

Vergaderjaar 2020–2021

35 830 A

Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2020

Nr. 6

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 22 juni 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over het Jaarverslag Infrastructuurfonds 2020 (Kamerstuk 35 830 A, nr. 1). De Minister en Staatssecretaris hebben deze vragen beantwoord bij brief van 15 juni 2021. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Rijkers

Vraag 1:

Kan worden toegelicht hoe de vertraging in het afronden van geluidsaneeringsplannen voor het spoor ontstaat?

Antwoord:

Het uitvoeren van een landelijk programma geluidssanering voor het hoofdspoorwegennet en het hoofdwegennet is een grote opgave. Bij de inwerkingtreding van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer is vastgelegd dat de doorlooptijd voor de saneringsplannen 8 jaar zou zijn (uiterlijk 31 december 2020 moesten de plannen zijn vastgesteld), terwijl de uitvoering daarvan nog twee jaar langer mocht duren. Dit geeft de omvangrijkheid aan, maar deze wettelijke datum borgt ook dat de saneringsopgave niet onbeperkt kan doorlopen.

Deze planning is op grond van de Wet van 4 november 2020 tot wijziging van enkele wetten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en van de Arbeidstijdenwet (Verzamelwet IenW 2019, Stb. 2020, nr. 455) verschoven: de termijn voor het vaststellen van alle saneringsplannen is niet eind 2020 maar eind 2023. De uitvoering van de saneringsplannen volgt uiterlijk twee jaar daarna (2025). Deze wijziging was nodig vanwege vertraging die is opgelopen door onder andere de wijziging van de Regeling geluid milieubeheer in oktober 2016 (Stcrt. 2016, nr. 31077). In een brief aan uw Kamer van 1 september 2016 (Kamerstuk 32 252, nr. 58) is aangegeven dat bijsturing van het MJPG onvermijdelijk was met het oog op de voortgang van de geluidsanering en een efficiënte besteding van middelen. Uitgangspunt van deze bijsturing is om enerzijds zo veel mogelijk geluidgehinderden op de hoogst belaste locaties zo goed mogelijk te beschermen met de meest efficiënte maatregelen die passen binnen de aangepaste wettelijke kaders. Anderzijds moet recht worden gedaan aan het budgetgestuurde karakter van het MJPG. Daardoor worden, met inachtneming van het budget, zoveel mogelijk bewoners tegen de gevolgen van geluidshinder beschermd door maatregelen als een geluidsscherm of raildemper.

Als gevolg van deze wijziging moesten eind 2016 helaas alle gedetailleerde akoestische onderzoeken die tot dan toe waren gedaan, grotendeels overnieuw conform de nieuwe regeling. Deze akoestische onderzoeken zijn de basis voor de uiteindelijk vast te stellen saneringsplannen. Dat maakte dat vertraging is opgelopen voor het hoofdspoorwegennet en het hoofdwegennet. In de huidige plannen voor rijkswegen en hoofdspoorwegen is alles er op gericht om de wettelijke deadline van 31 december 2023 te behalen voor het vaststellen van de saneringsplannen. Voordat deze saneringsplannen onherroepelijk zijn moeten ze de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van de Algemene wet bestuursrecht doorlopen van concept en definitieve saneringsplannen, die respectievelijk open staan voor zienswijzen en beroep bij de bestuursrechter. Het opstellen van de saneringsplannen is opgedeeld in twee fasen, waarbij de hoogst belaste woningen als eerste zullen worden opgepakt.

Vraag 2:

Wat is de reden dat de aanbesteding van de verbindingstunnel tussen de bestaande en nieuwe fietsenstalling bij Den Haag CS tot twee keer toe mislukt is?

Antwoord:

De aanbesteding van de bedoelde tunnel is gedaan door de gemeente Den Haag. Uit informatie van de gemeente Den Haag blijkt dat voor het beschikbare budget voor dit onderdeel van het project het niet mogelijk is de aanbesteding rond te krijgen.