

Vergaderjaar 2016–2017

34 550 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2017

Nr. 6

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 11 oktober 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer verslag uit te brengen in de vorm van een lijst van vragen met de daarop gegeven antwoorden.

De vragen zijn op 22 september 2016 voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Bij brief van 10 oktober 2016 zijn ze door de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu beantwoord.

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

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De waarnemend griffier van de commissie,
Tijdink

1

Vraag:

Kunt u voor MIRT-projecten die de afgelopen vijf jaar afgerond of begonnen zijn aangeven wat de financiële bijdragen van Rijk, provincie(s) en gemeente(n) waren en hoe deze zich tot elkaar verhieldden?

Antwoord:

In de begrotingsadministratie, net als in de Infrastructuurfondsbegroting zelf, wordt enkel onderscheid gemaakt tussen enerzijds bijdragen van het Rijk en anderzijds bijdragen van derden, waaronder bijdragen van bedrijven, de Europese Unie, provincies en gemeenten. Het gevraagde totaaloverzicht waarin onderscheid gemaakt wordt tussen de herkomst van de bijdragen van derden is op korte termijn daarom niet door mij leverbaar. In het MIRT overzicht wordt overigens doorgaans wel per project aangegeven wat het taakstellend budget is en welke partijen daar welke bijdragen aan leveren.

2

Vraag:

Kunt u per beleidsartikel aangeven wat de vrije budgettaire ruimte is?

Antwoord:

Per modaliteit is de investeringsruimte opgenomen in de ontwerpbegroting 2017. Deze informatie is (op artikelonderdeel) per jaar en per totaal zichtbaar gemaakt bij de verschillende investeringsruimtes van de modaliteiten. De investeringsruimte per modaliteit is te vinden op pagina 35 voor Wegen, op pagina 54 voor Spoor en op pagina 78 voor Vaarwegen. Voorafgaand aan het notaoverleg MIRT zal ik uw Kamer nader informeren over de wijze waarop met de voor dit kabinet nog beschikbare investeringsruimte wordt omgegaan. Zie daartoe ook mijn antwoord op vraag 36 van uw Kamer.

3

Vraag:

Kunt u een inschatting geven van de eenmalige invoeringskosten van de verschillende varianten van kilometerheffing voor de automobilist (bijvoorbeeld congestie-, spits- of vlakke heffing)?

Antwoord:

Dit kabinet heeft aangegeven geen kilometerheffing in te zullen voeren. Ik heb dan ook geen actuele inschatting beschikbaar. Uit de vele studies die onder de vorige Minister van Verkeer en Waterstaat en ook door het CPB zijn uitgevoerd, kwam naar voren dat de kosten van de verschillende varianten afhankelijk zijn van de systeemkeuzes die worden gemaakt. Dat geldt zowel voor de gekozen technologieën als ook voor de variabiliteit, bijvoorbeeld in hoeverre tarifiering afhankelijk wordt gemaakt van tijd, plaats, milieukeurmerken en de gekozen uitrol van het systeem.

4

Vraag:

Kunt u, indachtig de relatieve verschillen tussen modaliteiten, aangeven in hoeveel procent van de gevallen de reis met de auto sneller is dan met het openbaar vervoer (OV)?

Antwoord:

In de Mobiliteitsbalans 2012 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid is (KiM) hier heel specifiek naar gekeken. Hierin staat wat de reistijd van de gemaakte autoverplaatsingen zou zijn als de reis per OV zou worden gemaakt. Daarin concludeert het KiM dat in minimaal 95% van huidige autoverplaatsingen de auto sneller is.

5

Vraag:

Wat zou het naar schatting qua capaciteit en financiën vergen om de helft van alle autogebruikers gebruik te laten maken van het OV?

Antwoord:

In 2015 heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid de publicatie Uitwisseling gebruikersgroepen «auto-ov» uitgebracht. Hierin wordt geconcludeerd dat als de helft van alle autogebruikers gebruik zou maken van het OV de capaciteit van het OV circa 4x zo groot zou moeten worden. De investerings- en exploitatielast is dan vermoedelijk nog veel meer dan 4x zo groot. Hiermee is overigens niet gezegd dat deze automobilisten ook gebruik gaan maken van het OV.

6

Vraag:

Kunt u op basis van gegevens van de Nederlandse Spoorwegen (NS) en het Nationaal Openbaar Vervoerberaad (NOVB) aangeven hoeveel treinreizigers er in totaal in 2015 waren?

Antwoord:

Ruim 1 miljoen reizigers per dag. (Bron <http://www.nsstations.nl/ns-stations/facts-figures.html>)

7

Vraag:

Hoeveel personenauto's worden er jaarlijks geëxporteerd? Welk deel hiervan is, in percentages, volledig elektrisch en/of hybride? Naar welke landen worden deze auto's geëxporteerd?

Antwoord:

Uit gegevens van de Dienst Wegverkeer (RDW) blijkt dat in de periode 2010 tot heden 2016 in totaal 1.735.551 personenvoertuigen zijn geëxporteerd (gemiddeld circa 257.000 per jaar). Van deze voertuigen heeft 1,73% als hoofdbrandstof/energiebron elektrisch (Hybrides); 0,17% rijdt volledig elektrisch. Het is niet bekend naar welke landen deze voertuigen worden geëxporteerd. Dit wordt niet geregistreerd.

8

Vraag:

Hoeveel procent van de particuliere autobezitters rijdt jaarlijks minder dan 16.000 km?

Antwoord:

Van de particuliere autobezitters (inclusief eenmanszaken) reed in 2013 71 procent minder dan 16.000 kilometer per jaar, met de personenauto('s) die op naam van deze persoon staan.

9

Vraag:

Kunt u een inschatting geven van de structurele kosten van de verschillende varianten van kilometerheffing voor de automobilist (bijvoorbeeld congestie-, spits- of vlakke heffing)?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 3.

10

Vraag:

Kunt u aangeven wat de beoogde opbrengsten zijn van het Eurovignet in 2017? En kunt u aangeven welke varianten worden onderzocht om het Eurovignet aan te passen?

Antwoord:

De geraamde opbrengst van het Eurovignet, in Nederland de belasting zware motorrijtuigen (BZM), bedraagt voor Nederland voor 2017 in totaal € 156 miljoen. Op dit moment werken de lidstaten aan een nieuw voorstel voor aanpassing van de tarieven waarbij recht wordt gedaan aan verdere milieudifferentiatie op basis van de Euroklasse indeling.

11

Vraag:

Kunt u een overzicht geven van de kosten die in Noorwegen zijn gemaakt om elektrisch rijden te stimuleren?

Antwoord:

Elektrische voertuigen worden in Noorwegen op verschillende manieren gesubsidieerd. Ze zijn vrijgesteld van onder andere de Noorse BTW en de diverse autobelastingen, genieten privileges als vrijstellingen van parkeerbelasting zijn geen tol verschuldigd en mogen vrij gebruik maken van busbanen. Uit contacten met het Noorse Ministerie van Financiën heb ik begrepen dat de (fiscale) faciliteiten voor elektrische auto's in Noorwegen zeer kostbaar zijn, wat naar verwachting zal resulteren in een stapsgewijze afbouw van de (fiscale) stimulering vanaf 2018.

12

Vraag:

Kunt u een overzicht geven van de kosten om een dekkend netwerk van waterstofstations in Nederland te krijgen? En wat daarvoor nodig is qua randvoorwaarden?

Antwoord:

In overleg met marktpartijen is ingeschat dat 20 waterstoftankstations in 2020 een goede basis vormen voor de uitrol van rijden op waterstof in Nederland. Met een richtbedrag van circa € 1,5 miljoen per tankstation is met de aanleg van de 20 tankstations grofweg € 30 miljoen gemoeid. Daarnaast is sprake van aanloopverliezen in de exploitatie. Deze zijn nog niet begroot.

De overheid inventariseert momenteel samen met marktpartijen aan welke randvoorwaarden verder moet worden voldaan voor de uitrol van waterstof in Nederland. Daarbij valt onder meer te denken aan een gelijkoplopende groei van tankstations en voertuigen; publiek/private samenwerking bij inschrijving op Europese subsidieprogramma's; een visie op de rol van waterstof in de energievoorziening van Nederland; goede regelgeving over veiligheid en afspraken over de vergroening van de waterstof.

13

Vraag:

Wat zijn de verwachtingen tot 2028 als het gaat om filedruk?

Antwoord:

De meest recente verwachting voor de ontwikkeling van de filedruk voor 2030 is gemaakt door het Centraal Planbureau in de nieuwe Welvaart en Leefomgevingsscenario's: In het Hoge scenario stijgt het aantal voertuigverliesuren tot 11 procent boven het niveau van 2010, in het Lage scenario blijft het 30 procent lager dan in 2010. « (Bron: Toekomstverkenning

Welvaart en Leefomgeving (WLO) 2015, CPB, 1 december 2015). Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid verwacht dat de filedruk op kortere termijn harder stijgt: in 2021 ligt de verwachting 13% boven het niveau van 2010.

14

Vraag:

Wanneer zijn de resultaten bekend van de nieuwe Nationale Markt- en Capaciteitsanalyses (NMCA-analyses)? Welke invloed zullen deze hebben op de keuzes binnen het Infrastructuurfonds?

Antwoord:

De nieuwe NMCA wordt in april 2017 afgerond en naar de Tweede Kamer gestuurd.

Deze analyse zal de bereikbaarheidsopgaven in beeld brengen met de zichtjaren 2030 en 2040. Hierbij worden projecten uit het Mirt projectenboek gerealiseerd verondersteld.

Het nieuwe kabinet kan de uitkomsten van de NMCA meenemen in haar toekomstige keuzes binnen het IF.

15

Vraag:

Welke afspraken zijn er met de bergingsbedrijven om zo snel mogelijk de wegen veilig vrij te maken?

Antwoord:

Voor personenauto's heeft Rijkswaterstaat een samenwerkingsovereenkomst met de Nederlandse Verzekeraars waarbij na melding van een incident via bijvoorbeeld 112, of door waarneming van een weginspecteur er direct via een landelijk meldpunt een bergingsvoertuig wordt ingezet om de weg vrij te maken. De afgesproken aanrijdtijden van de bergers bedragen maximaal 20 minuten in 90% van de inzetten. In de praktijk wordt door de bergers een gemiddelde aanrijdtijd gehaald van 13,5 minuten.

Voor vrachtauto's is een soortgelijke constructie afgesproken met de Nederlandse verzekeraars, EVO en TLN. Na melding van een incident wordt via het centraal meldpunt zo snel mogelijk de dichtstbijzijnde zware berger aangestuurd. De berging wordt in afstemming tussen Rijkswaterstaat en de berger uitgevoerd, samen met de hulpdiensten als politie, brandweer en ambulance. De aanrijdtijd van de berger is maximaal 60 minuten. Tegenwoordig kan er voor een versnelde of uitgestelde berging worden gekozen. Dit naar gelang het verkeersaanbod en de plaatselijke situatie.

16

Vraag:

Hoe verhouden de normen uit de motie-Van Helvert/Veldhoven (Kamerstuk 34 475-XII, nr. 12) zich tot de normen die voor de gehele rijksbegroting gelden?

Antwoord:

Naar aanleiding van de motie van de leden Van Helvert en Van Veldhoven (Kamerstukken II 2015–2016 34 475 XII, nr. 12) worden bij alle begrotingsartikelen op het Infrastructuurfonds en Deltafonds groter dan € 1 miljard de begrotingsmutaties boven de € 5 miljoen toegelicht. Dit heeft als praktische uitwerking dat bij de artikelen tussen de € 200 miljoen en € 1 miljard de ondergrens voor technische mutaties ook neerwaarts is bijgesteld. Voor beleidsmatige mutaties was er bij de artikelen van deze omvang reeds sprake van een ondergrens van € 5 miljoen. De norm voor

het toelichten van de begrotingsmutaties op het niveau van artikelonderdeel is als volgt:

Norm bij te verklaren verschillen n.a.v. motie

Omvang begrotingsartikel (stand ontwerpbegroting) in € miljoen	Beleidsmatige mutaties (ondergrens in € miljoen)	Technische mutaties (ondergrens in € miljoen)
< 50	1	2
=> 50 en < 200	2	4
=> 200 < 1000	5	5
=> 1000	5	5

Rijksbreed wordt de volgende norm gehanteerd:

Rijksbrede norm bij te verklaren verschillen

Omvang begrotingsartikel (stand ontwerpbegroting) in € miljoen	Beleidsmatige mutaties (ondergrens in € miljoen)	Technische mutaties (ondergrens in € miljoen)
< 50	1	2
=> 50 en < 200	2	4
=> 200 < 1000	5	10
=> 1000	10	20

17

Vraag:

Wat is de stand van zaken van de doelstelling uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR-doelstelling) om binnen de Randstad tot 2x4 rijstroken te komen?

Antwoord:

De ambitie van 2x3 en 2x4 geeft de doelstellingen weer voor 2040. De realisatie zal gebeuren als vanuit de NMCA een knelpunt wordt gesignaleerd en via de MIRT-procedure (bijv. in een verkenning) de noodzaak van verbreding wordt aangetoond, waarbij ook gekeken wordt naar andere doelstellingen zoals verbetering van de robuustheid van het netwerk en de versterking van de economie. Uit de update NMCA 2013 is gebleken dat niet alle wegen binnen de Randstad al voor 2028 hoeven te worden verbreed naar 2x4 om te voldoen aan de in de SVIR vastgelegde doelstellingen. Na uitvoering van het MIRT-programma is er bij lage economische groei nog wel een aantal toekomstige knelpunten geconstateerd. Bij het oplossen van toekomstige knelpunten zal ik ook kijken naar de mogelijkheden die slimme mobiliteitsmaatregelen dan kunnen bieden.

18

Vraag:

Wat is de stand van zaken van de SVIR-doelstelling om buiten de Randstad tot 2x3 rijstroken te komen?

Antwoord:

Zie vraag 17.

19

Vraag:

Waarom is gekozen voor het reeds benutten van 1,4 miljard euro van de vrijkomende 3,3 miljard euro? Waarom is de benutting van het gehele vrijkomende bedrag niet aan het volgende kabinet overgelaten? Waarom is de vaste verdeelsleutel gebruikt en is niet gekeken naar urgentie en noodzaak?

Antwoord:

Het kabinet heeft besloten dat gedurende de huidige kabinetsperiode van de nieuwe investeringsruimte nog maximaal € 1,4 miljard wordt bestemd voor (nieuwe) ambities en risico's. De resterende investeringsruimte uit de verlenging blijft volledig vrij beschikbaar voor toekomstige kabinetten. Dit is nodig voor reeds gesignaleerde opgaven uit de NMCA van 2013 en risico's binnen het bestaande programma. Dit najaar zal de invulling van het verlengde IF besproken worden in het notaoverleg MIRT. Daarbij heeft uw Kamer mij ook gevraagd een aantal regionale prioriteiten te wegen ten opzichte van de prioriteiten vanuit het Rijk.

Zowel bij het invullen van taakstellingen als het toekennen van extra middelen hanteert dit kabinet sinds zijn aantreden een vaste verdeelsleutel. Nederland is nog niet af en dat betekent ook dat voor zowel wegen, vaarwegen als OV en Spoor voor de lange termijn opgaven liggen en middelen nodig zijn. Met een vaste systematiek van verlenging heeft dit kabinet ook deze zekerheid geborgd.»

20

Vraag:

Wat zijn de criteria voor overprogrammering? Wanneer is het budget van overprogrammering te groot geworden en waar is dat criterium voor bedoeld?

Antwoord:

In de leeswijzer van de begroting 2015 heb ik het instrument overprogrammering en de spelregels die ik daarbij hanteer aan uw Kamer toegelicht. Het instrument overprogrammering zorgt ervoor dat projectvertragingen in enig jaar niet onmiddellijk onderbesteding tot gevolg hebben. De overprogrammering wordt uitsluitend gedurende de begrotingsperiode (de begroting tot en met het jaar 2021) toegepast op de artikelen voor aanleg. In de totale periode tot en met 2030 is het volledige programma altijd gedekt. Hoofdzakelijk is de overprogrammering geplaatst op de artikelen voor verkenning- en planuitwerking. In deze projectfasen is de onzekerheid rondom de plannings- en daarmee het risico op vertraging – namelijk het hoogst.

Op de artikelen voor realisatie is er in de eerste jaren sprake van een beperktere overprogrammering. Zowel de omvang als het ritme hiervan is inzichtelijk gemaakt in de projecttabellen bij de realisatieartikelen van de modaliteiten. Over de begrotingsperiode (de begroting tot en met het jaar 2021) genomen is het volledige programma gedekt op de artikelen voor realisatie; de overprogrammering is dus per saldo nul.

In de voorbije jaren heb ik ervaring opgedaan met het werken met het instrument overprogrammering. Hierbij heb ik geleerd dat het instrument een positieve bijdrage kan leveren aan het uitputten van mijn begroting. Een goed voorbeeld daarvan is het resultaat in het uitvoeringsjaar 2013 (en 2014), toen de budgetten op het infrastructuurfonds volledig zijn uitgeput. In het jaar 2015 constateer ik echter dat er wel sprake was van onderuitputting. Deze wisselende resultaten zijn mede aanleiding om het komende jaar de inzet en vormgeving van het instrument overprogrammering nader te bekijken. Dit heb ik reeds aangekondigd in de kabinetsreactie op het IBO «Flexibiliteit in de infrastructurele planning» (TK 2016–2017 34 550 A. nr 5).

21

Vraag:

Wat wordt bedoeld met «de vaste verdeelsleutel van dit kabinet is hierop aangepast waardoor 53,5% van de ruimte ten gunste komt van Wegen, 39,5% van Spoor en 7% van Vaarwegen»? Is de verhouding tussen de modaliteiten veranderd? Zo ja, hoe?

Antwoord:

Met ingang van de begroting 2017 is voor regionaal, lokale infrastructuur geen aparte investeringsruimte opgenomen. Dit maakt een integrale afweging tussen regionale projecten en landelijke projecten mogelijk. Er is geen sprake van een andere verdeling tussen de modaliteiten omdat de oorspronkelijke investeringsruimte Reg/Lok (Art. 14) al was opgedeeld in een deel Wegen (25%) en een deel OV/Spoor (75%). Dit is nu in gelijke verhouding meegenomen bij de modaliteiten Wegen (Art. 12) en OV/Spoor (Art. 13).

22

Vraag:

Hoe verhoudt het borgen van flexibiliteit binnen de fondsen zich tot de werkwijze waarbij gelden voor infrastructuur meer adaptief worden toebedeeld?

Antwoord:

Met de kabinetsreactie op het IBO flexibele planning infrastructuur is een adaptieve werkwijze voor het MIRT aangekondigd. De adaptieve werkwijze houdt in dat binnen programma's en projecten gekeken kan worden wat op welk moment de beste oplossing is. Hiermee kan meer rekening worden gehouden met nationale ontwikkelingen of ontwikkelingen in de omgeving van een programma of project. Dit maakt dus een adaptieve besteding van de middelen mogelijk en biedt meer flexibiliteit. Bij het Deltafonds is hier al ervaring mee opgedaan.

23

Vraag:

Kunt u aangeven hoe de ruilvoetontwikkeling de afgelopen jaren (vanaf 2012) is geweest? En of dit in totaliteit (voor wat betreft de periode van het kabinet-Rutte II) tot positieve of negatieve bijstelling heeft geleid?

Antwoord:

Omdat de lenM-begrotingen onderdeel zijn van het kader Rijksbegroting in enge zin beperk ik me in mijn antwoord tot dit dekkader. De cumulatieve ruilvoetontwikkeling voor het kader Rijksbegroting in enge zin is tijdens de kabinetsperiode als volgt:

Ruilvoetontwikkeling kader RBG-eng (in miljarden euro)	2013	2014	2015	2016	2017
1) Mutatie kader agv pNB ontwikkeling	- 0,6	- 1,7	- 3,4	- 4,2	- 4,7
2) Nominale ontwikkeling uitgaven onder het kader	- 0,4	- 0,9	- 1,8	- 1,9	- 1,8
3) Ruilvoetproblematiek (2 – 1)	0,2	0,7	1,6	2,3	3,0

Het uitgavenkader wordt geïndexeerd met de prijs nationale bestedingen (pNB). Omdat de ontwikkeling van de pNB lager is uitgevallen dan bij de start van het kabinet werd verwacht is ook de aanpassing van het uitgavenkader RBG-eng aan de prijs nationale bestedingen minder groot dan werd geraamd. Deze lagere indexatie loopt op tot 4,7 miljard euro in 2017. Tegelijkertijd zijn ook de lonen en prijzen minder gestegen dan bij de start van het kabinet werd verwacht. Hierdoor valt de nominale ontwikkeling van de daadwerkelijke uitgaven dus lager uit dan verwacht. Deze aanpassing van de actuele uitgaven is echter kleiner dan de aanpassing van het uitgavenkader zelf. Er is dus per saldo sprake van een negatieve bijstelling als gevolg van de ruilvoet.

24

Vraag:

Hoe komt u tot een investeringsruimte van 3,3 miljard euro die met de verlenging van het Infrastructuurfonds tot en met 2030 ontstaat? Hoe is dit berekend? Welke ruimte is er in dat verband voor nieuwe investeringen per modaliteit?

Antwoord:

Met de verlenging van het Infrastructuurfonds tot en met 2030 komt in totaal – inclusief structurele ontvangsten – € 10,9 miljard beschikbaar. In de ontwerpbegroting 2017 wordt deze ruimte als volgt verdeeld:

Doorlopende verplichtingen (w.o. beheer, onderhoud en vervanging van het huidig areaal)	€ 6,8 miljard
Verwerking oude kabinetsafspraken	€ 0,8 miljard
Resterende ruimte (investeringsruimte)	€ 3,3 miljard

Het kabinet heeft besloten dat van de investeringsruimte van € 3,3 miljard nog maximaal € 1,4 miljard gedurende de huidige kabinetsperiode mag worden bestemd voor (nieuwe) ambities en risico's. Deze ruimte (€ 1,4 miljard) is als volgt toebedeeld aan de modaliteiten Wegen, Spoor en Vaarwegen:

Wegen	€ 749 miljoen
Spoor	€ 553 miljoen
Vaarwegen	€ 98 miljoen

Voorafgaand aan het notaoverleg MIRT zal ik uw Kamer nader informeren over de wijze waarop met de voor dit kabinet nog beschikbare investeringsruimte wordt omgegaan. Zie daartoe ook mijn antwoord op vraag 36 van uw Kamer.

25

Vraag:

Op basis waarvan is besloten dat van de investeringsruimte die met de verlenging van het fonds ontstaat deze periode maximaal 1,4 miljard euro mag worden besteed?

Antwoord:

Het kabinet heeft besloten dat gedurende de huidige kabinetsperiode van de nieuwe investeringsruimte wordt nog maximaal € 1,4 miljard wordt bestemd voor (nieuwe) ambities en risico's. De resterende investeringsruimte uit de verlenging blijft volledig vrij beschikbaar voor toekomstige kabinetten. Hiertoe is gekozen om de flexibiliteit binnen het Infrastructuurfonds te kunnen garanderen. Dit mede naar aanleiding van het reeds afgeronde IBO «Flexibiliteit in de infrastructurele planning» (TK 2016–2017 34 550 A. nr 5).

26

Vraag:

Hoe groot is het percentage aan overprogrammering en hoeveel is dat in absolute bedragen?

Antwoord:

De in de begroting geïntroduceerde overprogrammering wordt uitsluitend gedurende de begrotingsperiode (de begroting tot en met het jaar 2021) toegepast op de artikelen voor aanleg. In de totale periode tot en met 2030 is het volledig programma altijd gedekt.

In de onderstaande tabel is de omvang van de overprogrammering op het Infrastructuurfonds weergegeven. Ten opzichte van het beschikbare

aanlegbudget in de periode tot en met 2021 bedraagt de overprogrammering circa 13%.

Overprogrammering Infrastructuurfonds begroting 2017 (in € mld.)

	t/m 2021	Vanaf 2022	Totaal
Aanlegprogramma	20,9	17,2	38,1
Aanlegbudget	18,5	19,6	38,1
Overprogrammering (-)	- 2,4	2,4	0,0

27

Vraag:

Kunt u van de genoemde getemporeerde projecten per project aangeven wat de kosten zijn die bij temporisering spelen?

Antwoord:

Met het temporiseren van projecten zijn voornamelijk geen extra kosten gemoeid. Het betreft slechts het naar latere jaren doorschuiven van de geplande uitgaven. De taakstellende budgetten blijven onveranderd. Alleen bij het project SAA A9 Amstelveen is de voorbereiding realisatie wel gestart. Deze activiteiten worden tijdelijk op een laag pitje gezet wat leidt tot inefficiëntere inzet van mensen en mogelijke vertragingclaims van derden. Mede hierom bekijk ik de alternatieve mogelijkheden om aanpassing van de A9 Amstelveen alsnog voor 2026 te realiseren. Hier kom ik dit najaar op terug.

28

Vraag:

Is de openstelling van de A4-passage nu wel of niet vertraagd? Wat betekent dit voor de filedruk op de A4?

Antwoord:

De start van de realisatie is vertraagd met één jaar naar 2023. De openstelling is nu voorzien in 2025–2027. Het voorgaande betekent dat de filedruk op dit deel van de A4 één jaar later kan worden aangepakt.

29

Vraag:

Wat betekent het uitstel van de oplevering van de corridor van het project Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV-SAAL)? Met hoeveel jaar is die uitgesteld?

Antwoord:

De OV SAAL corridor kan opgeleverd worden als de infrastructuurprojecten uit PHS op deze corridor klaar zijn en er ERTMS is aangelegd. In de nieuwe uitrolstrategie van het programma ERTMS staat de OV SAAL corridor gepland in 2027. Deze planning voor de indienststelling van ERTMS op OV SAAL in 2027 is afgestemd met de meest actuele planning van PHS. Ten tijde van de besluitvorming over OV SAAL werd uitgegaan van de overgang naar hoogfrequent spoorvervoer op deze corridor per dienstregeling 2023. Er is daarmee sprake van een verschuiving met 4 jaar. De verschuiving is zowel het gevolg van het langer duren van de PHS projecten op deze corridor als de nieuwe uitrolstrategie van het programma ERTMS. De eerste varianten die voor 8-sporigheid in Weesp zijn uitgewerkt binnen PHS, lagen boven het beschikbare budget. Daarna is getracht om varianten te ontwikkelen die binnen het gereserveerde budget vallen. Dit heeft een jaar vertraging opgeleverd. Er worden nu verschillende varianten verder uitgewerkt. Tijdens deze variantenstudie wordt ook onderzoek gedaan naar de fasering en de realisatietijd van de varianten. Volgens de huidige inschatting is de realisatiedatum van dit

project 2024–2026. Na afronding van de PHS projecten op deze corridor zal de ERTMS uitrol plaatsvinden. Vooral nog worden door de verschuiving in de tijd geen capaciteitsproblemen op deze corridor verwacht.

30

Vraag:

Kunt u inzichtelijk maken en schematisch aangeven welke kasschuiven zijn toegepast, welke bedragen daarbij betrokken zijn en welke jaarschijven?

Antwoord:

In de verdiepingsbijlage zijn alle significante kasschuiven per artikelonderdeel en per jaar inzichtelijk gemaakt tot en met 2030 alsmede van een toelichting voorzien.

Voor uw beeld zijn in onderstaande tabel de kasschuiven gepresenteerd die lopen via het generale rijksbeeld en de kasschuiven tussen de modaliteiten/artikelen onderling.

Kasschuiven Infrastructuurfonds	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal
Begroting 2017 (in € mln.)																
Kasschuiven via het generale beeld:																
Kasschuif Infrastructuurfonds		-100			100											0
Kasschuiven n.a.v. ramingsbijstelling							336	336	67	134	-68	-121	-419	-133	-133	0
Kasschuiven via het generale beeld	0	-100	0	0	100	0	336	336	67	134	-68	-121	-419	-133	-133	0
Kasschuiven tussen modaliteiten:																
Artikel 12 Hoofdwegennet	486	-10	55	-279	-584	-44	26	172	157	198	-86	-111	-271	146	146	0
Artikel 13 Spoorwegen	-493	74	-88	89	399	-121	315	120	-78	-21	-87	-112	-211	108	108	0
Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	48	-125	35	48	116	101	-42	-22	15	-11	-44	-50	-69	0	0	0
Artikel 15 Hoofdwegennet	37	-2	-5	149	114	36	19	-21	-150	-145	-16	-20	-33	19	19	0
Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	-36	21	3	-7	-45	-36	-46	24	60	50	2	8	1	0	0	0
Artikel 18 Overige Uitgaven en Ontvangsten	-42	42	0	0	0	64	-272	-272	-3	-70	222	285	583	-273	-273	0
Kasschuiven tussen modaliteiten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

31

Vraag:

Waarom wordt de kasschuif van 250 miljoen euro gefaciliteerd?

Antwoord:

Het kabinet acht deze kasschuif noodzakelijk om het Rijksbrede budgettaire beeld in het begrotingsjaar 2017 te ontlasten. IenM faciliteert derhalve een kasschuif van € 250 miljoen, waarvan € 150 miljoen op het Deltafonds en € 100 miljoen op het Infrastructuurfonds, uit 2017 naar 2020. De meerjarige programmering op de fondsen is hier niet op aangepast.

32

Vraag:

Wat gebeurt er met het bedrag van 115 miljoen euro dat ProRail in 2016 niet besteed heeft? Hoe verhoudt het terugstorten zich tot de tekorten op beheer en onderhoud? Klopt het dat een bedrag van 38,7 miljoen euro nu verschuift van beheer en onderhoud Spoor naar vrije investeringsruimte Spoor?

Antwoord:

Van het bedrag van 115 miljoen euro wordt 76,3 miljoen euro weer in 2016 toegevoegd aan de BOV-budgetten. Dit deel betreft doorgeschoven werkzaamheden waarvoor ook het budget doorschuift en niet vrijvalt. Het andere deel (38,7 miljoen) wordt toegevoegd aan de investeringsruimte spoor. Dit deel betreft vervallen werkzaamheden en het surplus op de maximale egaliseringsreserve van 5% bij ProRail. De terugstorting heeft geen relatie met het potentiële tekort op de middelen voor beheer, onderhoud en vervanging. Dat heeft namelijk betrekking op de periode 2018 – 2028. In de TK-brief van 16 juni. jl. heb ik aangegeven hoe ik dit potentiële tekort ga beheersen. Zie ook het antwoord bij vraag 64.

33

Vraag:

Hoe verhoudt het terugstorten van 115 miljoen euro door ProRail zich tot de discussie over onvoldoende budget voor beheer en onderhoud door ProRail?

Antwoord:

Zie antwoord vraag 32.

34

Vraag:

Welke afspraken zijn er over de egaliseringsreserve van ProRail? Is de toevoeging van 38,7 miljoen euro niet juridisch verplicht?

Antwoord:

De afspraak met ProRail (vastgelegd in de subsidiebeschikking) is dat de egaliseringsreserve maximaal 5% van de gemiddeld verstrekte subsidie mag bedragen. Met het resultaat over 2015 komt de egaliseringsreserve boven de toegestane 5% uit, en wordt het meerdere afgeroomd door IenM. De 38,7 miljoen euro heeft betrekking op werkzaamheden die zijn uitgevoerd of zijn vervallen. Het bedrag is niet juridisch verplicht en is om die reden toegevoegd aan de investeringsruimte spoor.

35

Vraag:

Welke resultaatverplichtingen zijn er afgesproken voor het programma Eenvoudig Beter? Kunnen de uitgaven worden getemporeerd? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Interbestuurlijk is afgesproken dat bij inwerkingtreding van de Omgevingswet alle relevante partijen in staat zijn om met en in de geest van de Wet te werken en daarbij ondersteund worden met een digitaal stelsel (DSO) vergelijkbaar met het huidige dienstverleningsniveau. Er kan worden gekozen voor beperktere ondersteuning bij de invoering en ook voor een lager digitaal dienstverleningsniveau met bijbehorende lagere kosten, maar dat is vanuit maatschappelijk oogpunt niet wenselijk. Temperoriseren is niet wenselijk, omdat dit als consequentie heeft dat de benodigde (digitale) ondersteuning om de Omgevingswet in werking te laten treden dan niet tijdig gereed is en daarmee de doelen van de Omgevingswet niet volledig worden bereikt.

36

Vraag:

Voor welke spoorambities is het onder Ad. 18 genoemde geld ingezet en zijn deze ambities inmiddels gerealiseerd?

Antwoord:

Het Superdividend NS is (via aflossing leningen ProRail en de rentevrijval daarop) ingezet ter dekking van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Dit is verwerkt bij Begroting 2011. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is deels in planstudie en deels in realisatie. Het eerste grote infrastructurele project uit PHS, de verbouwing en uitbreiding van de sporenlay-out bij Utrecht Centraal (DSSU), wordt eind 2016 afgerond. Afronding van het gehele programma is voorzien in 2028.

37

Vraag:

Kunt u de verwachtingen die u heeft van het programma Beter Benutten Vervolg kwantificeren?

Antwoord:

Voor het vervolg Beter Benutten is landelijk de volgende programma ambitie afgesproken met de regionale partners: het streven naar 10% vermindering van de reistijd van deur tot deur op de belangrijkste gesignaleerde knelpunten in de spits op de weg in de periode 2015 tot en met 2017. Dit ten opzichte van een situatie zonder het vervolgprogramma Beter Benutten.

38

Vraag:

Hoe verhouden de toegenomen rijbaanlengtes zich met de door het kabinet gepresenteerde Asfaltmeter?

Antwoord:

De asfaltmeter geeft het aantal kilometer opengestelde rijstrook weer. Dit wijkt af van het toegenomen aantal kilometer rijbaanlengte, zo bestaat een rijbaan uit één of meerdere rijstroken.

De verschillende getallen worden gebruikt, omdat beide een ander doel hebben. De Asfaltmeter maakt inzichtelijk met hoeveel extra capaciteit de filedruk wordt tegengegaan door de opengestelde rijstroken weer te geven. De rijbaanlengte in de begroting is een indicator voor de totale omvang van het netwerk dat in beheer is.

39

Vraag:

In hoeverre is er reeds inzicht in de vervangingsbehoefte (na 2028) als gevolg van het feit dat met name in de jaren 1960 veel infrastructuur is aangelegd? Kan dit – al dan niet indicatief – worden opgenomen in de betreffende begrotingsbijlage?

Antwoord:

In de begrotingsbijlage Instandhouding bij de ontwerpbegroting 2016 van het Infrastructuurfonds (Tweede Kamer, vergaderjaar 2015–2016, 34 300 A, nr. 2, blz. 138 en 139) en het Deltafonds is deze informatie vermeld. Elke twee jaar vindt een actualisatie plaats. In de begroting 2018 zal het resultaat van de actualisatie worden opgenomen in de bijlage Instandhouding.

40

Vraag:

In hoeverre zijn de middelen binnen Meer Veilig-3 juridisch verplicht?

Antwoord:

De voor Meer Veilig- 3 beschikbare middelen bedragen € 37 mln. Dit is exclusief de € 5 mln. die vanuit dit programma beschikbaar is gesteld voor de uitvoering van de Bestuursovereenkomst betreffende het pakket maatregelen op de N35 Wijthmen-Nijverdal. Die € 37 mln. is in twee tranches inmiddels geheel belegd met maatregelen. Deze maatregelen worden uitgevoerd in de periode 2015–2018. De uitvoering van deze maatregelen is reeds afgestemd met de bestuurlijke omgeving. Van die € 37 mln. is circa 35 tot – 40 procent reeds gerealiseerd of gecontracteerd en daarmee juridisch verplicht. De resterende maatregelen zijn in de fase van planuitwerking of voorbereiding van de uitvoering.

41

Vraag:

Op welke kansrijke verbetermogelijkheden wordt gedoeld? En welke financiële middelen worden hiervoor gereserveerd?

Antwoord:

Gelet op het aanhoudende hoge aandeel van enkelzijdige ernstige ongevallen zal de focus van een mogelijk uit te werken vervolgpakket Meer Veilig liggen op veilige inrichting van berm. Hierbij kan worden gedacht aan het verwijderen van obstakels in de berm of het afschermen daarvan door middel van geleiderails. Dit zal het komende jaar nader worden uitgewerkt, in de volgende begroting zal meer bekend zijn over de invulling en daarvoor te reserveren middelen.

42

Vraag:

Is er bij de Blankenburgverbinding sprake van een tegenvaller van 60 miljoen euro? Zo ja, kunt u de oorzaak hiervan toelichten?

Antwoord:

Nee, er is sprake van vrijval van € 60 mln. euro op basis van de rondom het Tracébesluit geactualiseerde raming.

43

Vraag:

Wat zijn de concrete resultaten van het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) tot op heden? Hoeveel dieren maken gebruik van de aangelegde ecoducten, aquaducten, uitreedplaatsen? Kunt u een overzicht ten opzichte van de totale populatie geven?

Antwoord:

Het jaarverslag 2015 Meerjarenprogramma Ontsnippering geeft de stand van zaken van de maatregelen die tot 1 januari 2016 zijn genomen. Het jaarverslag meldt in hoofdstuk 5 welke onderzoeken in Nederland plaatsvinden naar het gebruik van maatregelen, met name ecoducten of natuurbruggen en dassentunnels. Dit is op soortsniveau beschreven, niet op het niveau van individuele aantallen. Recent is in opdracht van de provincie Gelderland het rapport van Bureau Waardenburg verschenen over het gebruik van ecoducten op de Veluwe. Ook dit rapport beschrijft op soortsniveau de resultaten van monitoring, onderzoek en interviews uit de periode 1998 – 2016. Ik verwijs u graag naar deze rapportages aangezien meer specifieke informatie met betrekking tot uw vraag niet beschikbaar is (zie www.MJPO.nl).

44

Vraag:

Wat zijn de resultaten van het programma Beter Benutten? Kunt u inzicht in de structurele effecten en kosten van de maatregelen verschaffen?

Antwoord:

- Met ruim 350 maatregelen op het gebied van infrastructuur, logistiek, fiets, ITS en gedrag is de capaciteit van infrastructuur uitgebreid, de verkeersafwikkeling efficiënter gemaakt en de stedelijke bereikbaarheid en leefbaarheid verbeterd;
- Dit heeft geleid tot 19% congestiereductie op specifieke trajecten. Dit ten opzichte van de situatie zonder Beter Benutten. Daarnaast is op jaarbasis ruim 70.000 ton CO₂ reductie gerealiseerd en de uitstoot van stikstof (ruim 150 ton) en fijnstof PM10 (circa 15 ton) verminderd;
- Alle bereikte resultaten zijn weergegeven in het programmaboek Beter Benutten dat op 2 juni 2016 aan de Tweede Kamer is gezonden (Kamerbrief IenM/BSK-2016/111324-01);
- Het totale gezamenlijke investeringsvolume van Rijk, regionale overheden en bedrijfsleven aan het programma bedraagt ruim € 1,1 miljard voor de eerste fase van het programma en € 600 miljoen voor het vervolg;

- Het programma kent maatregelen met een structureel effect en maatregelen waarvan het effect in de tijd afneemt. Er is bijvoorbeeld sprake van een structureel effect als een werkgever kiest voor minder parkeerplaatsen bij zijn bedrijf en met de medewerkers regelt dat ze anders naar het werk reizen, bijvoorbeeld op de fiets.;
- De mate waarin het gerealiseerde effect van infrastructurele maatregelen op langere termijn structureel blijft, hangt af van de ontwikkeling van het verkeer op de specifieke locatie;
- Uit evaluatierapporten van de spitsmijdenprojecten blijkt dat reizigers ook na afloop van een project de spits blijven mijden. De mate waarin dit gebeurt varieert per project en situatie.

45

Vraag:

Waarom wordt er een eenmalige impuls aan Caribisch Nederland gegeven? Welke resultaatverplichtingen zijn er afgesproken?

Antwoord:

In de meerjarenprogramma's van Caribisch Nederland zijn afspraken gemaakt dat lenM een eenmalige impuls beschikbaar stelt voor verbetering van de wegen op Bonaire en St. Eustatius. De eilanden hebben aangegeven zelf onvoldoende toegerust te zijn om dit op te pakken. De eilanden zullen in afstemming met de Rijksvertegenwoordiger plannen indienen bij het Rijk op welke wijze de middelen worden ingezet. De impuls vanuit lenM dient bij te dragen aan de sociaaleconomische positie op de eilanden.

46

Vraag:

Kunt u een toelichting op de ramingsbijstelling Infrastructuurfonds geven?

Antwoord:

Als gevolg van de tegenvallende ruilvoetontwikkeling heeft het kabinet besloten tot ramingsbijstellingen op de departementale begrotingen. In mijn antwoord op vraag 23 van uw Kamer ben ik nader ingegaan op deze tegenvallende ruilvoetontwikkeling.

Voor de lenM begrotingen gaat het om een ramingsbijstelling van € 106 miljoen per jaar vanaf 2017. De ramingsbijstelling is naar rato van de begrotingsomvang in 2017 verdeeld over Hoofdstuk XII (€ 12 miljoen per jaar), het Infrastructuurfonds (€ 81 miljoen per jaar) en het Deltafonds (€ 13 miljoen per jaar). Op het Infrastructuurfonds is de ramingsbijstelling opgevangen binnen de resterende investeringsruimte tot en met 2028.

47

Vraag:

Wat moet er gerealiseerd worden met de bijdrage aan het programma Eenvoudig Beter?

Antwoord:

De bijdrage is bedoeld voor de implementatie van de Omgevingswet (invoeringsbegeleiding, waaronder één centrale helpdesk en het Digitaal Stelsel Omgevingswet). En de inzet van tijdelijk personeel danwel, inhuur voor zowel beleidsmatige als juridische inzet voor de wetgevingsproducten, die lenM niet vast in huis heeft.

48

Vraag:

Wat moet er gerealiseerd worden met de bijdrage aan de Topsector Logistiek?

Antwoord:

Extra omzet van nieuwe ketenregie activiteiten – in 2020 dragen Ketenregie activiteiten € 14,6 mrd. bij aan het BBP; Minder vrachtwagenkilometers – vanaf het jaar 2020 wordt jaarlijks minimaal 85 mln vrachtwagenkilometers van de weg gehaald; CO₂ besparing – in het jaar 2020 wordt 68.700 ton CO₂ bespaard of voorkomen; Aantal bedrijven dat zich met logistieke of ketenregie activiteiten vestigt in Nederland, dan wel logistieke activiteiten in Nederland laat uitvoeren of aansturen – in 2020 zijn 100 bedrijven en activiteiten naar Nederland gehaald (een stijging van 30% ten opzichte van 2012); Uitstroom van gekwalificeerde professionals van de opleidingen in de arbeidsmarkt met een logistiek opleiding en grondige kennis over de innovatiethema's – in 2020 is de instroom in de opleiding op HBO/WO niveau gestegen met 50% van 1400 personen (2010) naar 2100 (2020); Eerste positie in Europa op World Logistics Performance index (2020).

49

Vraag:

Kan aangegeven worden wat de budgettaire gevolgen zijn van het onderbrengen van ProRail bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu? Kan daarbij ook aangegeven worden wat bij een agentschap dan wel een zelfstandig bestuursorgaan (ZBO) de financiële gevolgen zijn? Kunnen daarbij ook de frictiekosten in beeld gebracht worden?

Antwoord:

Op dit moment wordt een analyse uitgevoerd van de verschillende varianten om ProRail publiekrechtelijk te verankeren. Onderdeel daarvan is een verkenning naar de kosten van die varianten. Ik streef er naar de complete analyse, inclusief de financiële gevolgen, voor het einde van het jaar naar uw Kamer te sturen.

50

Vraag:

Hoeveel stations blijven er nu over die niet met de rolstoel toegankelijk zijn en hoe is de samenwerking met andere vervoerders in dat verband?

Antwoord:

ProRail werkt sinds 2006 aan het toegankelijk maken van alle stations door het aanbrengen van liften en hellingbanen en het op de juiste hoogte brengen van perrons voor een gelijkvloerse instap in lagevloer-treinen. Per 1-1-2016 was 51% van de stations zelfstandig toegankelijk. Dat aantal neemt volgens de huidige planning toe naar 74% van de stations in 2020. Daarmee wordt de doelstelling bereikt om ervoor te zorgen dat per 2020, 90% van alle reizen van en naar toegankelijke stations gemaakt kunnen worden. Tussen 2020 en 2030 zullen volgens planning dus nog 26% van de plusminus 415 stations toegankelijk gemaakt worden. Voor toegankelijkheid met een rolstoel is ook het gebruikte treinmaterieel (lagevloer of hogevloer) van belang. Voor het hogevloermaterieel wordt door NS op veel plaatsen assistentie met een z.g. vlinderbrug aangeboden. De regionale vervoerders rijden uitsluitend met materieel dat een gelijkvloerse instap met het perron mogelijk maakt. In de praktijk doen zich daar volgens opgave van deze vervoerders geen noemenswaardige problemen voor. Een klant die zowel met een regionale vervoerder als met NS reist, kan voor het stuk van de reis bij NS via het boekingsysteem assistentie aanvragen. Op de grootste stations van het hoofdrailnet, waar NS medewerkers aanwezig zijn, wordt ongeveer 80% van alle assistentieverlening verricht.

51

Vraag:

Wanneer wordt duidelijk of ProRail de lening in 2017 kan aflossen? Kan de herfinanciering van 135 miljoen euro worden toegelicht?

Antwoord:

Eind 2017 moet ProRail een lening aflossen van 166 miljoen euro. Er is op dit moment nog 31 miljoen euro beschikbaar op de begroting voor aflossingen omdat ProRail de aflossing van de lening eind 2012 (31 miljoen euro) zelf heeft opgevangen. Hiervoor is wel geld vrijgemaakt op de begroting. In de loop van 2017, na het vaststellen van de jaarrekening 2016 van ProRail, wordt besloten of wordt overgegaan tot aflossing of herfinanciering van de lening eind 2017. Ingeval van herfinanciering kan de 31 miljoen euro vrijvallen.

52

Vraag:

Hoe kan in algemene zin de toename van de programmaruimte bij het artikel over Spoorwegen verklaard worden? Wordt er niet actief genoeg opgetreden in de programma's of is hier sprake van overprogrammeren?

Antwoord:

De toename van de programmaruimte bij het artikel spoorwegen wordt voornamelijk veroorzaakt door de verlenging van het IF tot en met 2030. Daarnaast is op de programmaruimte ondermeer het saldo van mee- en tegenvallers op projecten in uitvoering verwerkt evenals de financiële consequenties van risico's die zich hebben voorgedaan en taakstellingen. De toename van de programmaruimte heeft geen relatie met de overprogrammering. Bij de verdeling over de jaren van de investeringsruimte is zo goed als mogelijk ingeschat in welke periode de tot op heden erkende risico's zich voor zouden kunnen doen.

53

Vraag:

Wat zijn in de periode tussen 2015 en 2025 de totale ontvangsten uit de concessie?

Antwoord:

De totale ontvangsten zijn weergegeven in onderstaande tabel:

Bedragen x EUR miljoen

Concessieprijs HRN 2015-2024	848,0
Beheerkosten reisinformatie 2015-2024	-75,0
Prestatieboetes 2013-2015	6,0
HSL-heffing 2015-2024	844,4
Uitgestelde betaling concessie HSL 2009-2014	360,4
Correctieregeling energie 1)	56,0
Compensatie geluidseis ICNG 2)	10,0
Mogelijke compensatie treindiensten naar Antwerpen 2015-2024 3)	-32,5
Totaal ontvangsten NS	2.017,3

1) Tweede Kamer, vergaderjaar 2013–2014, 22 026, nr. 460

2) Tweede Kamer, vergaderjaar 2014–2015, 22 026, nr. 480

3) Tweede Kamer, vergaderjaar 2012–2013, 22 026, nr. 371

54

Vraag:

Hoe kan in algemene zin de toename van programmaruimte bij het artikel over het Hoofdvaarwegennet verklaard worden? Wordt er niet actief

genoeg opgetreden in de programma's of is hier sprake van overprogrammeren?

Antwoord:

De investerings/programmaruimte verandert elk jaar onder invloed van o.a. aanbestedingsresultaten, mee/tegevallers in projecten, taakstellingen, scopewijzigingen en in dit geval ook een verlenging van het Infrastructuurfonds. De toename wordt voornamelijk verklaard door de vrijval bij de projecten ZTY en Zuid-Willemsvaart en de verlenging. Hiertegenover staan onttrekkingen voor het opvangen van de ramingbijstellingen en een toevoeging aan het beheer en onderhoudsbudget voor schadevaren. Zie voor het volledige overzicht pagina 78 van het IF. Dergelijke wijzigingen hebben niet te maken met overprogrammeren of al dan niet actief genoeg optreden in programma's.

55

Vraag:

Wat verklaart de investeringsruimte in 2027 van meer dan 57 miljoen euro?

Antwoord:

Het MIRT-programma vaarwegen is gevuld met de geprogrammeerde MIRT-projecten in planstudie en realisatie tot en met 2028. Zoals uit de tabellen bij IF-artikel 15.03.01 en 15.03.02 van het Infrastructuurfonds (pag 71–74) blijkt, zijn de meeste projecten geprogrammeerd in de periode tot en met 2026. Vanaf 2027 zijn de meeste projecten naar verwachting afgerond en in de periode 2027–2030 ontstaat daardoor investeringsruimte. In 2027 bedraagt die € 57 mln. Deze investeringsruimte is overigens nodig als reservering voor risico's in het lopende programma en niet voor nieuwe projecten.

56

Vraag:

Welk deel van het budget voor ERTMS is tot en met 2028 juridisch verplicht?

Antwoord:

In de vijfde voortgangsrapportage is opgenomen dat € 64,4 mln aan verplichtingen zijn aangegaan tot en met 30 juni 2016. Hiervan is € 60 mln verplicht via het Infrastructuurfonds en € 4,4 mln via begrotingshoofdstuk 12.

57

Vraag:

Wat zou u ervan vinden als de Kamer besluit het Groot Project Hogesnelheidslijn-Zuid te beëindigen?

Antwoord:

Ik sta positief tegenover beëindiging van de status groot aanlegproject HSL-Zuid. De aanleg van de HSL-Zuid is afgerond en de grote bestedingen in het kader van dit project zijn gedaan. Als besloten wordt tot beëindiging van grootprojectstatus stel ik voor de Kamer periodiek te blijven informeren over nog niet afgeronde punten zoals de betonproblematiek en het vervoer over de HSL.

58

Vraag:

Wat zou u ervan vinden als de Kamer besluit het Groot Project Mainport-ontwikkeling Rotterdam te beëindigen?

Antwoord:

Ik sta positief tegenover de beëindiging van de status groot project voor PMR. De risico's zijn beperkt van dit project. U wordt via de integrale rapportage van de DCMR jaarlijks op de hoogte gehouden.

59

Vraag:

Waarom zijn de bijdragen van provincie en Stadsregio uitsluitend bestemd voor de Openbaar Vervoer Terminal (OVT) en ruimtelijke inrichting? Waarom geldt dat niet de stad Amsterdam?

Antwoord:

In de Bestuursovereenkomst Zuidasdok, welke op 9 juli 2012 is ondertekend door het Rijk, gemeente Amsterdam, Stadsregio Amsterdam en provincie Noord-Holland, zijn afspraken gemaakt over de financiële bijdragen van partijen. Dat leidde tot een sluitende begroting, waarbij scope, kosten en budget in evenwicht waren. In de Bestuursovereenkomst is als uitgangspunt genomen dat partijen bijdragen doen en besluiten nemen die tot hun bevoegdheid of verantwoordelijkheid behoren. In de overeenkomst is afgesproken dat het Rijk en de gemeente Amsterdam financieel bijdragen ten behoeve van de realisatie van het project Zuidasdok, en dat de provincie Noord-Holland en de Stadsregio Amsterdam financieel bijdragen aan de realisatie van (onderdelen van) de Openbaar Vervoer Terminal en niet aan de andere onderdelen van het project ZuidasDok. De Bestuursovereenkomst Zuidasdok is met een brief op 22 augustus 2012 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2011–2012, 32 668, nr. 8) aan uw Kamer toegezonden.

60

Vraag:

Waaruit bestaan precies de ontvangsten die voortkomen uit de Hoofdrailnet (HRN)- en Hogesnelheidslijn (HSL)-concessie?

Antwoord:

Zie vraag 53

61

Vraag:

Hoe wordt momenteel bij andere projecten dan de Spoorzone Delft omgegaan met het risico van het harder stijgen van prijzen in de markt ten opzichte van gebruikelijke prijsindexatie (Prijs bruto overheidsinvesteringen (IBOI)) die u jaarlijks ontvangt en verstrekt aan ProRail?

Antwoord:

Indien een project in de realisatiefase wordt geconfronteerd met hogere marktprijzen, dan gecompenseerd wordt door de IBOI, wordt het hierdoor ontstane tekort in eerste instantie ten laste gebracht van het projectbudget. Voorts is de afspraak tussen lenM en ProRail dat lenM alsnog het projectbudget verhoogt indien tijdens de verdere uitvoering van het project blijkt dat het budget niet toereikend is om tegenvallers en risico's op te vangen.

62

Vraag:

Wanneer wordt de Kamer geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek naar het betonrot op de HSL?

Antwoord:

In oktober 2015 is uw Kamer geïnformeerd over het voornemen om de betonkwaliteit van alle objecten op de HSL-Zuid te laten onderzoeken. Dit

vervolgonderzoek zal naar verwachting eind 2017 zijn afgerond. De eerste uitkomsten zijn naar verwachting volgend voorjaar (2017) voor de Kamer beschikbaar. Overigens ben ik voornemens uw Kamer dit najaar (2016), ondermeer bij aanbidding van de Voortgangsrapportage HSL-Zuid, nader te informeren over de betonkwaliteit van de Tunnel Rotterdam Noordrand.

63

Vraag:

In hoeverre zijn alle beheer en onderhouds- en vervangingsopgaven voor wegen en spoor tot 2020 en tot 2028 verwerkt?

Antwoord:

De in de begroting opgenomen budgetten voor beheer, onderhoud en vervanging zijn gebaseerd op de gehele verwachte opgave voor deze jaren. In de Bijlage Instandhouding is een toelichting opgenomen van de manier waarop deze opgaven worden vastgesteld.

Voor het Hoofdspoorwegnet is vorig jaar reeds geconstateerd dat er sprake is van een onderbouwde budgetbehoefte voor Beheer, Onderhoud en Vervangingen (BOV) die € 475 miljoen hoger is dan het beschikbare budget in de periode t/m 2028. Over de wijze waarop dit verschil kan worden opgelost en hoe met andere kwesties die gerelateerd zijn aan de budgetten voor BOV wordt omgegaan, is de Tweede Kamer geïnformeerd bij brief van 16 juni 2016 (Kamerstuk 29 984, 2015–2016, nr. 669).

64

Vraag:

Wat is de reden dat er in deze begroting voor is gekozen om de tekorten op het Hoofdspoorwegnet niet op te lossen?

Antwoord:

Het gaat om een potentieel tekort van 475 mln euro op de begroting voor de kosten van beheer, onderhoud en vervanging (BOV) dat zich in de periode vanaf 2018 tot en met 2028 kan voordoen.

In de brief van 16 juni 2016 aan de Tweede Kamer over «Beheer, onderhoud en vervanging en toekomstbestendig en efficiënt onderhoud van het spoor» (kamerstuk 2015–2016, 29 984, nr. 669) is aangegeven hoe hiermee omgegaan wordt.

De manier waarop ProRail onderhoud aan het spoor uitvoert, moet veranderen, omdat de hoeveelheid werk toeneemt en de daartoe beschikbare tijd en middelen tekort schieten. De noodzakelijke veranderingen van het onderhoud en de door PwC c.s. geïdentificeerde besparingsmaatregelen versterken elkaar hierbij en moeten leiden tot een toekomstbestendig en efficiënt onderhoud van het spoor.

Aangezien dit ingrijpend kan zijn voor reizigers, verladers en de spoorsector en de invoering extra inzet en een andere werkwijze van zowel ProRail als andere betrokken partijen vraagt, zullen de veranderingen daarom in nauwe samenwerking met belanghebbenden vormgegeven moeten worden. Tegelijkertijd moet voorkomen worden dat er onomkeerbare stappen worden gezet, die achteraf niet nodig blijken te zijn. Om die redenen heb ik gekozen voor een gefaseerde aanpak.

Aan het eind van dit jaar wordt de Tweede Kamer – conform toezegging in de brief van 16 juni 2016 – geïnformeerd over de voortgang van de hiervoor genoemde aanpak en het invoeren van maatregelen voor het verruimen van de tijd voor het uitvoeren van werkzaamheden.

65

Vraag:

Hoeveel procent van de vertragingen op het Hoofdspoorwegnet zijn vanaf begin 2016 veroorzaakt door problemen met de infrastructuur?

Antwoord:

Het totaal aantal gewogen vertragingsminuten bedraagt 8.364.873, waarvan 25,7% betrekking heeft op infra gerelateerde storingen. Onder infra gerelateerde storingen worden naast technische storingen ook zogenaamde storingen door derden (spoorloper, suicide) en weergerelateerde storingen (zoals harde wind, blikseminslag) gerekend. Wanneer het percentage voor deze categorieën gecorrigeerd wordt, betreft 14,2% zogenaamde technische storingen aan de infrastructuur.

66

Vraag:

Is het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) volledig uit te voeren wanneer het European Rail Traffic Management System (ERTMS) nog niet is uitgerold op deze trajecten?

Antwoord:

Op de OV SAAL corridor, het traject tussen Schiphol – Amsterdam – Almere en Lelystad, is de uitrol van ERTMS randvoorwaardelijk voor het kunnen rijden van een hoogfrequente dienstregeling. In 2013 is gekozen voor een variant op dit traject waarbij de bestaande spoorinfrastructuur maximaal wordt benut en in deze variant is het gebruik van ERTMS noodzakelijk. Op de overige PHS-corridors kunnen de extra treinen rijden zonder dat ERTMS is aangebracht.

67

Vraag:

Is er zicht op de consequenties van het dimmen van licht op de verkeersveiligheid? Wat is de financiële omvang van deze besparingsmaatregel? Is inmiddels onderzocht of met LED-verlichting alsnog ook de besparingsdoelstellingen kunnen worden gehaald?

Antwoord:

Er is geen effect gebleken op de verkeersveiligheid van de maatregel versoberen verlichting. De verwachte besparing tot en met 2020 belooft in totaal tussen de 30 en 35 mln. euro. Er is niet onderzocht of de financiële besparingsdoelstellingen alsnog gehaald kunnen worden door LED verlichting toe te passen.