketten. Daarnaast geeft het Platform Slim werken Slim Reizen, inclusief 50 werkgevers, een impuls aan het flexibel werken en flexibel reizen door werknemers; hierover heb ik u bericht in mijn brief van 14 juni 2011 (Kamerstuk 32 500 A, nr.81) over het programma Beter Benutten.

Zie ook het antwoord op vraag 65 XII.

12

**Vraag:**  
**Hoe komt het dat er voor het jaar 2011 slechts € 275.325.000 gereserveerd staat onder de post 12.02 Beheer en Onderhoud hoofdwegennet terwijl er in de begroting van 2010 onder dezelfde post nog meer dan een miljard euro (€ 1.023.854.000) begroot was voor het jaar 2011? Klopt het dat er in 2011 dus slechts ongeveer een kwart van het geplande onderhoud aan het hoofdwegennet is gedaan? Kunt u uw antwoord toelichten?**

Antwoord:

Het verschil van circa € 750 mln. tussen de in de begroting 2010 geraamde bijdrage 2011 voor beheer en onderhoud en de nu gepresenteerde bijdrage voor 2011 wordt met name verklaard door een drietal effecten.

In de eerste plaats komt dit door de herziening van de bekostiging van Rijkswaterstaat die in het voorjaar van 2011 is doorgevoerd. Hierover is de Tweede Kamer bij brief van 10 januari 2011 en 3 maart 2011 (Kamerstukken II, 30 119, nrs. 4 en 5) reeds specifiek geïnformeerd. Als gevolg hiervan zijn de apparaatskosten van Rijkswaterstaat afgezonderd naar afzonderlijke artikelen in de begroting. Op artikel 12.02 betrof dit een mutatie van € 500 miljoen. Deze mutatie is van technische aard en heeft dan ook geen invloed op de daadwerkelijke programmering van het beheer en onderhoud.

In de tweede plaats is er in 2010 een versnelde bijdrage gedaan aan Rijkswaterstaat ten behoeve van de beheer en onderhoudswerkzaamheden 2011. Daarmee valt de bijdrage in 2011 dus lager uit maar ook dit heeft geen gevolgen voor de onderliggende programmering. In de derde plaats is de kasbijdrage voor de werkzaamheden aan de stalen bruggen in overeenstemming gebracht met de actuele meerjaren inzichten. Voor 2011 betekende dit een verlaging van de kasbijdrage van € 58 miljoen ten gunste van latere jaren.

13

**Vraag:**  
**Hoe ziet de kolom budgetflexibiliteit in procenten en bedragen er uit voor 12.01 "verkeersmanagement"? En hoe ziet de budgetflexibiliteit van 12.02 er uit als de som van 12.01 er van afgetrokken wordt?**

Antwoord:

Conform de Rijksbegrotingsvoorschriften heeft de budgetflexibiliteit alleen betrekking op de programmabudgetten van de begrotingsartikelen. Artikelonderdeel 12.01 (Verkeersmanagement) wordt volledig via de agentschapsbijdrage gefinancierd en

bevat geen programmamiddelen. Voor 12.01 is er derhalve geen budgetflexibiliteit. De in de tabel opgenomen budgetflexibiliteit heeft volledig betrekking op het deel van de programmamiddelen van artikelonderdeel 12.02.

14

**Vraag:**  
**Kunt u het basispakket verkeersmanagement (12.01.01) op basis van de te onderscheiden maatregelcategorieën financieel uiteenzetten?**

Antwoord:  
De financiering van de activiteiten die onder het artikel 12.01 Basispakket Verkeersmanagement vallen, vindt niet plaats op het niveau van de genoemde maatregelcategorieën. Een financiële uitsplitsing op basis van deze categorieën is dan ook niet mogelijk.

De begrote uitgaven voor 2012 van circa € 44 miljoen binnen het basispakket verkeersmanagement betreffen met name de reguliere bijdrage aan de Verkeerscentrale Nederland (VCNL) ad € 12 miljoen, de bijdrage aan de NDW ad € 7,7 miljoen, de bijdrage aan de verkeersonderneming ad € 4 miljoen en de kosten voor aanpassing verkeerscentrales ad € 5,2 miljoen. Daarnaast gaat het om een groot aantal kleinere verkeersmanagementmaatregelen gericht op het geleiden van het verkeer bij grote drukte zoals evenementen en crisissituaties, incidentmanagement en reisinformatie ad € 15 miljoen.

15

**Vraag:**  
**Kunt u aangeven waarom er vanuit de post verkeersmanagement (12.01.01) geld gaat naar weeralarmen, terwijl hier reeds in voorzien wordt door het KNMI?**

Antwoord:  
Vanuit de post verkeersmanagement gaan geen middelen naar weeralarmen. Het weeralarm is bij verkeersmanagement genoemd als voorbeeld van een situatie waarin maatregelen op het gebied van verkeersmanagement noodzakelijk zijn. Bij extreme weersomstandigheden geeft het KNMI een weerwaarschuwing of weeralarm af. In die situaties is extra inzet vanuit verkeersmanagement nodig om de veiligheid en de doorstroming van het verkeer te kunnen faciliteren.

16

**Vraag:**  
**Kunt u aangeven welke specifieke maatregelen er onder de post verkeersmanagement (12.01.01) benoemde maatregelen ter bevordering van gedisciplineerd en sociaal weggedrag, zoals bumperkleven en negeren van rode kruizen, verstaan worden?**

Antwoord:  
Rijkswaterstaat doet in overleg met TNO en andere partijen onderzoek naar te nemen maatregelen om gedisciplineerd en sociaal weggedrag te bevorderen zodat onveilige situaties kunnen worden voorkomen. Vooral het negeren van rode kruizen, wat sinds de grootschalige aanleg van spits- en plusstroken steeds vaker voorkomt, is een veiligheidsprobleem. Het onderzoek moet uitwijzen welke maatregelen hiertegen het meest effectief zijn. Daarnaast worden de genoemde problemen nadrukkelijk besproken met het KLPD, dat voor de handhaving bij dit soort overtredingen moet zorgen. Er zijn afspraken gemaakt om vaker handhavend op te treden bij dit soort overtredingen.

17

**Vraag:**  
**Is het effect van het openstellen van spits- en vluchtstroken voor het normale verkeer op de hulpverlening bij pech en ongevallen onderzocht?**

Antwoord:

Er is geen specifiek onderzoek gedaan naar het effect van het openstellen van vluchtstroken bij pech en ongevallen. Wel is voor elke spitsstrook, in samenwerking met de hulpdiensten, een calamiteitenplan vastgesteld. De eerdere ervaringen met het openstellen van vluchtstroken worden hier expliciet bij betrokken. Dit calamiteitenplan beschrijft welke maatregelen door wie genomen moeten worden wanneer er een ongeval plaatsvindt bij een geopende spitsstrook.

Indien er aanleiding is om deze plannen in een later stadium aan te passen dan wordt dit in reguliere overleggen tussen de hulpdiensten en Rijkswaterstaat besproken.

18

**Vraag:**

**a. Hoe is het mogelijk dat een afnemend gedeelte van de bruggen en viaducten aan de kwaliteitsnorm voldoet, namelijk in 2010 tot 2012 respectievelijk 85, 84 en 82 %?**

**b. Waarom is sprake van afname van de streefwaarde van het percentage bruggen en viaducten dat voldoet aan de norm?**

**c. Welke gevolgen voor de veiligheid heeft het feit dat er bruggen en viaducten zijn die niet voldoen aan de norm?**

Antwoord:

a. De afname is een gevolg van de eerder in de begroting 2010 en 2011 gemelde spanning tussen budget en het te realiseren onderhoud. Door toenemende kosten van beheer en onderhoud zijn de budgetten onder druk komen te staan. Daardoor kunnen in deze periode niet alle kunstwerken op het optimale moment worden onderhouden, hetgeen erin resulteert dat de indicator terugloopt. In deze begroting worden budget en onderhoudsbehoefte in balans gebracht door structurele verhoging van het budget en een pakket efficiencymaatregelen en versoberingen (bijlage 4.2 van de begroting van het Infrastructuurfonds 2012). Het is de verwachting dat de indicator hierdoor op termijn weer zal herstellen.

b. In de betreffende tabel zijn zowel de streefwaarde als de norm vermeld. De feitelijke norm is 90%. De streefwaarde geeft aan wat in de betreffende jaren realistisch is gegeven de beschikbare budgetten en de realiseerbare onderhoudsplanning.

c. De indicator betreft het voldoen van bruggen en viaducten aan de normen die Rijkswaterstaat hanteert voor kosteneffectief en doelmatig onderhoud; het minimaal vereiste veiligheidsniveau is niet in het geding. In het kader van de beheersing van risico's ten aanzien van de beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van de infrastructuur kan het wel noodzakelijk zijn de staat van de kunstwerken extra te monitoren middels inspecties. De uitkomsten van de inspecties vormen mede de basis voor de te nemen maatregelen binnen het onderhoudsprogramma. Als een risico onverwacht optreedt, kunnen spoed- of noodreparaties nodig zijn, als gevolg waarvan hinder voor de weggebruiker kan optreden.

19

**Vraag:**

**Wat zijn de gevolgen van het feit dat een afnemend gedeelte van de bruggen en viaducten aan de kwaliteitsnorm voldoet voor de verkeersveiligheid en doorstroming, als spoed-onderhoud en noodreparaties noodzakelijk zijn?**

Antwoord:

De indicator betreft het voldoen van bruggen en viaducten aan de normen die Rijkswaterstaat hanteert voor kosteneffectief en doelmatig onderhoud; het minimaal vereiste veiligheidsniveau is niet in het geding. In het kader van de beheersing van

risico's ten aanzien van de beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van de infrastructuur kan het wel noodzakelijk zijn de staat van de kunstwerken extra te monitoren middels inspecties. De uitkomsten van de inspecties vormen mede de basis voor de te nemen maatregelen binnen het onderhoudsprogramma. Als een risico onverwacht optreedt, kunnen spoed- of noodreparaties nodig zijn, als gevolg waarvan hinder voor de weggebruiker kan optreden.  
Zie ook het antwoord op vraag 18 IF.

20

**Vraag:**  
**Kunt u aangeven wat er verstaan wordt onder landschap en milieu behoudens ecoducten onder de post Basispakket beheer en onderhoud (12.02)?**

Antwoord:  
Onder Landschap & Milieu, vallend onder de post Basispakket Beheer & Onderhoud (12.02) vallen alle maatregelen en activiteiten die gericht zijn op de instandhouding van de infrastructuur en een natuur- en landschapscomponent in zich hebben. Dat betreft bijvoorbeeld groenbeheer, onkruidbestrijding, zwerfvuil verwijderen en het in stand houden van geluidschermen. Ook het onderhoud van faunavoorzieningen (zoals tunnels, rasters, ecoducten) valt hieronder, met het oog op de verbinding van leefgebieden (van planten en dieren) die door infrastructuur zijn doorsneden.

21

**Vraag:**  
**Wat zijn de directe kosten voor mitigerende maatregelen, om de effecten van de snelheidsverhoging op snelwegen naar 130 km/uur teniet te doen? Waar zijn deze terug te vinden?**

Antwoord:  
Ik informeer de Tweede Kamer in het najaar van 2011 over de vormgeving van de landelijke uitrol van de verhoging van de maximumsnelheid. Daarbij zal ik inzicht verschaffen in de effecten op de doorstroming, de luchtkwaliteit, de geluidproductie, natuur, klimaat en verkeersveiligheid. Daarnaast informeer ik de Tweede Kamer dan over de kosten van de eventueel benodigde mitigerende maatregelen.

22

**Vraag:**  
**Zijn de kosten van de bijdrage die Nederland levert met een nieuwe generatie wegkantssystemen aan proeven, die in Europees verband zijn gestart, in de begroting opgenomen of wordt een en ander door de Europese instellingen gefinancierd?**

Antwoord:  
De kosten van een nieuwe generatie wegkantstations worden niet door Europese instellingen gefinancierd maar zijn opgenomen in de nationale begroting.

23

**Vraag:**  
**Hoe wordt binnen de nieuwe bekostigingssystematiek voorzien in middelen voor de apparaatskosten van Rijkswaterstaat?**

Antwoord:  
De nieuwe bekostigingssystematiek heeft een splitsing aangebracht tussen financiering van externe kosten voor aanleg en onderhoud op de netwerken en de apparaatskosten. De apparaatskosten worden ter beschikking gesteld op basis van de benodigde capaciteit gegeven de productieopgave. De relatie hiertussen wordt gelegd door middel van capaciteitsnormen. De benodigde capaciteit per artikel in het Infrastructuurfonds vermenigvuldigd met het tarief per FTE (zowel personele als materiële kosten) levert de apparaatskosten op, die terug te vinden zijn onder het artikelonderdeel netwerkgebonden kosten per artikel in het Infrastructuurfonds. Daarnaast worden de netwerkoverstijgende apparaatskosten verantwoord op artikel



18.08.01. De Tweede Kamer is met mijn brieven van 10 januari 2011 en 3 maart 2011 (Kamerstukken II, 30 119, nrs. 4 en 5) over de herstructurering van de bekostiging nader geïnformeerd.

24

**Vraag:**  
**Wat is de oorzaak van de bijstelling van de projectraming van de A9 Alkmaar-Uitgeest?**

Antwoord:

Bij de nadere uitwerking van het project is gebleken dat er meer funderings- en verstevigingswerkzaamheden benodigd waren vanwege de slappe ondergrond en de staat van enkele bestaande kunstwerken. Dit mede om tijdens de aanleg voldoende breedte te hebben om vier rijstroken, twee in elke richting, op één rijbaan open te kunnen houden voor het verkeer, terwijl er op de andere rijbaan gewerkt werd.

25

**Vraag:**  
**a. Kunt u de ophoging van het budget A1/A6/A9 SAA met 190 mln. onderbouwen? Welk deel hiervan wordt veroorzaakt door wijzigingen tussen het Ontwerp-Tracébesluit en het Tracébesluit en welke wijzigingen zijn dit? Welk deel wordt veroorzaakt door prijsontwikkelingen in de Grond-, Weg en Waterbouwsector (GWW-sector)?**

**b. Geldt de in het kader van het project A1/A6/A9 genoemde prijsontwikkeling ook voor het spoor? Zo ja, is het budget voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer overeenkomstig opgehoogd?**

Antwoord:

a en b. De redenen voor de specifieke budgetophoging van het project A1/A6/A9 SAA ter grootte van €190 mln is dat zich tussen het vaststellen van het Ontwerp-Tracébesluit en het Tracébesluit bij dit project nog de nodige ontwikkelingen hebben voorgedaan. Zo zijn de inspraakreacties verwerkt, is er sprake van autonome prijsstijgingen, zijn er aanvullende afspraken met de regionale partijen gemaakt en leveren nadere uitwerkingen van ontwerpen en constructiemethoden kostenstijgingen en besparingen op. Op grond hiervan is de kostenraming van het project aangepast en geactualiseerd op actueel prijspeil. De autonome prijsstijging die toe te schrijven is aan de prijsontwikkelingen in de Grond-, Weg en Waterbouwsector (GWW-sector) in de periode juli 2009 – juli 2010 bedraagt bij dit project €184 miljoen.

Normaliter worden projecten van IenM geïndexeerd volgens de IBOI-indexering die door het ministerie van Financiën wordt vastgesteld. Omdat dit project aan het begin van de realisatiefase zit, het tracébesluit ondertekend is en de aanbestedingen gaan starten is voor dit project besloten om in dit specifieke geval (naast de reguliere indexatie) uit de programmaruimte wegen additioneel budget toe te voegen, ondermeer vanwege de op dat moment hoge GWW-index. Hierdoor is het budget nu in lijn met de meest recente kostenraming.

De kostenstijgingen als gevolg van inhoudelijke wijzigingen vormen een optelsom van zaken die goedkoper of duurder uitvielen. De ontwikkelingen met de grootste financiële consequenties zijn:

- Projectuitbreiding: extra geluidschermen bij Diemen en het opnemen van een vrije busbaan (is gedeeltelijk gedekt d.m.v. regionale bijdrage)
- Uit nadere studie blijkt dat een aantal eerder voorgenomen ontwerpbesparingen toch niet te realiseren te zijn:
- Bij nadere uitwerking van de tunnelontwerpen van de Gaasperdammertunnel en de Keizer Karel tunnel blijken goedkopere bouwmethoden ingezet te kunnen worden.
- Bij nadere uitwerking van de verkeersfaseringen en benodigde tijdelijke wegverleggingen ten behoeve van de bouw van de tunnels blijken deze

duurder te zijn dan eerder begroot.

Voor het totale programma van PHS is het budget opgehoogd met de volledige IBOI-Indexering voor 2011 (1,41%). De prijsbijstelling komt dus overeen met de Index Bruto Overheids Investeringen (IBOI) over 2011 die het ministerie van Financiën aan de begroting van IenM heeft uitgekeerd.

26

**Vraag:**  
**Kunt u een overzicht geven van de prijsontwikkeling in de GWW-sector tussen juli 2010 en juli 2011?**

Antwoord:

De prijsstijging van de totale GWW sector in juli 2011 bedraagt 3,8% ten opzichte van juli 2010. In Nederland houdt het CBS de prijsontwikkeling in de diverse sectoren bij en publiceert deze periodiek. De door het CBS gepubliceerde cijfers voor 2011 betreffen voornamelijk voorlopige cijfers.

27

**Vraag:**  
**Heeft de korting van 125 mln op de A15 gevolgen voor de te realiseren functionaliteiten?**

Antwoord:

De PPS-korting van € 125 miljoen op de A15 Maasvlakte - Vaanplein heeft geen gevolgen voor de te realiseren functionaliteiten. Het project zal conform het Tracébesluit worden gerealiseerd en verloopt volgens planning. De PPS-korting van € 125 miljoen betreft een vooraf ingecalculeerd aanbestedingsvoordeel in het kader van Publiek Private Samenwerking (PPS). Een fors aanbestedingsvoordeel heeft zich ook daadwerkelijk voorgedaan.

28

**Vraag:**  
**a. Wat is de reden voor de verhoging van het budget voor A9 Omlegging Badhoevedorp?**

**b. Is de fileproblematiek op de A9 opgelost na deze omlegging?**

**c. Wat is de stand van zaken met de HOV Haarlem-Amsterdam Zuid langs de A9?**

**d. Welke maatregelen voor dit project zijn onderdeel van het project A9 Badhoevedorp?**

Antwoord:

a. Er zijn twee redenen voor de verhoging van het budget voor de A9 omlegging Badhoevedorp:  
- De kosten voor het overkluizen van kabels & leidingen zijn hoger dan eerder ingeschat. Deze kosten worden door rijk en provincie gedekt uit een meevaller in het project N9 Koedijk- de Stolpen.  
- Op verzoek van de regio is de scope van het project uitgebreid met een extra HOV-tunnel (verdiepte ligging Schipholweg). Deze scopewijziging wordt door de regio gefinancierd.

b. Het project leidt tot een grote verbetering van de doorstroming op dit traject. Niet overal worden de streefwaarden uit de NOMO bereikt, maar deze overschrijding is beperkt.

c en d. Twee maatregelen die onderdeel zijn van het HOV project Haarlem Amsterdam Zuid worden in samenhang met de omlegging A9 gerealiseerd:

- de busafrit van de A9 naar de Schipholweg
- een busonderdoorgang op de Schipholweg

Deze maatregelen worden in ieder geval gerealiseerd. Naast deze maatregelen zijn nog vier projecten geselecteerd die aan de criteria voldoen (ze vallen binnen de geografische scope, dragen bij aan de doorstroming en betrouwbaarheid en kunnen voor 31 december 2012 in uitvoering genomen zijn). Begin 2012 zal door een stuurgroep (provincie, stadsregio en gemeenten) worden besloten welke maatregel als eerste in uitvoering zal worden genomen.

29

**Vraag:**

**Hoe zijn de begrote bedragen tot stand gekomen voor onderhoud, vervanging en aanleg van spoor? Zijn per project de bedragen alleen door ProRail aangegeven of is sprake van berekening van de benodigde bedragen door een andere partij? Zo ja, welke?**

Antwoord:

De begroting voor onderhoud en vervanging komt tot stand via enerzijds een proces van Lange Termijn Planning Instandhouding (specificatie op basis van kentallen en resulterend in lange termijn reeksen), en anderzijds via de feitelijke productieplanning (specificatie op basis van de werkelijke situatie van de infrastructuur en resulterend in concrete projecten en contracten) voor het komende jaren. ProRail hanteert hierbij eigen kentallen en deskundigheid. Via het proces van aanbesteding (waarbij de aanbieder rekent) vindt er uiteindelijk een vergelijking plaats met de ProRail begroting. Dit proces is in 2009 geaudit door Solving IMCG.

Ten aanzien van het aanlegprogramma ligt aan de basis van de opgegeven projectbedragen in principe een bouwkostenraming die is opgesteld door een ingenieursbureau. Deze bouwkostenraming wordt door ProRail beoordeeld en zo nodig aangepast en vastgesteld. Daarnaast wordt de bouwkostenraming aangevuld tot het niveau van investeringsraming met kosten voor vastgoed, PEAT (projectmanagement, engineering, administratie en toezicht), overige bijkomende kosten en onzekerheden/onnauwkeurigheden.

Voor de lopende projecten is het stand beleid dat ik, indien nodig, voor risicovolle projecten (zoals NSP-projecten en spoortunnel Delft) door ProRail een second opinion op de kostenraming laat uitvoeren door een extern bureau. Voor OV SAAL en PHS heb ik met ProRail hiervoor specifieke afspraken gemaakt. Dit betreft naast second opinions op de kostenraming tevens de uitvoering van risico-analyses, scopebewaking en audits op de bouwplanning.

30

**Vraag:**

**a. Wat zijn de gevolgen voor de begroting van het feit dat er bijdragen zijn die bij ProRail niet tot besteding komen?**

**b. Welk deel van het budget, dat in eerdere jaren door Prorail niet is uitgegeven aan beheer en instandhouding, komt er terug in de begroting 2012? Waar zijn de betreffende bedragen te vinden? Welke uitgaven zijn door Prorail niet gedaan?**

**c. In hoeverre zijn de doelen uit het beheerplan ProRail gehaald? Welke onderdelen zijn niet uitgevoerd? Kunt u toelichten waarom dat het geval is?**

**d. Welk deel van de 373 mln. onderbesteding, die u noemt in uw reactie op het rapport van de Algemene Rekenkamer inzake de besteding van spoorbudgetten door ProRail d.d. 11 oktober 2011, is vrij besteedbaar?**

Antwoord:

a en b. Voor het gehele bedrag aan onderbesteding bij ProRail over 2010 (2011 is nog lopend) staan maatregelen gepland. Deze middelen zijn niet vrij besteedbaar want er staan nog uit te voeren werkzaamheden tegenover en deze zijn dan ook niet teruggevorderd van ProRail. Er is derhalve geen sprake van een effect op de begrotingsuitgaven op het Infrastructuurfonds in de jaren 2011 en 2012.

De onderbesteding bij ProRail heeft nagenoeg volledig betrekking op de functiewijzigingsprojecten en niet op regulier beheer en onderhoud. Dit laatste is ook terug te zien in de resultaten op de KPI's: alle grenswaarden voor de KPI's die betrekking hebben op de beschikbaarheid van het spoor zijn in 2010 gerealiseerd. De redenen voor de onderbesteding zijn divers. Er zijn investeringsbeslissingen vertraagd in afwachting van de ontwikkelingen in het programma hoogfrequent spoorvervoer en OV-SAAL, er zijn efficiencywinsten bereikt, er zijn vertragingen ontstaan in de grondverwerving en het afgeven van vergunningen, er zijn (deel)projecten afgewezen als gevolg van het nog ontbreken van een positieve MKBA/MCA-score en er was sprake van onvoldoende inschrijvingen op aanbestedingen.

Zoals gemeld in mijn brief van 10 oktober 2011 (Kamerstuk, 32 707 nr. 5) geldt voor de genoemde € 373 miljoen onderbesteding dat deze middelen voor de spoorsector behouden blijven. Deze middelen zijn niet vrij besteedbaar maar zijn gealloceerd voor aanlegprojecten (beschikbaar op het Infrastructuurfonds) en beheer- en instandhoudingsprojecten (beschikbaar bij ProRail).

31

**Vraag:**

**Waarom is de groeiambitie van 'Groei op het Spoor' in de huidige begroting niet opgenomen?**

Antwoord:

Het Actieplan Groei op het spoor is een tijdelijk plan dat uitgevoerd wordt in de periode 2008-2012. Het geeft uitvoering aan de ambitie van het vorige kabinet (Balkenende IV) om de groei van 5% op het spoor in de jaren voorafgaand aan de kabinetsperiode Balkenende IV door te zetten.

Op spoorgebied is het streven van het huidige kabinet om de stijgende vraag te kunnen accommoderen en op de corridors van PHS een gemiddelde groei van 5% per jaar van het aantal reizigerskilometers op het spoor mogelijk te maken.

32

**Vraag:**

**a. Welk deel van het oorspronkelijke budget voor PHS was bestemd voor inpassing?**

**b. Kunt u onderbouwen in hoeverre een besparing van 194 mln op bovenwettelijke inpassing binnen PHS haalbaar is - met behoud van alle maatregelen uit het voorkeursbesluit - terwijl u tegelijkertijd nog op zoek bent naar middelen voor een alternatief plan voor goederen Oost-Nederland?**

Antwoord:

a. Maatregelen en investeringen die nodig zijn om te voldoen aan wettelijke vereisten zijn integraal onderdeel van de verschillende infrastructuurmaatregelen van PHS en de aangegeven kosten per infrastructuurmaatregel in de voorkeursbeslissing PHS. Het bedrag voor inpassing is daarbinnen niet bekend. In de overige maatregelen is voor respectievelijk geluid, externe veiligheid, trillingen, overwegen in totaal € 235 miljoen opgenomen om te voldoen aan wettelijke vereisten en een bijdrage te leveren aan bereikbaarheid. Een totaal bedrag aan inpassing binnen PHS is niet aan te geven.

b. Zoals ik heb aangegeven in de brief van 10 oktober 2011 (Kamerstuk, 32 707 nr. 5) zal ik de mogelijkheden die robuust spoor biedt, betrekken bij de nadere uitwerking en het invullen van de taakstelling. Deze

33

taakstelling heeft betrekking op bovenwettelijke inpassing, vereenvoudiging van omgevingsrecht en toepassing PPS. Ik zal zoals aangegeven in de zesde voortgangsrapportage zoeken naar nog effectievere maatregelen om binnen het budget de ambities mogelijk te maken. Welke gevolgen dit heeft op individuele maatregelen is nu nog niet te overzien. Vanzelfsprekend zal ik de benodigde maatregelen voor het voldoen aan wettelijke vereisten en leefbaarheid betrekken bij de trechtering van de goederenroutes in Oost Nederland die ik medio 2012 zal voorleggen. Immers, de verschillende routeringsopties kunnen ook leiden tot andere maatregelen per routeringsoptie.

**Vraag:**

**a. Welk deel van het oorspronkelijke budget voor OV-SAAL was bestemd voor inpassing?**

**b. Kunt u onderbouwen dat een besparing van 45 mln. op bovenwettelijke inpassing binnen OV-SAAL haalbaar is in het licht van het feit er juist tekorten op dit budget zijn?**

**c. Blijft het budget van 233 mln. dat overgeheveld wordt naar OV SAAL expliciet beschikbaar voor de Zuidas?**

Antwoord:

a. In het oorspronkelijke budget voor OV SAAL zijn geen delen expliciet bestemd (geweest) voor inpassing. Maatregelen om te voldoen aan wettelijke vereisten zijn integraal onderdeel van een project. Wanneer een planstudie is afgerond ten behoeve van een tracébesluit, kan specifiek worden vastgesteld wat de kosten van deze maatregelen zijn.

b. Op het project OV SAAL is geen sprake van een tekort. Er liggen twee varianten voor voor OV SAAL 2020 die beide binnen het beschikbare budget passen, ook na een financiële taakstelling van € 45 miljoen.

c. Ja, samen met het budget is ook de bijbehorende scope overgeheveld van Zuidas naar OV-SAAL. OV-SAAL realiseert daarmee het deel van de scope dat eerder was ondergebracht bij het Zuidas-project. Binnen het project OV SAAL wordt nu een volledige viersporigheid op de Zuidas gerealiseerd tussen Utrechtboog en Riekerpolder.

34

**Vraag:**

**a. Kunt u een overzicht geven van alle aanbestedingsresultaten in het kader van de taakstelling van 238 mln., die ProRail in de periode 2005-2012 heeft geboekt?**

**b. Waarom zijn er na 2005 geen nieuwe afspraken gemaakt over scherper aanbesteden? Hoe wordt verzekerd dat de begrote bedragen niet hoger zijn dan noodzakelijk?**

**c. Kunt u verklaren waarom elk jaar weer een aanbestedingsmeevaller wordt ingeboekt op het project Vleuten-Geldermalsen?**

**d. Is dit project te hoog geraamd of worden de meevallers geboekt door scopewijzigingen?**

**e. Maakt de verdubbeling van de spoorbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal tussen Leidsche Rijn en Utrecht Majella onderdeel uit van het project Vleuten-Geldermalsen? Zo niet, maakt dit project deel uit van PHS of van een ander project?**

**f. Deelt u de mening dat het onwenselijk is dat vlak voor station Utrecht een flessenhals ontstaat als deze brug niet wordt verdubbeld?**

Antwoord:

a. In bijgevoegde tabel is inzichtelijk gemaakt op welke projecten ProRail in de periode 2005-2012 aanbestedingsmeevallers heeft gerealiseerd en in welke Infrastructuurfonds-begroting deze aanbestedingsmeevallers zijn verwerkt en toegelicht.

b. In 2005 zijn de te realiseren aanbestedingsmeevallers, vooruitlopend op de daadwerkelijke realisatie hiervan, in mindering gebracht op de beschikbare middelen voor het aanlegprogramma personenvervoer voor de periode 2005-2012.

Omdat pas rond 2012 duidelijk zou zijn of de vooraf ingeboekte aanbestedingsmeevallers zich daadwerkelijk zouden voordoen, bestond er geen reden om tijdens de periode 2005-2012 al nieuwe afspraken te maken over eventuele toekomstige aanbestedingsmeevallers. Overigens zijn vanuit het regeerakkoord wel nieuwe te realiseren taakstellingen op het aanlegprogramma afgesproken voor een totaalbedrag ad € 245 miljoen (bovenwettelijke inpassing, toepassing PPS en aanpassing omgevingsrecht).

c. Het project Vleuten-Geldermalsen bestaat uit meerdere deelprojecten. Binnen ieder deelproject is sprake van één of meer aanbestedingen. De aanbestedingen binnen het totale project Vleuten-Geldermalsen hebben verspreid over meerdere jaren plaatsgevonden waardoor ook de aanbestedingsmeevallers zich verspreid over meerdere jaren hebben voorgedaan.

d. De budgetten voor de afzonderlijke deelprojecten binnen Vleuten-Geldermalsen zijn vastgesteld op basis van de Standaard Systematiek Kostenramingen van het CROW en waren reeds ruim voor 2005 opgenomen in de Rijksbegroting. In verband met gewijzigde marktomstandigheden heeft ProRail op verzoek van IenM in 2005 de verwachte aanbestedingsresultaten gekwantificeerd op een totaal bedrag van circa € 238 miljoen. Daarbij is men uitgegaan van de voorziene projectbudgetten voor de komende jaren. Het project Vleuten-Geldermalsen maakte daarbij een aanzienlijk deel uit van de totale geprognosticeerde aanbestedingsmeevallers.

De in de tabel opgenomen bedragen voor het project Vleugel zijn volledig toe te schrijven aan aanbestedingsmeevallers en niet aan scopeaanpassingen.

Overigens, indien er sprake is van wijzigingen in het projectbudget wordt dit toegelicht in de artikelsgewijs toelichting van het Infrastructuurfonds waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen bijstellingen veroorzaakt door aanbestedingsmeevallers en bijstellingen als gevolg van scopeaanpassingen.

e. De verdubbeling van de spoorbrug heeft altijd deel uitgemaakt van Vleuten-Geldermalsen.

f. Ja. Uit antwoord e is immers op te maken dat verdubbeling van de spoorbrug deel uitmaakt van het project Vleuten-Geldermalsen.

35

**Vraag:**

**a. Wat gaat het expertisecentrum ERTMS exact onderzoeken en wat maakt uitrol van ERTMS in Nederland zo anders dan in landen waar ERTMS al met succes is uitgerold?**

**b. Is het met ERTMS ook mogelijk tussen Amsterdam en Utrecht 200 km/uur te rijden?**

Antwoord:

a. Op 9 april 2010 heeft de spoorsector (ProRail, NS en KNV) het "sectorvoorstel voor de voorbereiding van landelijke invoering van ERTMS" aangeboden, waarin onder andere de vorming van een ERTMS-expertisecentrum was opgenomen. Mijn ambtsvoorganger heeft hierover de Tweede Kamer op 9 juli 2010 geïnformeerd. Op 10 december 2010 heeft de spoorsector een subsidieverzoek ten behoeve van het sectorvoorstel ingediend. Op dit moment voer ik met de spoorsector overleg over dit sectorvoorstel en de bijbehorende subsidie, waarbij onder andere het voorstel voor het expertisecentrum wordt betrokken.

In elk land spelen andere uitgangspunten, startsituatie en doelstellingen met betrekking tot railveiligheid, interoperabiliteit, gewenste maximum treinsnelheden en capaciteit. Daarom is het opstellen van een ERTMS-implementatieplan maatwerk voor elk land. Bij de totstandkoming van het Nederlandse ERTMS-implementatieplan zullen zo veel mogelijk lessen getrokken worden uit ervaringen die zijn opgedaan bij andere ERTMS-projecten, zowel binnen als buiten Nederland.

b. Zoals op 29 september 2010 (Kamervragen (Aanhangsel) 2010-2011, 81) bij de beantwoording van vragen van het lid Slob aan de Tweede Kamer is gemeld, zijn de twee buitenste sporen op dit traject qua tracéligging voorbereid op snelheden van 200 km/uur met ERTMS. Wel zijn er infrastructurele aanpassingen nodig om hier ook daadwerkelijk 200 km/uur te gaan rijden. Deze betreffen de energievoorziening, bovenleiding, geluidwerende voorzieningen, enkele kleinere aanpassingen aan het ERTMS-beveiligingssysteem en het onderhoudsregime van het baanlichaam.

36

**Vraag:**

**a. Waarom maakt het vervangen van de overweg te Wolvega onderdeel uit van de plannen voor de sporendriehoek Noord Nederland? In hoeverre strookt dit met de bedoeling van de motie Koopmans (27 658, nr. 41), die gericht is op bereikbaarheid en reistijdverbetering van het spoor in het noorden? Hoe groot is de rijksbijdrage voor dit project?**

**b. Wat zijn de kosten en baten van de aanpassing van de boog te Hoogeveen en Herfte?**

**c. Hoeveel middelen resteren nog na de genoemde 6 maatregelen voor de sporendriehoek?**

**d. Hoe passen maatregelen voor overwegveiligheid bij genoemde motie Koopmans?**

**e. Waarom wordt de capaciteitsverruiming op het baanvak Zwolle-Herfte pas in derde instantie overwogen terwijl treinen op dit baanvak nu al vaak op elkaar moeten wachten en het traject Zwolle-Emmen mede hierdoor overbelast is?**

**f. Wat zijn de geraamde kosten voor de capaciteitsverruiming op het baanvak Zwolle-Herfte (derde spoor voor het onafhankelijk afwikkelen van het spoorverkeer Zwolle-Emmen vice versa?)**

**g. Wat is de planning van de besluitvorming en uitvoering van de maatregelen voor de spoordriehoek?**

Antwoord:

a. Het vervangen van de overweg te Wolvega, draagt vooral bij aan een robuustere dienstregeling (waaronder het verbeteren van de overwegveiligheid) en conform de motie Koopmans daarmee ook aan een betere bereikbaarheid van de sporendriehoek. De gereserveerde rijksbijdrage bedraagt € 10,5 miljoen (prijsspeil

2010).

b. Voor de aanpassingen bij Hoogeveen is door ProRail een verkenning uitgevoerd. Op basis van deze verkenning wordt voor deze aanpassing € 33 miljoen uit de Motie Koopmans gereserveerd. De baten bestaan uit reistijdwinst voor de doorgaande reizigers en de verbeterde overstapmogelijkheid (meer tijd) te Groningen. Deze baten zijn nog niet gekapitaliseerd. Uit de verkenning komt naar voren dat aanpassingen te Hoogeveen een grotere reistijdwinst voor de intercity's oplevert dan eerder werd gedacht. Daardoor lijken aanpassingen aan de boog te Herfte niet meer noodzakelijk.

c. Uitgaande van de bedragen zoals deze in overleg met Noord Nederland momenteel voor de zes genoemde maatregelen zijn gereserveerd, resteert nog circa € 28 miljoen aan middelen.

d. Zie het antwoord onder a.

e. Uit een update van de capaciteitsanalyse "Sporendriehoek Zwolle – Leeuwarden – Groningen" van ProRail komt inderdaad naar voren dat dit een druk bereden baanvak is. Vooralsnog wordt echter ingezet op het optimaliseren van de seinenplaatsing tussen Zwolle en Meppel. Volgens de huidige inzichten lijkt deze maatregel voldoende voor het verwachte aantal treinen, maar dit zal uit verdere studie en overleg met vervoerders moeten blijken. Om die reden blijft het onder antwoord c. genoemde restbudget gereserveerd voor onder andere capaciteitsverruiming op het baanvak Zwolle – Herfte.

f. Uit het antwoord bij e. is op te maken dat deze maatregel nog niet in studie is en daarmee ook nog niet geraamd.

g. Zoals aangekondigd in mijn antwoorden op de vragen naar aanleiding van de Afsprakenlijst bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011 (Kamerstuk 32 500-A nr. 84) heeft op 7 juli 2011 een bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen het Samenwerkingsverband Noord Nederland, ProRail en IenM. De uitkomst hiervan, waaronder de eerder genoemde zes maatregelen, is waar mogelijk verwerkt in deze ontwerp-begroting. Op 28 oktober 2011 heeft in eenzelfde bestuurlijk overleg verdere besluitvorming plaatsgevonden. De uitkomst van beide overleggen zal aan de orde komen in het bestuurlijk overleg MIRT in het najaar van 2011 en aansluitend aan de Tweede Kamer worden toegezonden.

37

**Vraag:**

**Waarom is het budget voor het project OV SAAL ten behoeve van het geluidsscherm opgehoogd met € 2,6 miljoen, ten laste van het wegbudget? Waarom wordt dit scherm niet geheel gefinancierd vanuit het spoorbudget, gezien het feit dat met name het spoor in toenemende mate de veroorzaker is van het geluid?**

Antwoord:

Voor het spoorproject OV SAAL en voor het wegproject SAA zijn in Muiderberg geluidsmaatregelen nodig; dat is dan ook in beide (ontwerp-)tracébesluiten opgenomen. Een gezamenlijk scherm is beduidend goedkoper dan twee schermen (een langs het spoor en een langs de weg). Dit betekent dat beide projecten een financieel voordeel hebben van samenwerking en dat de omwonenden kunnen profiteren van een snelle realisatie (mogelijk al in 2013) van het scherm door ProRail. Om deze reden zijn de kosten van het scherm (€ 5,2 miljoen) voor de helft afkomstig uit het spoorbudget en voor de andere helft uit het wegbudget.

38

**Vraag:**

**Kunt u aangeven waarom er voor de systeemwijziging naar ERTMS voor level 1 gekozen wordt bij zowel Zevenaar als Kijfhoek, terwijl ERTMS level 1**



**niet of nauwelijks toegevoegde waarde heeft ten opzichte van het huidige ATB-beveiligingssysteem?**

Antwoord:

De voordelen van ERTMS level 1 op de eilanden Zevenaar-Duitse grens en Kijfhoek-Barendrecht ten opzichte van ATB zijn de realisatie van interoperabiliteit (zoals verplicht op basis van de Europese beschikking 2009/561/EG betreffende het Europese ERTMS-implementatieplan) en vergroting van de railveiligheid.

39

**Vraag:**

**Kunt u aangeven wat de meerkosten zijn om geen ERTMS level 1 maar ERTMS level 2 of tegen die tijd zelfs level 3 te installeren op de goederencorridor Rotterdam – Genua?**

Antwoord:

ERTMS level 3 is nog niet beschikbaar op de markt. Op basis van de huidige inzichten zijn de indicatieve kosten van ERTMS level 1 op de eilanden Zevenaar-Duitse grens en Kijfhoek-Barendrecht € 45 miljoen en van ERTMS level 2 € 120 miljoen.

40

**Vraag:**

**a.Hoeveel budget is gemoeid met de systeemwijziging naar ERTMS op de bestaande twee sporen bij Zevenaar?**

**b.Hoeveel budget is gemoeid met de systeemwijziging naar 25 kV?**

**c.Waarom wordt van de optie PZB afgezien?**

**d.Wat betekent genoemde systeemwijziging en het afzien van de optie PZB voor de plannen voor een regionaal grensoverschrijdende spoorverbinding Arnhem-Emmerich? Wat betekent dit voor de bestaande nachttreinen?**

**e.Waarom kan ATB niet naast ERTMS op deze twee sporen blijven bestaan, zoals ook gebeurt bij Kijfhoek?**

Antwoord:

a. Op basis van de huidige inzichten zijn de indicatieve kosten van de systeemwijziging naar ERTMS level 1 op het eiland Zevenaar-Duitse grens € 25 miljoen. De Europese Commissie subsidieert in totaal € 5 miljoen voor de systeemwijzigingen naar ERTMS op de eilanden Zevenaar-Duitse grens en Kijfhoek-Barendrecht.

b. Op basis van de huidige inzichten zijn de indicatieve kosten van de systeemwijziging naar 25 kV op het eiland Zevenaar-Duitse grens € 20 miljoen. De Europese Commissie subsidieert € 7 miljoen voor 25 kV boven drie sporen.

c. Hiervan wordt afgezien vanwege de hoge meerkosten. Deze bedragen € 5 miljoen exclusief kosten voor toelating en vrijgave van het PZB-systeem in Nederland.

d. Deze systeemwijzigingen betekenen dat de treinen die gebruikt zullen worden bij een regionaal grensoverschrijdende spoorverbinding Arnhem-Emmerich uitgerust zullen moeten worden met ERTMS. Ook de bestaande nachttreinen zullen met ERTMS moeten worden uitgerust. Hierover vindt momenteel overleg plaats met de betreffende vervoerders.

e. Het is niet mogelijk om op het Nederlandse deel van het traject Zevenaar-Emmerich naast ERTMS ook nog ATB te handhaven, omdat het ATB-systeem niet functioneert onder 25 kV en 15 kV. Daarom wordt op het Duitse deel van het traject

Zevenaar-Emmerich ATB ook weggehaald. Hierdoor wordt treinverkeer tussen Zevenaar en Emmerich niet meer mogelijk met treinen die uitsluitend ATB hebben.

41

**Vraag:**

**a. Kunt u aangeven hoeveel plaatsen er bij de noordwestelijke stalling van Amsterdam CS gerealiseerd worden?**

**b. Kunt u onderbouwen waarom Amsterdam maar liefst € 34 miljoen van het Rijk ontvangt voor het plaatsen van fietsenstallingen bij Amsterdam CS, terwijl andere gemeentes -waar de centrale stations op de schop gaan, zoals Rotterdam en Utrecht - het plaatsen van fietsenstallingen zelf moeten bekostigen?**

Antwoord:

a. In totaal worden er rond het station Amsterdam Centraal 10.000 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd in drie stallingen.

b. Amsterdam Centraal is geen NSP, zodat voor dit station een apart project fietsenstallingen in gang is gezet. In de rijkssubsidie voor het project NSP Rotterdam Centraal is ook een deel (bijna € 7 mln) opgenomen voor een stalling aan de zuidzijde van het station; voor NSP Utrecht Centraal is met het deel fietsenstallingen bijna € 50 mln gemoeid.

42

**Vraag:**

**Hoeveel fietsenstallingsplekken zijn er bij grote Intercitystations in Nederland nog nodig gezien de plannen zoals geformuleerd in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)? Wat zijn de kosten als deze het stallen van fietsen voor de gebruikers grotendeels (80%) gratis zou zijn?**

Antwoord:

Zoals vermeld in mijn brief van 28 juni 2011 (Kamerstuk 32 404 nr. 53) over het actieplan Fietsparkeren op stations, zijn op basis van prognoses (uitgaande van het middenscenario van PHS) in 2020 in totaal circa 180.000 plaatsen extra nodig. Daarvan worden circa 80.000 plaatsen vanuit PHS gerealiseerd en circa 10.000 vanuit OV SAAL. Naar schatting zal ongeveer de helft van alle plaatsen op de grote stations gebouwd moeten worden.

Experts schatten de totale financieringsbehoefte daarvoor globaal in op € 450 miljoen (bij het middenscenario PHS). Dit bevat niet alleen de geschatte investeringen maar ook onderhoud, exploitatie en toezicht. De precieze kosten en financiering per station hangen af van de vormgeving van het desbetreffende stationsproject en komen bij complexe situaties (in pandige voorzieningen) tot uitdrukking in business cases.

43

**Vraag:**

**Kunt u de overige maatregelen, die onderdeel uitmaken van het PHS-pakket, nader specificeren en deze voorzien van de bijbehorende geraamde kosten?**

Antwoord:

Deze maatregelen zijn opgenomen in de voorkeursbeslissing PHS van juni 2010 (paragraaf 7.11, pagina 64). Het betreft een pakket van € 1,435 miljard voor de PHS-variant 3/3A. In de voorkeursbeslissing is ook aangegeven hoe dit budget is onderverdeeld naar de diverse categorieën (inclusief het extra onderhoud), alsook het maximale budget voor een tweetal risicoreserveringen voor trillingen (maximaal € 50 miljoen) en overwegen (maximaal € 100 miljoen).

In de uitwerkingsfase PHS worden ook de overige maatregelen verder uitgewerkt. Een precieze lijst van maatregelen en kosten per deelprojecten is op moment nog niet te geven, gezien de nog lopende uitwerking en detaillering per locatie. De

overige maatregelen worden daarbij, zoveel als mogelijk, onderdeel van de maatregelenpakketten per corridor.

44

**Vraag:**

**Waarom neemt de uitvoering van seinoptimalisaties binnen PHS zoveel jaren in beslag? Deelt u de mening dat dergelijke maatregelen vanaf nu binnen 2 jaar uitgevoerd zouden moeten kunnen worden?**

Antwoord:

In de brief over Beter Benutten (Kamerstuk 32 500 A, nr.81) staat dat ik de seinoptimalisaties uit PHS versneld wil uitvoeren, om mogelijke verbeteringen in de te rijden dienstregeling zo snel mogelijk te realiseren. De seinoptimalisaties zijn evenwel onderdeel van een samenhangende pakket aan PHS-maatregelen op de corridors. De uitwerking en realisatie ervan moet plaatsvinden met oog voor de andere PHS maatregelen. De voortgang ten aanzien van de seinoptimalisaties zal ik aan de Tweede Kamer melden in de voortgangsrapportages over PHS.

45

**Vraag:**

**Welke maatregelen uit de quick-scan regionaal spoor (Bijlage bij Kamerstuk 31305 nr. 80) zijn inmiddels opgeleverd?**

Antwoord:

In Noord-Nederland is het extra spoor en het extra perron bij Sneek Noord in december 2010 opgeleverd. Ook de snelheidsverhoging Mantgum-Leeuwarden is inmiddels gerealiseerd. De andere maatregelen worden tussen 2012 en 2014 opgeleverd.

46

**Vraag:**

**a.Kunt u aangeven aan welke specifieke voorwaarden de Rijksbijdrage van 110 miljoen voor de Tram Utrecht Centraal – de Uithof gebonden is en in hoeverre daar reeds aan voldaan is?**

**b.Aan welke voorwaarden moet de Uithoftram nog voldoen?**

Antwoord

a. In het bestuurlijk overleg MIRT in het najaar van 2010 is in samenhang met de besluitvorming over de Ring Utrecht besloten om ook in de Tram Utrecht Centraal – Uithof te investeren. Daarbij is afgesproken dat de regio een verkenning opstelt met de onderstaande voorwaarden:

1. Uit de probleemanalyse van het OV tussen Utrecht CS en de Uithof blijkt de wenselijkheid om deze OV-verbinding te verbeteren teneinde de autonome groei van het aantal OV-reizigers en de uitbreidingsplannen voor de Uithof mogelijk te maken;
2. Een second opinion op de MKBA en de businesscase moet uitwijzen dat deze twee studies van voldoende kwaliteit zijn en een oplossing met een tramverbinding een positieve MKBA score oplevert;
3. Een second opinion moet uitwijzen dat een HOV-busbaan tussen Utrecht CS en de Uithof onvoldoende oplossend vermogen biedt (niet robuust genoeg om de toekomstige groei van het OV op te vangen) en bovendien dermate grote investeringen vraagt voor de aanlanding bij het Nationale Sleutelproject Utrecht CS (de OV-terminal) waardoor deze kosten niet opwegen tegen de baten;
4. Er moeten adequate afspraken worden gemaakt over de inpassing van de tramverbinding in het Nationale Sleutelproject Utrecht CS en de aansluiting op de SUNIJ-lijn;
5. Het Rijk levert onder voorwaarde van een positieve second opinion en MKBA-score een bijdrage van maximaal € 110 miljoen (prijsspeil 2010) ten behoeve van de totstandkoming van een tramverbinding tussen Utrecht CS en de Uithof.

b. Aan alle voorwaarden is voldaan. Thans wordt de laatste hand gelegd aan de subsidiebeschikking. Vanzelfsprekend wordt de uitvoering gemonitord in samenhang met de monitor van de afspraken over de Ring Utrecht.

47

**Vraag:**  
**Wat en waar is er tot nu toe aan de regionale bereikbaarheid verbeterd met financiering door het kwartje van kok?**

Antwoord:

In het regeerakkoord van het kabinet-Balkenende II is afgesproken dat de opbrengst van het kwartje van Kok gebruikt wordt voor investeringen in wegen en voor het onderhoud van openbaar vervoer en vaarwegen. Deze middelen zijn toegevoegd aan de begroting van het Infrastructuurfonds 2004 en generiek over deze modaliteiten verdeeld.

48

**Vraag:**  
**Kunt u de term "structuurversterking" met betrekking tot de binnenvaart nader uitwerken in termen van "waar, wanneer en met wie van de overige landen in de stroomgebieden u contact heeft over de aansluiting van onze vaarwegen op internationale corridors? Hoe wordt daarin - naast de hoofdvaarwegen - ook het belang van de overige vaarwegen in Nederland en in andere landen betrokken?**

Antwoord:

Nederland heeft geregeld overleg met andere landen. Deels gebeurt dit in structurele gremia, zoals de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Ook in het kader van de VN/ECE wordt regelmatig over het belang van binnenvaart en goede internationale corridors gesproken. Daarnaast benut Nederland bilaterale contacten met betrekking tot concrete projecten, zoals met Vlaanderen over het Kanaal Gent – Terneuzen en met Frankrijk over de aanleg van het Seine-Nord kanaal.

Nederland levert tevens haar inbreng in de herziening van de Trans Europese Netwerken voor Transport (TEN-T). De herziening bestaat uit een nieuwe Verordening met kaarten waarop voor alle modaliteiten belangrijke Europese verbindingssassen staan weergegeven. Voor de binnenvaart staan hierop de belangrijke internationale corridors (Rijn/Waal – Amsterdam/Rotterdam/Antwerpen – Maasroute) en de hoofdvaarwegen, zoals Amsterdam-Lemmer-Delfzijl, de IJssel en de Twentekanalen.

49

**Vraag:**  
**Hoe is te verklaren dat – ondanks het feit dat in het goederenvervoer over water groei is voorzien en er bovendien meer nadruk op bestuursrechtelijke handhaving komt te liggen - het budget toch nauwelijks omhoog gaat in 2012 en het budget zelfs drastisch omlaag gaat in 2013?**

Antwoord:

In de toekomst is een groei van goederenvervoer over water voorzien. Om die te kunnen faciliteren investeert het kabinet in goed onderhoud en het wegwerken van knelpunten via het MIRT. Vaarweginvesteringen moeten wel in samenhang met de investeringen in weg, spoor en water worden gezien, omdat ook daar de infrastructuur berekend moet zijn op de toekomst. Het beeld dat het budget in 2013 drastisch omlaag gaat, herken ik niet. Op pagina 70 van het Infracfonds blijkt dat de uitgavenreeks voor hoofdvaarwegen stabiel blijft.

50

**Vraag:**  
**Betekent het feit dat de uitvoering van de regeling voor AIS (Automatic Identification System) in de scheepvaart plaatsvindt tussen 2009 en 2012, terwijl voor 2012 het budget voor het servicepakket op nul is gezet, dat het**

**traject vervroegd is afgerond, of dat het vervroegd wordt stopgezet?**

Antwoord:

De uitvoering van de regeling AIS in de scheepvaart vindt nog plaats tot eind 2012. Rijkswaterstaat heeft de hiervoor benodigde middelen reeds in eerdere begrotingsjaren ontvangen. De resterende kosten hiervoor worden als nog uit te voeren werkzaamheden tot eind 2012 door Rijkswaterstaat verantwoord.

51

**Vraag:**

**Op welke termijn is voorzien in een verhoging van het percentage "overige vaarwegen" dat voldoet aan de norm uit het vaarwegplan qua vaardiepte en -breedte? Op basis waarvan is gekomen tot een streefwaarde van 70%?**

Antwoord:

De streefwaarde voor de vaarbak op orde conform de norm uit het vaarwegplan geeft een ingeschatte waarde aan wat in de betreffende jaren realistisch is gegeven de beschikbare budgetten en de realiseerbare onderhoudsplanning. Voor de overige vaarwegen is deze streefwaarde (in 2009) voor de periode 2010-2012 op 70% ingeschat. Dit blijkt gezien de realisatie in 2010 een te conservatieve inschatting te zijn geweest. Voor de eerstvolgende periode (2013-2016) zal deze streefwaarde worden herijkt. Gezien de realisatie 2010 (84%) en de afspraken in het kader van NOMO AOV met betrekking tot het inlopen van achterstallig onderhoud zal de streefwaarde voor die periode naar verwachting hoger worden vastgesteld.

52

**Vraag:**

**Hoe zien de tabellen 15.01 en 15.02 er afzonderlijk van elkaar uit?**

Antwoord:

Conform de Rijksbegrotingsvoorschriften heeft de budgetflexibiliteit alleen betrekking op de programmabudgetten van de begrotingsartikelen. Artikelonderdeel 15.01 (Verkeersmanagement) wordt volledig via de agentschapsbijdrage gefinancierd en bevat geen programmamiddelen. Voor 15.01 is er derhalve geen budgetflexibiliteit. De in de tabel opgenomen budgetflexibiliteit heeft volledig betrekking op het deel van de programmamiddelen van artikelonderdeel 15.02.

53

**Vraag:**

**Klopt het dat de verdieping van vaarweg de Boontjes is uitgesteld tot 2012 of later, terwijl in een bestuursovereenkomst is vastgelegd dat dit uiterlijk in 2011 zou gebeuren? Zo ja, wat is de reden voor het uitstel?**

Antwoord:

De verdieping van de vaarweg De Boontjes is uitgesteld naar 2012. Provincie Friesland, die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de planstudie, heeft aangegeven dat de planstudie meer tijd vergt dan voorzien. Hoewel in de bestuursovereenkomst geen deadline is opgenomen, streven Rijk en regio naar spoedige uitvoering van de baggerwerkzaamheden, die volgens de planning in 2012 zal starten. De verdere planning is afhankelijk van de oplevering van de planstudie en de te verlenen vergunningen.

54

**Vraag:**

**Welke 5 maatregelen in het kader van Ruimte voor de Rivier komen te vervallen?**

Antwoord:

Over de onderdelen van de begrotingsstaat die betrekking hebben op water, zal de vaste commissie van Infrastructuur en Milieu op 3 november 2011 separate schriftelijke vragen voorleggen. De inhoudelijke beantwoording van bovenstaande vraag wordt met de beantwoording van deze vragen meegenomen.

55

**Vraag:**  
**Hoe verhoudt het budget van artikel 18.06 zich tot het oplossen van alle knelpunten uit de Nota vervoer gevaarlijke stoffen?**

Antwoord:

Het budget van artikel 18.06 is gereserveerd voor het oplossen van knelpunten in het kader van Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen. In Basisnet is sprake van een knelpunt als een kwetsbaar object zich binnen de veiligheidszone bevindt. Dit is het geval bij Basisnet Weg en Spoor. In Limburg zijn geen knelpunten gesignaleerd.

56

**Vraag:**  
**Is in dit budget van artikel 18.06 ook voorzien in het oplossen van de knelpunten voor Ammoniaktransport in Limburg? Welke knelpunten heeft u in Limburg geïdentificeerd?**

Antwoord:

Met betrekking tot het vervoer van ammoniak zijn er geen knelpunten in de zin van saneringsopgaven. Door het gesloten ammoniakconvenant is een einde gekomen aan de ammoniaktransporten tussen DSM Geleen en IJmuiden en is het ammoniakknelpunt in die zin opgelost. In verband hiermee is eerder nadeelcompensatie verleend ter grootte van € 48 miljoen.

57

**Vraag:**  
**Hoe verhouden zich de in het Regeerakkoord afgesproken extra investeringen in wegen en spoor zich tot het wegvallen van de voeding van het Infrastructuurfonds vanuit het (Fonds Economische Structuurversterking (FES)? Met andere woorden: gaat er jaarlijks meer of minder geld naar wegen en spoor vergeleken met de vorige kabinetsperiode? Kunt u dit cijfermatig onderbouwen?**

Antwoord:

Het Kabinet heeft tot en met 2020 bezuinigd op de gelden die vanuit het FES beschikbaar waren gesteld maar nog niet belegd met concrete projecten. Het betrof een bedrag van opgeteld € 3,183 miljard. Hiervan was € 0,208 miljard voorzien voor de enveloppe water en kust; de overige bijna € 3 miljard was voorzien voor mobiliteit (met name weg en spoor).

Bij de in het regeerakkoord afgesproken extra investeringen voor weg en spoor gaat het tot en met 2020 om € 3,3 miljard. Anders dan bij het wegvallen van de FES-voeding, werken deze extra investeringen echter door tot en met 2028. Er gaat dus meer geld naar wegen en spoor dan in de vorige kabinetsperiode.

58

**Vraag:**  
**Kunt u in de vorm van een overzicht uiteenzetten welke uitgaven er via het Infrastructuurfonds ten behoeve van de Kaderrichtlijn Water (KRW) per jaar tussen 2011 en 2027 geraamd werden voor en na de versoering en temporisering van de KRW uitgaven, zoals aangekondigd in het regeerakkoord, alsmede wat per jaar de percentuele bezuiniging op deze middelen is?**

Antwoord:

Over de onderdelen van de begrotingsstaat die betrekking hebben op water, zal de vaste commissie van Infrastructuur en Milieu op 3 november 2011 separate schriftelijke vragen voorleggen. De inhoudelijke beantwoording van bovenstaande vraag wordt met de beantwoording van deze vragen meegenomen.

59

**Vraag:**

**Waar komt de 1,6 mrd., die vooralsnog gereserveerd is voor beheer en onderhoud in de periode na 2020, vandaan? Hoe verhoudt dit bedrag zich tot de eerder genoemde 700 mln. miljoen en de 24,4 mrd. uit het verlengde Infrastructuurfonds?**

Antwoord:

Er is extra investeringsruimte ontstaan door de verlenging van het MIRT van 2020 naar 2028.

Een belangrijk deel daarvan is al belegd. Zo is een noodzakelijke reservering getroffen voor beheer en onderhoud van € 24,4 miljard in de periode 2021-2028. Dit is inclusief de € 700 miljoen voor renovaties en vervangingen. Daar bovenop is in de periode 2021-2028 een reservering getroffen voor het resterende deel van de beheer- en onderhoudproblematiek tot en met 2020 van € 1,6 miljard. Deze reservering maakt geen deel uit van de € 24,4 miljard.

Deze beheer- en onderhoudproblematiek van € 1,6 miljard, die wel na 2020 is gedekt maar niet kasmatisch opgelost, wordt middels kasmanagement aangepakt. Dit betekent dat voor de programmering van het beheer en onderhoud maximaal wordt ingezet op het bewerkstelligen van efficiency. Middels beheersmaatregelen wordt gestuurd op een uitputting binnen de in de begroting beschikbare budgetten, waarbij de totale IenM-programmering jaarlijks wordt betrokken.

60

**Vraag:**

**Kunt u een overzicht geven van welk deel van het verlengde Infrastructuurfonds 2021-2028 reeds is vastgelegd? Kunt u voor dit deel ook aangeven waar aan en wanneer dit exact zal worden besteed?**

Antwoord:

Voor het antwoord hierop verwijs ik naar mijn beleidsbrief van 14 juni 2011 (Kamerstuk 32 500 A nr. 83) inzake 'Prioritering investeringen mobiliteit en water'.

61

**Vraag:**

**a.Kunt u een financiële onderbouwing geven van de versoberings en efficiencymaatregelen, die in totaal 1 mrd. moeten opleveren?**

**b.Welk deel daarvan moet worden opgebracht door het voornemen van het oprekken van de werkbare uren en het uitvoeren van onderhoud overdag op grote delen van het netwerk?**

**c.Wat betekent deze maatregel voor de filedruk? Kunt u dit cijfermatig onderbouwen?**

**d.Hoeveel wordt er bespaard door de losse, korte onderhoudscontracten te vervangen door grotere, langlopende contracten?**

**e.Kunt u per versobering- en efficiencymaatregel aangeven hoeveel hierdoor wordt bespaard?**

**f.Kunt u aangeven welke besparing behaald wordt door het versoberen van het bermondere onderhoud aan het hoofdwegennet?**

**g.Kunt u aangeven welke besparing gehaald wordt door wegwerkzaamheden minder 's nachts te laten plaatsvinden?**

**h.Kunt u aangeven hoeveel u beoogt te bezuinigen met de maatregel 'verlengen hersteltijden Dynamisch Verkeersmanagement'?**

**i.Kunt u aangeven wat het maximum hersteltijden zijn bij de verschillende**

**wegen bij de maatregel 'verlengen hersteltijden Dynamisch Verkeersmanagement'?**

**j. Kunt u aangeven of het maximum hersteltijden bij de maatregel 'verlengen hersteltijden Dynamisch Verkeersmanagement' ook gelden bij het niet goed functioneren van het 'rode kruis' op de matrix borden?**

**k. Kunt u aangeven hoeveel u beoogt te besparen met de maatregel 'Afstand vergroten tussen portalen met dynamische panelen'?**

**l. Kunt u aangeven wat de kosten zijn van het plaatsen van de borden met de mededeling dat de signalering niet werkt, behorend bij de maatregel 'Afstand vergroten tussen portalen met dynamische panelen'?**

Antwoord:

a, c, d en e. De genoemde versoberings- en efficiencymaatregelen komen bovenop de reeds in de begroting 2011 aangekondigde versoberings- en efficiencypakket van € 640 miljoen. Het totale pakket belooft daarmee € 1,64 miljard voor de periode tot en met 2020. De afspraken over de te realiseren versoberingen en efficiency zijn op pakketniveau gemaakt om twee redenen. In de eerste plaats hebben de afzonderlijke maatregelen een bandbreedte in hun opbrengst. In de tweede plaats biedt dit de mogelijkheid om door een verstandige mix van maatregelen optimalisaties aan te brengen om daarmee de negatieve gevolgen die er zullen zijn voor doorstroming en veiligheid te beperken. Aan de uitwerking van het definitieve pakket wordt momenteel nog gewerkt. Zodra dit pakket klaar is en de effecten op filedruk en veiligheid van het totaalpakket op hoofdlijnen in beeld zijn zal u daar nader over worden geïnformeerd.

Dit pakket bestaat uit de volgende hoofdelementen.

- Efficiencymaatregelen: € 750-830 miljoen. De belangrijkste besparing hierbinnen moet worden gerealiseerd door het afsluiten van meerjarige onderhoudscontracten voor vast en variabel onderhoud
- Minder landelijke taken: € 200-250 miljoen. Hiermee wordt fors bezuinigd op de landelijk geconcentreerde uitvoeringstaken van Rijkswaterstaat zoals de inwinning van basisgegevens (verkeersgegevens, waterkwaliteit, waterhoogten). Dit pakket wordt nader uitgewerkt waarbij het criterium is dat de gebruikers van de netwerken hiervan zo min mogelijk merken.
- Bijstelling ontvangstenraming: € 100 miljoen. Dit betreft een financieel-technische correctie. De raming van de ontvangsten was structureel lager dan de realisatie. Begroting en realisatie zijn nu meer in evenwicht gebracht.
- Versoberingen: € 500 tot 550 miljoen. Hiervan wordt circa € 100 miljoen gevonden door de versoberingen op het hoofdvaarwegennet. De overige € 400-450 miljoen wordt bespaard op het hoofdwegennet. Dit heeft wel impact op het gebruik en de doorstroming van (scheepvaart)verkeer. In verband met het voldoen aan de normen op het gebied van veiligheid en betrouwbaarheid van de afvoer van het water wordt op de hoofdwatersystemen niet versoberd.

b en g. De verwachting is dat een besparing bereikt kan worden van tussen de € 100 miljoen en € 150 miljoen. Momenteel wordt het gehele pakket inclusief deze maatregel nader uitgewerkt, waarbij ik een gedifferentieerde aanpak voorsta. Een meer precieze raming valt pas na uitwerking te geven.

f. De verwachting is dat met deze maatregel een besparing bereikt kan worden van tussen de € 50 miljoen en € 60 miljoen. Een meer precieze raming valt pas na



uitwerking te geven.

h en k. De versoberingsmaatregelen met betrekking tot dynamisch verkeersmanagement worden momenteel nader uitgewerkt. De daadwerkelijke opbrengst hangt mede af van nog te nemen besluiten ten aanzien van andere maatregelen en kan daardoor nu nog niet worden benoemd. Zodra het totale pakket aan maatregelen is uitgewerkt zal u daar nader over worden geïnformeerd.

i. De maximum hersteltijden zijn momenteel 24 uur voor DVM-systemen en die hersteltijden worden met deze maatregel op verschillende wegen nu verlengd tot maximaal 48 uur voor systemen die een directe bijdrage leveren aan de veiligheid en doorstroming. Voor systemen die slechts een informerend karakter hebben (zoals rotatiepanelen in de wegberm t.b.v. bijv. verwijzing naar parkeergelegenheden; systemen die geen bijdrage leveren aan de verkeersdoorstroming) is de hersteltijd ongewijzigd en bedraagt maximaal 30 dagen.

j. Dergelijke verstoringen worden ook na invoering van deze maatregel zo snel als technisch mogelijk is hersteld. Dit is maximaal vier uur na de melding. Daarnaast zal situatie afhankelijk worden bekeken of de inzet van een weginspecteur nodig is om deze calamiteit te beheersen, totdat de storing is verholpen.

l. De verwachting is dat met deze maatregel het plaatsen van dergelijke borden niet noodzakelijk is. Immers de signalering blijft werken, alleen het aantal portalen dat werkt is de helft lager.

62

**Vraag:**

**a.Kunt u aangeven wat de merkbare verbeteringen zijn voor de weggebruiker die voortvloeien uit de optimalisatie van het strooimanagement?**

**b.Valt onder het optimaliseren van het strooimanagement ook de optimalisatie van de binnenstedelijke bereikbaarheid onder winterse omstandigheden?**

**c.In hoeverre worden bij het optimaliseren van het strooimanagement de evaluatiepunten meegenomen uit de Evaluatie gladheidsbestrijding 2010/2011, die in opdracht van het Nationaal Mobiliteitsberaad is geïnitieerd?**

Antwoord:

a. De optimalisatie van het strooimanagement houdt in dat Rijkswaterstaat de regionale gladheidsbestrijding uniformeert en standaardiseert volgens landelijke kaders en normen. Dit zal onder andere leiden tot minder zoutverbruik en dus lagere kosten, zonder dat dit de kwaliteit van de gladheidsbestrijding aantast. Omdat Rijkswaterstaat tegelijkertijd haar reservevoorraden verhoogd heeft, neemt de kans op zoutschaarste af. De weggebruiker heeft hierdoor meer zekerheid dat het hoofdwegennet ook onder winterse omstandigheden berijdbaar blijft.

b. De optimalisatie van het strooimanagement door RWS heeft alleen betrekking op de gladheidsbestrijding op het hoofdwegennet. Rijkswaterstaat werkt echter nauw samen met andere wegbeheerders om de gladheidsbestrijding op alle belangrijke wegen die in beheer zijn bij gemeenten, provincies en waterschappen verder te verbeteren.

c. In deze optimalisatie van het strooimanagement worden zowel de relevante evaluatiepunten uit de evaluatie 2009/2010, als die uit de evaluatie 2010/2011 meegenomen.

