

Vergaderjaar 2014–2015

34 000 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2015

Nr. 6

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 8 oktober 2014

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 24 september 2014 voorgelegd. Bij brief van 7 oktober 2014 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 fungerend voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De griffier van de commissie,
Sneep

1

Vraag:

Zijn er het afgelopen jaar wijzigingen geweest in de projecten waar de 250 mln. euro jaarlijkse bezuinigingen op het Infrastructuurfonds neerdalen? Zo ja, kunt u hier een overzicht van geven?

Antwoord:

Op 13 februari 2013 heb ik u per brief geïnformeerd over de invulling van de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds (Kamerstuk 33 400 A, nr. 48). Dit is verwerkt bij begroting 2014. Nadien hebben de taakstellingen geen effect gehad op de programmering. Verder informeer ik u twee keer per jaar over de voortgang van de projecten. De meest recente informatie treft u aan in de Voortgangsrapportage Tracéwetprojecten bij het MIRT-projectenoverzicht 2015. Het MIRT-projectenoverzicht is een bijlage bij Kamerstuk 34 000 A, nr. 4.

2

Vraag:

Kan een overzicht worden gegeven van het uitgekeerde dividend van NS sinds de verzelfstandiging?

Antwoord:

Sinds de verzelfstandiging in 1995 is een bedrag van 2,43 miljard euro aan dividend uitgekeerd, waarvan 1,54 miljard euro is uitgekeerd in de vorm van superdividend.

3

Vraag:

Kan een nadere toelichting worden gegeven op de genoemde correctie op het Infrastructuurfonds voor de rentevrijval? Wat betekent deze correctie voor de investeringsruimte in de periode 2021–2028? Wat betekent het bij de verlenging van het infrastructuurfonds inpassen van de minregel in de begroting voor de periode na 2028?

Antwoord:

In 2009 is na een zorgvuldige afweging besloten om een extra dividend van € 1,4 miljard van de NS aan de aandeelhouder (Ministerie van Financiën) uit te keren. Deze dividenduitkering is ingezet voor de aflossing van leningen die ProRail bij het Ministerie van Financiën aanhield. Door deze aflossing valt elk jaar de rente vrij, waardoor het niet meer nodig is lenM hiervoor te compenseren (zoals tot dan toe het geval). Echter, lenM heeft deze rentevrijval toch nog tijdelijk behouden, om deze tot en met 2020 in te zetten ter dekking van de PHS uitgaven.

In de huidige ontwerpbegroting wordt dit gecorrigeerd door op artikel 18 IF een negatief bedrag op te nemen van 64 mln per jaar voor de periode 2021–2028 (minregel). Er zijn nu geen consequenties voor de omvang van de investeringsruimte in de periode 2021–2028. De correctie wordt namelijk pas definitief afgewikkeld op het moment dat een volgende verlenging van de investeringshorizon van het Infrastructuurfonds aan de orde is, omdat de verlaging van de investeringsruimte pas dan wordt doorgevoerd.

4

Vraag:

Heeft overprogrammering effect op het budget en de planning van nog geplande verkenningen en planuitwerkingen? Zo ja, welke?

Antwoord:

Overprogrammering pas ik toe bij het vaststellen van de ontwerpbegroting. Ervaring leert namelijk dat gedurende het uitvoeringsjaar

bepaalde uitgaven vertragen, waardoor aan het eind van het jaar er voldoende budget blijkt te zijn, zonder dat projecten of programma's actief vertraagd hoeven te worden. Zonder overprogrammering zou de planning van verschillende projecten en programma's op voorhand aangepast moeten worden. Overprogrammering is hiermee een nuttig instrument. Overprogrammering heeft geen effect op het beschikbare budget. In de totale periode tot en met 2028 is het gehele programma volledig gedekt.

5

Vraag:

Zijn de kosten van alle projecten geïndexeerd? Welke projecten zijn niet geïndexeerd en waarom is dat niet gebeurd?

Antwoord:

Bij de begrotingsafspraken 2014 heeft het kabinet besloten tot het deels inhouden van de prijsbijstelling tranche 2014. Dit betekent voor de ontwerpbegroting 2015 (Infrastructuurfonds) dat de compensatie voor prijsstijgingen binnen de projecten en programma's deels vanuit de investeringsruimte bij de modaliteiten gedekt moet worden. Daarbij heb ik net als vorig jaar het uitgangspunt gehanteerd dat in ieder geval alle juridisch bindende afspraken over indexatie worden nagekomen. Voor de overige vastgestelde taakstellende projectbudgetten heb ik per geval bezien of er sprake is van een inhoudelijke noodzaak voor het nu uitkeren van indexatie. In het geval dat hier ook sprake van is, heb ik prijsbijstelling toegevoegd aan het projectbudget. Op deze wijze kom ik mijn bestuurlijke afspraken na en heb ik tegelijk geprobeerd het budgettair beslag op de investeringsruimten van de diverse modaliteiten te beperken.

6

Vraag:

Klopt het dat de ten laste legging van de 466 mln. euro aan gedeeltelijke niet-indexaties aan de investeringsruimte van de verschillende fondsen boekhoudtechnisch wordt opgelost door een minregel en het in beeld brengen van het risico op een kasoverschrijding?

Antwoord:

De volledige prijsbijstelling van de projecten en programma's naar prijspeil 2014 is gedekt uit de resterende investeringsruimten van de modaliteiten. Deze dekking is nu echter niet beschikbaar in alle jaren waarin deze benodigd zal zijn. Er is zo een kasritmeprobleem ontstaan, met andere woorden: er is voldoende budget, maar dit staat nog niet in de juiste jaren. Dit kasritmeprobleem heb ik inzichtelijk gemaakt via de minregels op de investeringsruimte van de modaliteiten. Het betreft hier niet enkel een boekhoudkundige oplossing, omdat de afspraak binnen het kabinet is gemaakt dat het risico op overschrijdingen ter omvang van de minregel jaarlijks ook daadwerkelijk wordt geaccepteerd.

7

Vraag:

Klopt het dat eventuele correcties op het niet-indexeren in de ontwerpbegroting 2017 zichtbaar worden?

Antwoord:

In het antwoord op vraag 5 bij het Infrastructuurfonds heb ik toegelicht welke uitgangspunten ik heb gehanteerd bij de prijsbijstelling. De volledige IenM ontwerpbegroting 2015 is hiermee op prijspeil 2014 gebracht. Zoals staat vermeld op pagina 32 van de memorie van toelichting vormt enkel het budget voor Beheer, Onderhoud en Vervanging bij Spoorwegen een uitzondering op dit punt. In afwachting op de uitkomst van het onderzoek naar de financiële reeksen voor Beheer,

Onderhoud en Vervanging bij Prorail is de besluitvorming over de prijsbijstelling naar prijspeil 2014 voor dit budget aangehouden tot de ontwerpbegroting 2016. Bij de ontwerpbegroting 2017 voorzie ik geen verdere correcties.

8

Vraag:

Waarom is de besluitvorming over indexatie van de budgetten voor beheer, onderhoud en vervanging van spoorwegen uitgesteld tot 2016?

Antwoord:

In 2014/2015 worden de financiële reeksen van Prorail voor beheer, onderhoud en vervanging onderzocht mede in het licht van de door Prorail gesignaleerde druk op de meerjarige budgetten. In afwachting van de uitkomsten daarvan is ervoor gekozen de besluitvorming over de prijsbijstelling naar prijspeil 2014 van de budgetten voor beheer, onderhoud en vervanging aan te houden tot de begroting 2016.

10

Vraag:

Kunt u toelichten waarom de ontvangsten voor het Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA)- deeltraject 5 Amstelveen 60 mln. euro lager uitvallen?

Antwoord:

De verminderde opbrengsten bij het project Schiphol-Amsterdam-Almere van € 60 miljoen heeft te maken met de bijgestelde bijdrage vanuit de gemeente Amstelveen. Hierover heb ik u in september 2013 geïnformeerd (Kamerstuk 31 089, nr. 103). Inmiddels is de planuitwerking met een verdiepte ligging bij Amstelveen voor dit deeltraject gestart.

11

Vraag:

Welke projecten en programma's uit het Infrastructuurfonds dragen bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid van het wegverkeer? Hoeveel geld wordt vanuit het Infrastructuurfonds besteed aan verkeersveiligheid van het wegverkeer?

Antwoord:

Binnen het IF worden een aantal specifieke pakketten maatregelen gerealiseerd gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het gaat daarbij om de Meer Veilig pakketten (I, II en III). Daarnaast worden in het kader van de veiligheid maatregelen uitgevoerd voorafgaand aan de snelheidsverhoging op het betreffende traject. De middelen voor deze maatregelen zijn onderdeel van het Programma 130 km. Zoals gemeld in mijn brief van 28 november 2011 is hiervoor € 45 mln gereserveerd.

Meer Veilig 1 is vrijwel geheel afgerond. Voor Meer Veilig 2 en 3 is in totaal € 67 mln gereserveerd. Het totale Meer Veilig 2 programma bestaat uit 120 maatregelen, waarvan de helft ultimo 2014 is gerealiseerd.

Daarnaast wordt de veiligheid uiteraard ook verbeterd als gevolg van aanlegprojecten, reconstructies, vervangingen of groot onderhoud bijvoorbeeld als gevolg van een verbeterd ontwerp van de weg.

12

Vraag:

Kan een toelichting worden gegeven op het feit dat het areaal aan wegen toeneemt, maar dat het beschikbare budget ten behoeve van beheer en onderhoud in 2028 afneemt ten opzichte van 2014? Hoe worden de zogenoemde Design, Build, Finance and Maintain (DBFM)-contracten

verantwoord in de uitgaven en verplichtingen ten behoeve van de uitvoering van artikel 12?

Antwoord:

Het beschikbare budget wordt beïnvloed door twee ontwikkelingen. Enerzijds is er sprake van een daling van het beschikbare budget door de gemaakte afspraken over versoberingen en efficiency. Anderzijds is er sprake van een toename van het budget door de areaalgroei. De betaalde beschikbaarheidsvergoedingen voor DBFM-contracten worden verantwoord onder artikelonderdeel 12.04 Geïntegreerde contractvormen. Deze betalingen hebben betrekking op zowel de ontwerp, aanleg- en financieringskosten alsmede de onderhoudskosten. De verplichtingen worden opgenomen onder de verplichtingen van artikel 12 op het moment van aangaan van het contract.

13

Vraag:

Kan een toelichting worden gegeven op de forse toename van het budget in 2019 ten behoeve van de verkenningen en planuitwerkingen ten opzichte van 2014? Hoeveel verkenningen en planuitwerkingen zijn hiermee gemoeid? Wat is de verwachting richting 2028? Kunt u een toelichting geven op de verhouding tussen realisatie en planuitwerkingen en verkenningen?

Antwoord:

Het verschil in het budget op IF Art. 12.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen in 2019 ten opzichte van 2014 hangt samen met de gehanteerde begrotingssystematiek, waardoor het budget voor 2014 niet vergeleken mag worden met het budget voor 2019. Aanlegprojecten in de verkenning- en planuitwerkingsfase worden begroot op IF art. 12.03.02. Zodra de projecten over zijn naar de realisatiefase worden de budgetten overgeheveld naar IF art. 12.03.01 Realisatie. In het lopende jaar bevindt het overgrote deel van de programmering zich in de realisatiefase, terwijl in latere jaren een steeds groter deel van het budget betrekking heeft op projecten in de verkenning- of planuitwerkingsfase. Het projectoverzicht behorende bij IF 12.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen Hoofdwegenet geeft een overzicht van de projecten die hiermee gemoeid zijn.

14

Vraag:

Hoeveel budget is er beschikbaar voor de praktijkproef Amsterdam? Komt dit geld uit het budget ten behoeve van het programma Beter Benutten? Zijn er private middelen beschikbaar?

Antwoord:

De praktijkproef Amsterdam kent een budget van 50 miljoen euro. Dit budget is specifiek voor deze proef geoormerkt en komt niet uit het budget van het programma Beter Benutten. Het betreft een volledig publiek gefinancierd project, zonder inbreng van private middelen.

15

Vraag:

In hoeverre is er rekening gehouden met de life cycle costs op het gebied van de rijkswegen?

Antwoord:

Ik heb volgend op de evaluatie van het agentschap RWS in 2010 de invoering van Life Cycle Costing (LCC) opgepakt. Hierbij is begonnen bij de verkenning- en planstudiefase, omdat keuzes in die fase de grootste invloed hebben op de latere beheer en onderhoudskosten. De afspraken

met betrekking tot LCC zijn ook opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)-spelregelkader. De verwerking hiervan in de ontwerpbegroting 2015 is toegelicht bij vraag 59. Tegelijkertijd is gewerkt aan verdere toepassing van LCC bij beheer en onderhoudsmaatregelen, vervangingen en renovaties en voor de toepassing van LCC bij inkoop. Hiermee wordt in alle fasen van het proces LCC toegepast.

16

Vraag:

Op basis van welk onderzoek wordt concreet gemaakt welk kunstwerk aan vervanging of renovatie toe is? Wanneer is deze inventarisatie afgerond en hoe wordt de Kamer over de resultaten en gevolgen geïnformeerd? In hoeverre is er binnen het Infrastructuurfonds al rekening gehouden met de uitkomsten van de inventarisatie?

Antwoord:

Voor vervangingen en renovatie heb ik tot 2028 ruim € 4 miljard uitgetrokken op het Infrastructuurfonds voor het hoofdwegennet en het hoofdvaarwegennet. Deze reservering is met name bepaald aan de hand van de stichtingsjaren en de ontwerplevensduur van de objecten. Aan de hand van de resultaten van uitgevoerde inspecties en nader onderzoek naar de toestand van de kunstwerken en andere objecten wordt dit beeld verfijnd en ontstaat een beeld van waar op een termijn van ca. 5 tot 15 jaar vervanging of renovatie aan de orde zal zijn. Vervolgens wordt een concrete planning opgesteld voor de objecten die binnen een termijn van 5 tot 8 jaar aan vervanging of renovatie toe zijn. Voor de vervanging of renovatie van deze objecten wordt dan de voorbereiding concreet ter hand genomen. Deze planning wordt elke 2 tot 3 jaar herijkt op basis van inspecties en onderzoeksresultaten. Zoals toegezegd (Kamerstuk 33 930 A, nr. 5) zal in de ontwerpbegroting 2016 een nadere onderbouwing worden opgenomen van de vervangingsopgave langs de hierboven geschetste lijn. Uiteraard kan de feitelijke toestand van de objecten mee- of tegenvallen bij inspecties. Afhankelijk hiervan, zal ik bezien of de middelen voor vervangingen en renovaties toereikend zijn, dan wel dat beperkingen aan het gebruik moeten worden gesteld als beheersmaatregel.

Voor spoor is de systematiek anders en zijn ook de vervangingen ondergebracht in de prestatiesturing. Ik stel middelen beschikbaar voor beheer, onderhoud en vervanging. Voor de periode 2014–2019 gaat het om gemiddeld ruim € 500 miljoen per jaar, zie IF artikel 13.02.

De afspraken met betrekking tot LCC zijn opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)-spelregelkader en worden toegepast bij investeringsbeslissingen op alle netwerken.

17

Vraag:

Is er sprake van gevaarlijke situaties ten aanzien van de onderhoudssituatie van oudere bruggen, viaducten en tunnels?

Antwoord:

Nee, er is geen sprake van gevaarlijke situaties. Rijkswaterstaat voert met regelmaat visuele en technische inspecties uit op haar hele areaal. Dit cyclische inspectieprogramma, aangevuld met analyses op basis van de levensduur van objecten, leidt tot een aanpak en een programmering van renovatie en vervanging. Op deze manier zorgt Rijkswaterstaat voor een veilige situatie op bruggen, viaducten en tunnels. Wel komt het voor dat uitkomsten van deze inspecties en analyses soms tegenvallen en er

worden dan altijd direct maatregelen genomen om de veiligheid te waarborgen.

18

Vraag:

Is er een actueel beeld van de staat van onderhoud van alle tunnels, bruggen en viaducten met een daarop toegesneden herstelprogramma?

Antwoord:

Rijkswaterstaat voert doorlopend beheer en onderhoud uit op het areaal. Hierbij wordt ook de staat van tunnels, bruggen en viaducten geïnspecteerd en gemonitord. Op basis hiervan wordt het beheer en onderhoud ingepland. Wanneer uit inspecties of aanvullende analyses blijkt dat renovatie of vervanging noodzakelijk is, dan wordt het object opgenomen in het programma Vervanging en Renovatie. De tunnels, bruggen en viaducten waar dit voor geldt zijn in de begroting opgenomen.

19

Vraag:

In hoeverre gaan de kosten ten behoeve van onderhoud en beheer voor Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) de komende jaren – mede in verband met de inspanningen op het gebied van Intelligent Transport Systems (ITS) en de ontwikkelingen op de automarkt en ICT – omlaag?

Antwoord:

De internationale ontwikkelingen in de automarkt en ITS gaan snel. De individuele informatievoorziening aan weggebruikers, voor, tijdens en na de reis wordt steeds beter. Dit biedt kansen voor slimmer en daarmee kosteneffectiever verkeersmanagement. Het is een markt in ontwikkeling, die ook voor het Nederlandse bedrijfsleven volop mogelijkheden biedt. Het is mijn ambitie om deze kansen te benutten, en daarmee een geleidelijke afname van de publieke investeringen in DVM systemen te realiseren en tegelijkertijd de bereikbaarheid te verbeteren. Rijkswaterstaat vertaalt deze ontwikkelingen door naar realistische investeringsstrategieën in haar DVM systemen, waarbij in de afwegingen rekening wordt gehouden met de mogelijke effecten op het gebied van veiligheid en leefbaarheid. Het budget voor verkeersmanagement wordt in de periode 2015–2020 geleidelijk met 10% afgebouwd.

20

Vraag:

Kan er een toelichting worden gegeven op de uitgaven ten behoeve van landschap en milieu? Hoe verhouden deze uitgaven zich tot het budget in het kader van het meerjarenplan geluidssanering?

Antwoord:

De uitgaven voor Landschap en Milieu betreffen bijvoorbeeld uitgaven voor bermonderhoud, uitgaven voor het opruimen van zwerfvuil, uitgaven voor bodembescherming en ook de uitgaven die nodig zijn om de geluidsproductieplafonds (GPP) na te leven door aanleg van stiller asfalt of door het realiseren van geluidsschermen.

De uitgaven voor naleving van GPP's zijn opgenomen binnen het onderhoudsartikel omdat deze uitgaven onderdeel zijn van het reguliere proces van beheer en onderhoud, waarmee toekomstige ongecontroleerde groei van de geluidsbelasting wordt tegengegaan.

Dit in tegenstelling tot de uitgaven voor het MeerjarenProgramma Geluidssanering. De sanering is een eenmalig project gericht op het verbeteren van bestaande situaties met een hoge geluidsbelasting en wordt als separaat programma binnen het aanlegartikel verantwoord. Het

hiervoor gereserveerde budget van € 258 mln is opgenomen in het projectoverzicht bij artikel 12.03.02.

21

Vraag:

Kunt u een uitsplitsing geven van de verdeling «beheer en onderhoud»? Waar gaat dit geld heen binnen de genoemde categorieën?

Antwoord:

Ja. In de taartdiagram op pagina 17 in de begroting IF is een procentuele verdeling gegeven van de beheer- en onderhoudskosten voor verhardingen, kunstwerken (bruggen en viaducten), DVM, verkeersvoorzieningen, landschap en milieu.

De uitgaven voor het beheer en onderhoud bestaan hoofdzakelijk uit:

- Uitgaven voor onderhoud van verhardingen waaronder het herstel van vorstschade en het zoveel mogelijk voorkomen daarvan.
- Uitgaven voor onderhoud van kunstwerken.
- Uitgaven voor onderhoud aan DVM-systemen zoals matrixborden, informatiepanelen en verkeerscentrales.
- Klein variabel en vast onderhoud aan verkeersvoorzieningen, zoals onderhoud aan bermen, geleiderail, bewegwijzering, geluidsschermen en verlichting.
- Uitgaven voor landschap en milieu, onder meer voor naleving van geluidproductieplafonds, bermonderhoud etc.

22

Vraag:

Kan er een toelichting worden gegeven op de genoemde technische en bestuurlijke risico's – zowel de kans dat het risico bewaarheid wordt als de omvang van dit risico – met betrekking tot het Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA), A1-A6, A9-A6? Welke mitigerende maatregelen zullen er genomen worden?

Antwoord:

De aanpak van Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) is een omvangrijk programma met een taakstellend budget van € 4,7 mld. Zoals elk project heeft ook dit programma te maken met bestuurlijke en technische risico's. Hierbij valt bij bestuurlijke risico's te denken aan de verlaagde bijdrage van één van de partners wat een ontwerpaanpassing vraagt, zoals bijvoorbeeld bij nieuwe afspraken door de verlaging van bijdrage van Amstelveen aan het programma. Bij technische risico's betreft dit bijvoorbeeld het inpassen van een tunnel in stedelijk gebied, zoals bij het deeltraject A9 Gaasperdammerweg. Binnen het programma is hiervoor een bij de fase van het project passende (financiële) voorziening getroffen. Omdat van drie deeltrajecten de aanbesteding nog niet volledig is doorlopen, zijn gezien de omvang van het programma de gebruikelijke risico's ook in de ontwerpbegroting 2015 genoemd. Zoals aangegeven, zal ik u in de ontwerpbegroting 2016, na aanbesteding van het derde deeltraject A9 Gaasperdammerweg, nader informeren over de stand van zaken binnen het programma.

23

Vraag:

Kunt u een toelichting geven op de oorzaken van de verschillen tussen raming en budget ten aanzien van de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, waarbij het taakstellend budget, naast toevoeging van prijsindexatie 2014, bij het ontwerp-tracébesluit als gevolg van een verschil tussen raming en budget met 49 mln. euro is verhoogd?

Antwoord:

In het projectbudget bij het ontwerp Tracébesluit van de Zuidelijke Ringweg Groningen waren de in- en externe kosten van Rijkswaterstaat en de voorbereidingskosten voor de realisatie ten onrechte niet meegenomen. Het taakstellend budget is hierop in de ontwerpbegroting 2015 bijgesteld en in lijn gebracht met de raming en de bestuurlijke afspraken hierover met de regio.

24

Vraag:

Kunt u een toelichting geven of door de overboeking van 60 mln. euro vanuit de reservering Life Cycle Costing (LCC) naar de reservering Beheer en Onderhoud Blankenburgverbinding volledig rekening is gehouden met de beheer- en onderhoudskosten of dat dit komt bovenop het reeds ingeschatte bedrag voor beheer en onderhoud?

Antwoord:

Het is gebruikelijk om bij een voorkeursbeslissing de volledige kosten van beheer en onderhoud te ramen en vervolgens te reserveren. In 2013 is dit gedaan voor de Blankenburgverbinding. De kosten zijn geraamd op 79 mln euro. Door overboeking van ondermeer 60 mln euro uit het onderdeel reservering LCC zijn de volledige kosten voor beheer en onderhoud voor dit project daardoor nu specifiek gereserveerd onder de noemer Beheer en Onderhoud Blankenburgverbinding.

25

Vraag:

Kunt u een toelichting geven op de wijze waarop Design, Build, Finance and Maintain (Operate) (DBFM(O)) in het Infrastructuurfonds is verwerkt? Op welke beleidsartikelen wordt wat geboekt? Kunt u ook een laatste stand van zaken geven met betrekking tot de DBFM-dealflow?

Antwoord:

De betaalde beschikbaarheidsvergoedingen voor DBFM-contracten worden verantwoord onder artikel onderdeel Geïntegreerde contractvormen van het betreffende artikel. Deze betalingen hebben betrekking op zowel de ontwerp, aanleg- en financieringskosten alsmede de onderhoudskosten. De verplichtingen worden opgenomen onder de verplichtingen van het artikel op het moment van aangaan van het contract. Op dit moment zijn er alleen nog afgesloten contracten op het Hoofdwegennet (art 12) en voor de HSL-infrastructuur (art 13).

In 2014 zijn er op het Hoofdwegennet 6 DBFM-projecten in realisatie (N33, Coentunnel, A15 MaVa) of reeds in exploitatie (A12 Lunetten Veenendaal, N31 Leeuwarden Nijega, A59). Voor de A12 Ede-Grijsoord en SAA A9 Gaasperdammerweg wordt dit jaar de aanbesteding afgerond en wordt een start gemaakt met de realisatiefase. Bij het Project N18 en de Derde Kolk Beatrixsluis zal in 2014 de aanbesteding starten. In 2015 staat voor 6 projecten (A27/A1 Utrecht Eemnes Amersfoort, Blankenburgtunnel, A13/A16 Rotterdam, Zeetoegang IJmond, Sluis Eefde, Toekomst Afsluitdijk) de start van de aanbesteding gepland. Alle projecten groter dan € 60 miljoen worden (via de public private comparator) getoetst op PPS meerwaarde. In de Voortgangsrapportage wordt vervolgens verantwoording afgelegd of deze projecten al dan niet als DBFM project worden aanbesteed. Voor een vollediger beeld van de stand van zaken wordt verwezen naar de eerstvolgende voortgangsrapportage, die naar verwachting in november zal verschijnen.

26

Vraag:

Wat zijn de prognoses met betrekking tot de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI) voor de toekomst en wat betekent dit voor de budgettaire ruimte?

Antwoord:

Het CPB raamt in het voorjaar de prognoses met betrekking tot de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI) voor het lopende jaar en het jaar dat daarop volgt. Volgens deze raming stijgt de IBOI over het jaar 2015 met 1¼%. Het kabinet reserveert jaarlijks budget voor prijsbijstelling van de begrotingshoofdstukken op een aanvullende post. De omvang van deze aanvullende post is gekoppeld aan de omvang van geraamde stijging in de IBOI. In het voorjaar vindt binnen het kabinet besluitvorming plaats over het al dan niet toekennen van de prijsbijstelling. Indien er tot toekenning wordt besloten dan wordt de budgettaire ruimte van de vakdepartementen gecompenseerd voor de verwachte prijsstijgingen.

27

Vraag:

Wat betekent de 639 mln. euro aan besteedbare ruimte in 2015, 2016, 2017 binnen begrotingspost 12.07 en verder? Hoe verhoudt zich dit nog tot de zogenoemde minregel bij het investeringsprogramma?

Antwoord:

Op dit artikelonderdeel wordt de totale investeringsruimte tot en met 2028 verantwoord voor het Hoofdwegennet van € 639 mln. Deze is beschikbaar voor risico's en in de in het najaar 2013 aangekondigde brede MIRT-onderzoeken i.h.k.v. bereikbaarheid. Door inpassing van de prijsbijstelling (tranche 2013 en 2014) is een minregel ontstaan. Dit betekent voor de jaren 2015 t/m 2017 dat er geen investeringsruimte beschikbaar is.

28

Vraag:

Waarom is voor deze projecten gekozen bij de invulling van de investeringsruimte?

Antwoord:

De ophoging van verschillende taakstellende projectbudgetten hangen samen met een scopewijziging van de projecten en/of nieuwe raming. Daarnaast is bij een aantal projecten naar aanleiding van bestuurlijke afspraken budget gereserveerd.

29

Vraag:

Wat was het saldo van mee- en tegenvallers?

Antwoord:

Voor wegen was dit een positief saldo van € 11 mln.

30

Vraag:

Wanneer verwacht u de resterende 639 mln. euro in te vullen?

Antwoord:

In het najaar van 2013 heb ik u geïnformeerd over de invulling van de resterende investeringsruimte op de wegenonderdelen van het Infrastructuurfonds (Kamerstuk 33 750-A, nr. 25). Deze investeringsruimte is beschikbaar voor risico's en in deze brief aangekondigde brede MIRT-onderzoeken.

31

Vraag:

Kan worden aangegeven welke druk door ProRail wordt gesignaleerd? Welke risico's bestaan er dat de budgetten ten behoeve van onderhoud, beheer en vervanging moeten worden verhoogd?

Antwoord:

Voor de periode tot en met 2017 zijn de beschikbare middelen in evenwicht met de verwachte uitgaven. Voor de periode vanaf 2018 signaleert ProRail druk op de budgetten. Om vast te kunnen stellen of en in welke mate de door ProRail afgegeven budgetbehoefte en het beschikbare budget niet in overeenstemming zijn, zullen de financiële reeksen van ProRail in 2014/2015 worden geaudit. Op dit moment kan ik dus niet aangeven of het een risico bestaat dat de budgetten ten behoeve van onderhoud, beheer en vervanging moeten worden verhoogd. In de begroting van 2016 wordt de stand van zaken van het onderzoek opgenomen.

32

Vraag:

Op welke wijze wordt het bedrijfsleven, ook financieel gezien, betrokken bij de oplossing van de problematiek rondom de G3- en G4- masten?

Antwoord:

De ministeries van Infrastructuur en Milieu en van Economische Zaken hebben gezamenlijk een subsidieregeling in het leven geroepen om de zogenaamde GSM-R(ail)-communicatie-apparatuur in treinen bestendig te maken tegen mogelijke storingen als gevolg van 3G- en 4G-telecommunicatie. Spoorvervoerders en eigenaren van in Nederland toegelaten spoorvoertuigen kunnen gebruik maken van deze subsidieregeling. Deze organisaties uit de spoorsector kunnen voor de realisatie van de vereiste verbetermaatregelen opdrachten verlenen aan bedrijven die gekwalificeerd zijn op dit gebied, bijvoorbeeld voor de aanschaf en het testen en inbouwen van de apparatuur. In aanvulling daarop is ook ProRail voornemens haar GSM-R-infrastructuur-netwerk te verbeteren. Ook hiervoor worden daarvoor gekwalificeerde bedrijven ingeschakeld.

33

Vraag:

Waarom is de punctualiteit in 2015 lager dan in 2013?

Antwoord:

De prognoses voor 2015 voor punctualiteit HRN en reizigersverkeer totaal liggen iets onder het gerealiseerde niveau van 2013, omdat er rekening is gehouden met het feit dat een aantal grote stations in verbouwing zijn. Overigens liggen de prognoses voor 2015 voor punctualiteit regionale series en goederenvervoer iets boven het gerealiseerde niveau van 2013.

34

Vraag:

Wordt in het landelijk programma aanpak overwegen ook de mogelijkheid meegenomen om knipperlichten te installeren bij bijvoorbeeld overgangen voor boeren?

Antwoord:

Het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) heeft tot doelstelling verbeteren van veiligheid en doorstroming op overwegen met slimme kosteneffectieve maatregelen, zodat het aantal incidenten, of de kans daarop vermindert. Daarbij worden in eerste instantie die overwegen

aangepakt waar de meeste winst op het gebied van veiligheid én doorstroming kan worden geboekt. Ook worden in het kader van het LVO generieke maatregelen ontwikkeld, die op alle overwegen toepasbaar zijn en daarmee de veiligheid kunnen verbeteren. Daarnaast werkt ProRail op dit moment binnen het Programma Verbeteren Veiligheid op Overwegen (PVVO) aan het terugdringen van Nabo's (Niet-actief beveiligde overwegen) door opheffing of aanbrengen van beveiliging.

35

Vraag:

Wat is de verklaring voor de meerkosten voor de openbaar vervoersterminal in Breda?

Antwoord:

De mutatie in de begroting bedraagt € 11,4 mio. Hiervan wordt € 2,1 mio verklaard door meerkosten als gevolg van tegenvallende prestaties bij de uitvoering van het geluidsscherm, dat naar aanleiding van de aanleg van het derde perron wordt gerealiseerd. Het geluidsscherm moest daarom tegen hogere realisatiekosten opnieuw worden aanbesteed.

De overige meerkosten zijn veroorzaakt door achteraf gezien onvoldoende dekking voor stationsvoorzieningen, zoals bewegwijzering, camera's, liften en roltrappen en veiligheidsvoorzieningen op last van de brandweer.

36

Vraag:

Welke investeringen worden in 2015 gedaan die de aansluiting van het goederenvervoer per spoor naar het buitenland verbeteren?

Antwoord:

In 2015 wordt op artikel 13.03.02 (realisatie spoorwegen goederenvervoer) in totaal € 65 miljoen aan uitgaven voorzien, waarvan het project Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua het merendeel (€ 47 miljoen) voor zijn rekening neemt. Dit betreft onder meer de aanleg van ERTMS op de resterende ERTMS-eilanden in Nederland (Kijfhoek en Zevenaar). Ook wordt in Zevenaar de stroomsterkte geharmoniseerd.

Daarnaast financiert ProRail de activiteiten ten behoeve van de zgn.

«corridor one stop shop». In Beverwijk wordt geïnvesteerd in langere aankomst- en vertreksporen.

In het implementatieplan van de spoorgoederencorridor Rotterdam-Genua hebben de betrokken Ministers in december 2013 de gezamenlijke doelstelling uitgesproken om in 2018 ERTMS op de corridor te implementeren. Momenteel wordt dit verder uitgewerkt. In het plan staat ook het faciliteren van lange treinen op de agenda. Er is een eerste studie uitgevoerd door de infrastructuurbeheerders.

Zoals in de ERTMS railmap is voorzien, wordt ERTMS uiterlijk in 2020 uitgerold op de spoorverbinding Rotterdam-Antwerpen.

37

Vraag:

Wordt er voor de spoorverbinding met het noorden gekeken naar reistijdverkorting met Leeuwarden door een andere afstemming en aansluiting van spoorlijnen op elkaar?

Antwoord:

In het kader van o.a. de motie De Rouwe/Hoogland (Kamerstuk 29 984, nr.510) worden de mogelijkheden voor reistijdverkorting naar Noord-Nederland en andere landsdelen bezien. Daarbij worden onder meer de uitkomsten van de door NS, Prorail, Arriva en de Noordelijke Regio aangekondigde analyses betrokken. Noord-Nederland maakt binnenkort de resultaten bekend. Daarnaast werkt het Rijk samen met de decentrale

overheden, regionale vervoerders, NS en Prorail aan een brede knooppuntenanalyse. De betrokken partijen kijken hiervoor expliciet naar het verbeteren van de aansluitingen tussen het hoofdrailnet en decentraal spoor. De eerste uitkomsten hiervan zullen worden besproken aan de OV en Sportafels van februari/maart 2015.

38

Vraag:

Betaalt NS Stations ook mee aan nieuwe stationsprojecten zoals de stations Amsterdam Zuidas of Zuid World Trade Center (WTC), of doet NS Stations slechts de exploitatie?

Antwoord:

Van de 4 miljard die tot 2020 aan vernieuwbouw van stations wordt besteed, wordt ongeveer 350 miljoen door NS betaald (zie Kamerstuk 29 984, nr. 483, vraag 3 van leden van de ChristenUnie-fractie). Het Rijk heeft het belangrijkste aandeel in de bijdrage aan stations vanuit het principe dat het Rijk de kosten voor het basisstation betaalt omdat hiermee de publieke belangen worden gediend zoals beschreven in de Lange termijn spooragenda.

39

Vraag:

Worden de veiligheidsmaatregelen al uitgevoerd in de Drechtsteden?

Antwoord:

Het benodigde onderzoek voor extra maatregelen ter verbetering van de externe veiligheid langs het spoor in Dordrecht en Zwijndrecht (in het kader van Basisnet) is medio 2014 afgerond. De Drechtsteden en lenM zijn het eens over de uit te voeren maatregelen. Begin november 2014 ondertekenen Dordrecht, Zwijndrecht en de Staatssecretaris van lenM een overeenkomst waarin de bijdrage van elke partij aan de veiligheidsverbetering is vastgelegd. Deze ondertekening markeert de start van het uitvoeringstraject van de spoorse maatregelen.

40

Vraag:

Is er al zicht op meer middelen voor de Calandbrug? Hoeveel is hier nog nodig en welke partijen gaan dit mede financieren en voor welk bedrag? Wanneer kan de uitvoering worden opgepakt en moeten er eerst nog onderzoeken worden gedaan? Zo ja, welke?

Antwoord:

Voor de Calandbrug is er € 157 mln. gereserveerd in de begroting. Van dat bedrag kan de grootschalige renovatie worden uitgevoerd. De renovatie is het nulalternatief in de verkenning waarin is onderzocht welke alternatieven er naast het levensduurprobleem, ook een oplossing zijn voor het capaciteitsknelpunt. De verkenning is inmiddels afgerond en daaruit blijkt dat de alternatieven die ook een oplossing vormen voor het capaciteitsprobleem alle zo'n € 250 mln. duurder zijn dan het nulalternatief. In het traject dat moet leiden tot het Voorkeursbesluit zoeken partijen nu uit welke mogelijkheden er zijn om de kosten te verlagen en welke financieringsmogelijkheden er zijn. Indien de betrokken partijen een hogere bijdrage vanuit lenM willen betrekken bij de besluitvorming dan kan dit alleen verlopen via de herijking van de programma's en projecten zoals deze wordt uitgevoerd in het kader van de Lange termijn Spooragenda.

41

Vraag:

Hoeveel financiële ruimte is er nog beschikbaar binnen het budget voor de Hogesnelheidslijn (HSL)-Zuid?

Antwoord:

Op dit moment is geen sprake van vrije ruimte binnen de HSL-budgetten. Voor de afwikkeling van de restpunten («nazorg», zie ook vraag 203 bij HXII) HSL-Zuid is in de jaren 2014–2016 nog € 8 mln beschikbaar. Hier staan ook uitgaven voor geprogrammeerd. Op IF 13.03 is nog € 29 miljoen beschikbaar in de risicoreservering. Hier staan de resterende projectrisico's tegenover. Voor uitgebreidere informatie hierover verwijs ik naar de Voortgangsrapportages HSL-Zuid.

42

Vraag:

Wanneer wordt besloten of er tot herfinanciering van de schulden bij ProRail wordt overgegaan en wat zijn de budgettaire consequenties indien tot schuldreductie wordt overgegaan?

Antwoord:

De aflossingen van de resterende drie bestaande leningen bij ProRail vinden plaats in 2017 (€ 166 mln), 2020 (€ 75 mln) en 2027 (€ 73 mln). In de huidige beschikbare middelen is schuldreductie voor deze leningen niet voorzien.

In zijn algemeenheid geldt dat voor alle nog resterende aflossingen van leningen bij ProRail per geval op het betreffende moment wordt bekeken of er voldoende middelen op het IF beschikbaar zijn voor schuldreductie of dat moet worden overgegaan tot herfinanciering. Ingeval van schuldreductie moet het bedrag voor de aflossing worden ingepast in de begroting en kan de bijbehorende rentereeks vrijvallen in de begroting.

43

Vraag:

Kunt u een toelichting geven op de verlaging van het Infrastructuurfonds na 2020? Ziet de verlaging van het Infrastructuurfonds na 2020 op artikel 13 of is dit breder? Op welke wijze is de bijdrage van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu budgettair verwerkt?

Antwoord:

Voor het eerste deel van de vraag verwijs ik kortheidshalve naar het antwoord op vraag 3. De verlaging is voorlopig technisch verwerkt op artikel 18. Bij de volgende verlenging van het Infrastructuurfonds wordt besloten op welke wijze deze ingepast wordt binnen de begroting van het Infrastructuurfonds.

44

Vraag:

Wat betekent de ruimte van 992 mln. euro in begrotingspost 13.08 voor de besteedbare ruimte in 2015, 2016, 2017 en verder? Hoe verhoudt zich dit nog met de zogenoemde minregel bij het investeringsprogramma? Wat zijn de genoemde risico's, welke omvang en kans en welke mitigerende maatregelen zijn er? Is de keuze om geen indexatie toe te passen eenmalig of is het de bedoeling om dit structureel door te voeren? Waarom is hier alleen bij het artikel «spoor» voor gekozen?

Antwoord:

Op dit artikelonderdeel wordt de totale investeringsruimte tot en met 2028 verantwoord voor het Spoorwegen van € 992 mln. De investeringsruimte is onder meer beschikbaar voor risico's en zal worden betrokken bij de herijking in het kader van de LTSa. Door inpassing van de prijsbijstelling

(tranche 2013 en 2014) is een minregel ontstaan. Dit betekent voor de jaren 2015 t/m 2017 dat er per saldo geen investeringsruimte beschikbaar is.

De voornaamste risico's waarmee rekening wordt gehouden zijn de uitkomsten van het onderzoek naar de financiële meerjarenreeksen van het programma beheer, onderhoud en vervanging (zie blz 32 van het IF 2014) en projectoverstijgende risico's om het bestaande programma te realiseren. In afwachting van het genoemde onderzoek naar de meerjarenreeksen is ook een reservering opgenomen voor de prijsbijstelling 2014 voor het programma beheer, onderhoud en vervanging.

Voor het aanlegprogramma wordt in principe de lijn gevolgd dat de projectbudgetten jaarlijks worden opgehoogd met het daadwerkelijk door Financiën uitgekeerde bedrag aan prijsbijstelling. Voor 2014 is de lijn gevolgd zoals beschreven in het antwoord op IF vraag 5.

45

Vraag:

Waarom wordt er 13,5 mln. euro aan ontvangsten niet gerealiseerd in begrotingspost 13.09?

Antwoord:

Het betreft hier een afboeking op het saldo van de bijdragen van derden voor aanlegprojecten uit het verleden. Alle bijdragen tot en met 2013 zijn ontvangen en resteert er feitelijk geen saldo meer. Zie hiervoor ook de toelichting op «begrotingsmutatie 8» op pagina 93/94.

46

Vraag:

Wat betekent de ruimte van 369 mln. euro in begrotingspost 14.01.04 voor de besteedbare ruimte in 2015, 2016, 2017 en verder? Hoe verhoudt zich dit nog met de zogenoemde minregel bij het investeringsprogramma?

Antwoord:

Op dit artikelonderdeel wordt de totale investeringsruimte tot en met 2028 verantwoord op IF Art. 14 Reg/Lok van € 369 mln. Door inpassing van de prijsbijstelling (tranche 2013 en 2014) is een minregel ontstaan. Binnen deze investeringsruimte is € 8 mln beschikbaar in de jaren 2015 t/m 2017 samen.

47

Vraag:

Wat wordt er bedoeld met «in principe» in de zin «het Regionale Mobiliteitsfonds Regiospecifiek Pakket (RMf RSP) is beschikbaar voor projecten, die in principe kunnen worden gerealiseerd voor 2020»?

Antwoord:

Met «in principe» wordt bedoeld dat die projecten zonder ingrijpende wijziging van omstandigheden of budget voor 2020 kunnen worden gerealiseerd.

48

Vraag:

Kunt u aangeven bij welke posten uitgaven worden gedaan aan marifonie? Kunt u daarbij tevens aangeven over welke bedragen dit gaat en welk doel deze uitgaven hebben? Kunt u dat aangeven voor de jaren 2013 tot en met 2017? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

De kosten voor marifonie worden niet expliciet benoemd in de begroting, maar vallen grotendeels onder Beheer en Onderhoud, vervanging en

aanleg op het hoofdvaarwegennet. Bij een droge brug (Rijksweg over provinciaal water) valt de marifonie vaak onder de het Beheer en Onderhoud van het Hoofdwegennet. Deze beheer en onderhoudsuitgaven zijn bedoeld om de marifonie in stand te houden. De vervanging of het onderhoud van dergelijke installaties maken deel uit van de contracten die in de markt worden gezet voor deze projecten. Hierdoor is het niet mogelijk de kosten hiervan verbijzonderd inzichtelijk te maken.

49

Vraag:

Kunt u uitgebreid toelichten of de huidige marifooninfrastructuur voldoet aan de eisen die worden gesteld aan frequentievergunningen, dekkings-eisen en het gewenste onderhoudsniveau? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

De huidige marifooninfrastructuur voldoet aan de eisen die zijn gesteld aan de dekking en het gewenste onderhoudsniveau ten aanzien van de beschikbaarheid van de marifooninfrastructuur. De eisen met betrekking tot marifoondekking zijn gebaseerd op de daarvoor relevante wet- en regelgeving.

Er is sprake geweest van afwijkingen van de vergunningen voor gebruik van de frequentieruimte. Rijkswaterstaat heeft alle installaties laten inspecteren op dit punt en de geconstateerde gebreken zijn op 1 oktober 2014 opgelost of de betreffende vergunningen zijn gewijzigd.

50

Vraag:

Kunt u toelichten welke rol marifonie op de vaarwegen speelt in relatie tot de veiligheid op het water voor zowel de beroeps- als de pleziervaart? Op welke delen van de vaarwegen moet er sprake zijn van marifoniedekking?

Antwoord:

De marifoon is een belangrijk veiligheidsmiddel aan boord van zowel beroeps- als pleziervaart. Het is voor de pleziervaart echter geen verplichte uitrusting.

Voor communicatie met behulp van marifoon tussen schepen onderling is geen ondersteunende walinfrastructuur benodigd.

De marifoon of VHF portofoon is het communicatiemiddel om met de vaarwegbeheerder te communiceren. De marifooninstallaties van Rijkswaterstaat zijn bedoeld om te kunnen communiceren met de vaarweggebruiker in het kader van brug- of sluisbediening, verkeersmanagement en incidentenmeldingen.

De delen van de vaarwegen waar sprake moet zijn van marifoondekking, zijn vastgelegd in de relevante regelingen en bekendmakingen (zoals de Regeling communicatie Rijkswateren) of gemarkeerd met verkeerstekens waarbij is aangegeven dat er een verplichting is om gebruik te maken van marifoon.

51

Vraag:

Wat betekent de ruimte van 128 mln. euro in begrotingspost 15.07 voor de besteedbare ruimte in 2015, 2016, 2017 en verder? Hoe verhoudt zich dit nog met de zogenoemde minregel bij het investeringsprogramma?

Antwoord:

Op dit artikelonderdeel wordt de totale investeringsruimte tot en met 2028 verantwoord voor het Hoofdvaarwegennet van € 128 mln. De investeringsruimte is beschikbaar voor risico's. Door inpassing van de prijsbij-

stelling (tranche 2013 en 2014) is een minregel ontstaan. Dit betekent voor de jaren 2015 t/m 2017 dat er geen investeringsruimte beschikbaar is.

52

Vraag:

Wordt er met centrale bediening van bruggen en sluizen ook gestreefd naar bediening van 24 uur per dag? Welke versoberingen zijn er doorgevoerd in de bediening van sluizen?

Antwoord:

Centralisatie van bediening is een vorm van modernisering en automatisering van de bedieninrichting van een brug of sluis. Hierdoor kunnen in een aantal gevallen personeelskosten worden verlaagd of wordt efficiëntere inzet mogelijk. Het verruimen van een bestaand bedieningsregime naar 24-uurs bediening leidt zowel bij lokale bediening als bij bediening op afstand tot aanvullende kosten. De meerkosten van invoering van 24-uurs bediening bij bediening op afstand zijn wel lager. Op de hoofdtransportassen streef ik 24-uurs bediening na evenals op de meeste hoofdvaarwegen. Met de wensen van de markt en sectoren probeer ik zoveel mogelijk rekening te houden. In mijn brief aan de Kamer (Kamerstuk, 33 750 A, nr. 54) heb ik aangegeven welke versoberingen ik doorvoer op de brug- en sluisbediening.

53

Vraag:

Is er al zicht op een locatie voor de ligplaatsen bij de Merwedes? Hoeveel ligplaatsen voor de binnenvaart verdwijnen er en hoeveel komen er bij?

Antwoord:

De behoefte aan overnachtingsplaatsen rond het splitsingspunt van de Merwedes in de periode 2020–2030 is vastgesteld op 25 plaatsen, waaronder 4 plaatsen voor kegelschepen (gevaarlijke stoffen). Op dit moment zijn in de vluchthaven van Gorinchem 7 overnachtingsplaatsen aanwezig, waaronder 2 plaatsen voor kegelschepen. Daarnaast zijn er ankergebieden aanwezig, zodat op dit moment aan de behoefte kan worden voldaan.

Het rijk streeft ernaar omwille van de scheepvaartveiligheid de ankergebieden op de betreffende hoofdvaarweg op te heffen. Hierdoor zal er een tekort aan overnachtingsplaatsen ontstaan. Voordat de ankergebieden kunnen worden opgeheven dienen er naast de 7 reeds aanwezige overnachtingsplaatsen in het gebied rond het splitsingspunt nog 18 extra overnachtingsplaatsen, waaronder 2 kegelligplaatsen, te worden gerealiseerd.

In juni 2013 heeft er consultatie plaatsgevonden naar aanleiding van het startdocument overnachtingsplaatsen Merwedes. Uit de reacties is gebleken dat de Woelse Waard als mogelijke locatie voor overnachtingsplaatsen (inclusief kegelschepen), voor veel onrust in de omgeving zorgt. Als gevolg van de weerstand tegen een overnachtingshaven in de Woelse Waard en de beperkte mogelijkheid tot anders benutten van bestaande gemeentelijke ligplaatsen is voorzien de realisatie van overnachtingsplaatsen in dit gebied over meerdere plekken en over een langere periode te spreiden.

De locaties die op dit moment in beeld zijn voor de realisatie van 10–12 extra overnachtingsplaatsen zijn:

- Herinrichting van de vluchthaven van Gorinchem;
- Nieuwe overnachtingsplaatsen in de Woelse Waard door een minimale inrichting;
- Het anders benutten van gemeentelijke ligplaatsen.

54

Vraag:

Wanneer wordt de verruiming van de vaarweg Eemshaven-Noordzee gerealiseerd?

Antwoord:

Het Tracébesluit is maandag 29 september getekend. Op dit besluit is de Crisis- en herstelwet van toepassing. De termijn om tegen dit besluit in beroep te gaan is zes weken na datum ter inzage legging. Naar verwachting kan het Tracebesluit medio 2015 onherroepelijk zijn. De realisatie zal in het najaar van 2015 kunnen aanvangen. Naar verwachting zal de verruimde vaargeul in 2017 in gebruik kunnen worden genomen. Deze ruime termijn van werkzaamheden is nodig in verband met de beperkte tijd dat de baggerwerkzaamheden, op grond van de Natuurbeschermingswet kunnen plaatsvinden.

55

Vraag:

Wanneer worden de extra ligplaatsen Lemmer-Delfzijl gerealiseerd?

Antwoord:

De extra ligplaatsen bij de sluis van Lemmer (zowel binnendijs als aan de buitenzijde) worden in december 2014 gerealiseerd en opgeleverd.

56

Vraag:

Is er al inzicht ten aanzien van de vraag in hoeverre de beschikbare gelden voor het project European Rail Traffic Management System (ERTMS) toereikend zijn?

Antwoord:

In de Voorkeursbeslissing ERTMS d.d. 11-4-2014 is aangegeven wat de kosten van landelijke invoering zouden zijn en hoe gekomen is tot de scope van de Voorkeursbeslissing. Deze scope betreft de uitrusting van een deel van het spoornetwerk met ERTMS. Ook is aangegeven dat bij de nadere uitwerking in de huidige Planuitwerkingsfase de volgende punten leidend zijn:

- a) Ten minste voldoen aan de EU-verplichtingen om ERTMS in 2020 te hebben ingevoerd op de aangewezen lijnen (Amsterdam-Betuwroute en Kijfhoek-België).
- b) Ten minste voldoen aan de EU-verplichtingen om ERTMS in 2030 te hebben ingevoerd op de aangewezen lijnen.
- c) Voldoen aan de reeds genomen Voorkeursbeslissing over aanleg van ERTMS op de SAAL-corridor (Schiphol/Amsterdam/Almere/Lelystad; 2023).
- d) Voorzien van ERTMS op zoveel mogelijk lijnen uit het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS).
- e) Verbinden met de nu reeds met ERTMS uitgeruste lijnen.
- f) De vervangingsopgave van de huidige treinbeveiliging, de met het oog op een aansluitend netwerk zoveel mogelijk corridorsgewijze uitrol en het tegengaan van transitie tussen het huidige ATB en ERTMS om zodoende een tijdelijke lappendeken van beveiligingssystemen te voorkomen.

Daarnaast is in de Voorkeursbeslissing aangegeven dat in 2022 ERTMS ingebouwd is in al het bestaande materieel dat rijdt op het Nederlandse spoor. Gegeven deze scope uit de Voorkeursbeslissing is het budget toereikend.

57

Vraag:

Hoe ziet het stimuleringsprogramma railterminals er uit en hoeveel budget is hiervoor beschikbaar?

Antwoord:

Spoorgoederenknoppunten in het achterland kunnen een belangrijke rol spelen voor het havennetwerk en voor binnenlandse verladers in het achterland. In 2010 is een beleidskader spoorgoederenknoppunten ontwikkeld met een beleidsvisie op de ontwikkeling van spooraansluitingen, railterminals, openbare laad- en losplaatsen, greenports en dergelijke. In 2012–2013 is een stimuleringsprogramma voor railterminals in uitvoering genomen, genaamd Subsidieregeling Bundeling Goederenstromen voor vervoer op het Spoor (BGS). Dit stimuleringsprogramma heeft als doel het bevorderen van bundelingsinitiatieven en het komen tot een betere benutting van de spoorcapaciteit. Het budget hiervoor is ca. € 3 mln. en er zijn daarmee 8 projecten ondersteunt.

58

Vraag:

Kunt u een overzicht geven van de wijzingen in de tabel in bijlage 1?

Antwoord:

Bijlage 1 geeft voor het Infrastructuurfonds in één overzicht per modaliteit de stand ontwerpbegroting 2015 van de budgetten weer, tot op artikelonderdeel voor de periode 2015–2028.

In bijlage 2 Verdiepingsbijlage is op hetzelfde niveau (artikelonderdeel) en voor dezelfde looptijd (tot en met 2028) de aansluiting met de begroting 2014 gemaakt, en zijn de verschillen meerjarig inzichtelijk gemaakt en toegelicht.

59

Vraag:

Welke prognoses zijn er voor de areaalgroei op beheer en onderhoud van het hoofdwegennet in de periode na 2016? Wat betekent dit structureel gezien voor het budgettaire beslag op het Infrastructuurfonds?

Antwoord:

Bij mijn antwoord op vraag 15 gaf ik aan dat LCC de werkwijze is om de kosten voor aanleg en B&O te bepalen. Op grond daarvan worden de benodigde middelen voor B&O reeds gereserveerd bij het vaststellen van de budgetten voor aanlegprojecten op het artikel verkenningen en planuitwerkingen (IF Art. 12.03.02). De prognose van nieuwe aanleg loopt daarmee gelijk op met de daaraan gekoppelde prognose van B&O. Beheer en onderhoud voor areaalgroei hoofdwegennet is zo structureel opgenomen in het Infrastructuurfonds.

Deze reserveringen zijn terug te vinden in de ontwerpbegroting 2015. Voor projecten waar de scope reeds voldoende vastligt is daaraan invulling gegeven in de reservering van de areaalgroei op artikel 12.02.01 en de reserveringen voor LCC, BenO Blankenburgverbinding en Reservering BenO A1 Apeldoorn – Azelo op artikel 12.03.02. Wanneer een project overgaat naar de realisatiefase worden de beheer en onderhoudskosten toegevoegd aan het artikel beheer en onderhoud (IF Art. 12.02).

Voor de projecten, die in 2011 reeds in procedure waren en tot realisatie zijn gekomen voor 2016, is in de ontwerpbegroting 2015 een bedrag voor B&O areaalgroei toegekend en toegevoegd aan het artikel beheer en onderhoud (IF Art. 12.02). Een resterende benodigde reservering voor deze projecten vanaf 2016 bedraagt volgens huidige inzichten ca € 300 mln. Als de scope en planning van deze projecten voldoende zijn uitgehard zal ik daarvoor de middelen vrijmaken. Besluitvorming hierover verwacht ik bij de ontwerpbegroting 2017 als ik nieuwe afspraken maak over B&O in de periode 2017–2020. Dan wordt opnieuw bezien of de

langjarige budgetbehoefte en middelen in evenwicht zijn en beheer en onderhoud op het juiste niveau wordt gehouden.

60

Vraag:

Is het budget van 35 mln. euro extra voor herstel van de Velsertunnel toereikend? Had dit herstel niet eerder moeten plaatsvinden?

Antwoord:

Ja. Dit bedrag is naar de huidige inzichten toereikend.

Bij de renovatie was het wenselijk om rekening te houden met de nieuwe wettelijke eisen en de standaarduitrusting, die gelden voor landtunnels langer dan 500 meter, die in de Warvv (Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels) zijn vastgelegd. De gewijzigde Tunnelwet is sinds juli 2013 van kracht. De aanbesteding van de renovatie is daarna direct gestart.

61

Vraag:

Kan er een toelichting worden gegeven op de aanbestedingstegenvaller bij het vervangings- en renovatieproject Velsertunnel? Waardoor is deze veroorzaakt?

Antwoord:

Het is niet haalbaar om gebleken om de gelijktijdige afsluiting van beide tunnelbuizen te spreiden over twee zomerperiodes, zoals aanvankelijk was aangenomen. Een langere aaneengesloten periode van de gelijktijdige afsluiting van beide tunnelbuizen is noodzakelijk. Deze wijziging van de uitvoeringsfasering, in combinatie met de forse boetes die in het contract zijn opgenomen op het niet tijdig opleveren van de gerenoveerde tunnel, heeft een prijsopdrijvend effect gehad. Daarnaast zijn de kosten van de tunneltechnische installaties in eerste instantie te laag geraamd.

62

Vraag:

Wat betekent de nadere onderbouwing van de vervangingsopgave die in de ontwerpbegroting 2016 zal worden opgenomen voor de gereserveerde bedragen in het Infrastructuurfonds? Hoe groot is de kans dat er aanvullende financiële middelen noodzakelijk zijn en wat is het financiële /budgettaire beslag voor alle beleidsartikelen (12, 13, 15, 18 en 3)? In hoeverre wordt er bij alle nieuwe investeringen bij alle beleidsartikelen rekening gehouden met de life cycle cost?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 16.

63

Vraag:

Kunt u – naar aanleiding van de budgetflexibiliteit voor de periode 2014–2028 voor aanleg, planuitwerkingen en verkenningen – aangeven op welke wijze in de budgetten rekening is gehouden met beheer, onderhoud en vervangingen? Welk percentage is hiervoor bestemd? Welke ruimte is er binnen het kader «gebonden» om hier wijzigingen in aan te brengen?

Antwoord:

De grafieken voor de budgetflexibiliteit voor de periode 2014–2028 hebben alleen betrekking op de aanlegbudgetten voor planuitwerking en verkenningen (artikelonderdeel.03).

De reguliere budgetten voor beheer, onderhoud en vervangingen staan op aparte artikelonderdelen (.02) en maken geen onderdeel uit van de aanlegbudgetten voor planuitwerking en verkenningen. Deze budgetten

voor beheer, onderhoud en vervangingen worden voor 100% beschouwd als verplicht.

Naast deze reguliere budgetten voor beheer en onderhoud en vervangingen (op de artikelonderdelen.02) zijn op het onderdeel aanleg planuitwerking en verkenningen binnen de categorie «gebonden» reserveringen getroffen voor nog aan de artikelonderdelen voor beheer, onderhoud en vervangingen toe te delen LCC en areaal. Zie voor nadere uitleg de bijlagen «Begroting beheer, onderhoud, vervanging en renovatie RWS» bij de Infrafondsbegrotingen 2014 en 2015. Deze gelden zijn nodig om de infrastructuur op orde te houden.