

Vergaderjaar 2020–2021

35 570 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2021

Nr. 8

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 10 november 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, 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 7 oktober 2020 voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 27 oktober 2020 zijn ze door de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat beantwoord.

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Van der Zande

Vraag 1:

Is het extra geld voor de A12/A27 niet veel te weinig, gezien de verwachte extra uitgaven door de damwanden?

Antwoord:

Het Tracébesluit, waarin het bouwen in de bak bij Amelisweerd is opgenomen, zal rekening houden met een constructie met damwanden. Vooraf aan het vaststellen van het Tracébesluit, dat dit najaar is gepland, zal het benodigde budget in lijn worden gebracht met de nieuwe raming. U zult hier te zijner tijd over worden geïnformeerd.

Vraag 2:

Hoeveel stikstofrechten moeten worden opgekocht om de zeven Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)-projecten te kunnen realiseren en hoeveel geld kost dat? Ten laste van welke begroting komt dit?

Antwoord:

Conform de Kamerbrief van 13 november 2019 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, 35 334, nr. 1) zijn de daarin genoemde maatregelen (het novemberpakket) bedoeld voor de bouw van 75.000 woningen en de realisatie van de zeven MIRT-projecten. Het is afhankelijk van de vulling van het stikstofregistratiesysteem (SSRS) of voor de zeven MIRT-projecten nog aanvullende mitigerende en/of compenserende maatregelen moeten worden getroffen.

Vraag 3:

Kunt u vertellen hoeveel procent van het budget er van het naar voren gehaalde budget wordt ingezet voor de verbreding van N-wegen?

Antwoord:

De versnelling in de begroting richt zich op het onderhoud van wegen, vaarwegen en spoor, het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en Smart Mobility. In de versnelling zit geen bijdrage aan de verbreding van N-wegen. De versnelling kan wel ingezet worden op verkeersveiligheidsmaatregelen op regionale N-wegen, zie antwoord op vraag 4.

Vraag 4:

Kunt u vertellen hoeveel procent van het budget er van het naar voren gehaalde budget wordt ingezet voor het realiseren van tijdelijke maatregelen ten gunste van de verkeersveiligheid op de N-wegen?

Antwoord:

Ten behoeve van de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020–2021 heb ik 100 miljoen rijksbijdrage extra uit de investeringsimpuls naar voren gehaald. In het kader van deze regeling konden medeoverheden tot en met 1 september 2020 een aanvraag indienen voor een rijksbijdrage aan verkeersveiligheidsmaatregelen op het onderliggend wegennet. Een deel van maatregelen waarvoor een rijksbijdrage kon worden aangevraagd, kan ook worden toegepast op N-wegen in beheer bij provincies en gemeenten, bijvoorbeeld het aanleggen van veilige en obstakelvrije bermen, de aanleg van een rijbaanscheiding of de aanleg van een rotonde. Ik heb u hierover geïnformeerd in het SO verkeersveiligheid (Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, 29 398, nr. 843). Op dit moment worden de aanvragen beoordeeld en is nog niet te zeggen hoeveel maatregelen die betrekking hebben op een N-weg in beheer bij provincies en gemeenten ook daadwerkelijk kunnen worden gehonoreerd. Uiterlijk einde van dit jaar is hier meer inzicht in. Naast deze naar voren gehaalde middelen wordt – zoals aangegeven in het regeerakkoord – € 50 mln besteed aan veilige inrichting van N-wegen.

Deze uitgaven zijn verdeeld in € 25 mln voor inrichting van bermen op rijks-N-wegen en € 25 mln als rijksbijdrage voor veilige inrichting van bermen van provinciale N-wegen (25% cofinanciering vanuit het rijk en 75% bijdrage vanuit de provincie). Met de middelen voor de rijks-N-wegen wordt de berminrichting op delen van de N7, N14, N31, N33, N35, N36 en N48 aangepakt (Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, 29 398, nr. 783). Voor de middelen voor veilige inrichting van bermen van provinciale N-wegen is een regeling opgesteld. In de eerste tranche worden – samen met provincies – over een totale lengte van ruim 750 kilometer N-wegen veilige bermen gerealiseerd. Voor de tweede tranche loopt op dit moment een aanvraagronde (Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, 29 398 nr.843).

Vraag 5:

Kunt u vertellen hoeveel kilometer nieuw asfalt er deze kabinetsperiode is aangelegd en hoe dit in verhouding staat tot de vorige drie kabinetsperiodes?

Antwoord:

Onderstaand treft u een overzicht van de gerealiseerde kilometers asfalt. Voor de volledigheid merk ik op dat gezien de lange doorlooptijd van infraprojecten hangen de gerealiseerde kilometers asfalt gedurende een kabinetsperiode vaak niet samen met besluiten voor nieuwe aanleg uit dezelfde kabinetsperiode. Keuzes die nu worden gemaakt hebben effect op de realisatie in volgende periodes en dus volgende kabinetten. Commissie Elverding adviseerde een doorlooptijd van start verkenning tot eind realisatie van 7 jaar. Echter zoals in het IBO «Flexibiliteit in de infrastructurele planning» werd geconcludeerd is de gemiddelde doorlooptijd aanzienlijk langer. Voor besluiten over nieuwe aanleg in deze kabinetsperiode verwijs ik naar het MIRT.

Kabinet		Nieuwe strooklengte (km)
Balkenende IV	2007–2010	480
Rutte I	2010–2012	788
Rutte II	2012–2017	857
Rutte III	2017–sept.2020	207

Vraag 6:

Waar bestaan de extra werkzaamheden uit die worden genoemd in de uitvoeringstoets van ProRail?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 7.

Vraag 7:

Zijn deze extra werkzaamheden gericht op achterstallig beheer, of op actuele knelpunten in het goederen- en reizigersvervoer?

Antwoord:

De extra werkzaamheden bestaan voornamelijk uit groot onderhoudsprojecten en vervangingen als gevolg van het intensiever gebruik van het areaal waardoor meer onderhoud en eerdere vervanging nodig is. Ook komt een groter wordend deel van het areaal de komende jaren aan het einde van de technische levensduur, waardoor ook meer vervangingen nodig zijn. Verder gelden er strengere eisen vanuit veiligheid en milieu en zijn de kosten in de markt gestegen. Het betreft hier onder andere ook

knelpunten als gevolg van achterstallig onderhoud op de Havenspoorlijn en -emplacements die het goederenvervoer raken. Daarnaast worden instandhoudingsactiviteiten naar voren gehaald om een stimulans te geven aan de economische groei en de bouw. Dit betreft versnellingen van reeds geplande werkzaamheden van ProRail, zoals de engineering van perronkappen van Dordrecht, Zandvoort en Haarlem en groot onderhoud van fietsenstallingen. Deze werkzaamheden stonden gepland na 2025.

Vraag 8:

Voldoen de langjarige gemiddelden voor beheer en onderhoud nog wel als verdeelsleutel, nu blijkt dat veel kunstwerken aan het einde van hun levensduur komen?

Antwoord:

In de grafiek op pagina 19 van het Infrafonds is een percentuele verdeling gegeven van de beheer- en onderhoudskosten voor verhardingen, kunstwerken (bruggen en viaducten), DVM, verkeersvoorzieningen, landschap en milieu. Deze percentages zijn gebaseerd op een langjarig gemiddelde. Deze raming (het Referentiekader Beheer en Onderhoud) wordt eens in de 4 jaar herijkt. Bij deze herijking worden de kostenontwikkelingen, en de actuele staat van de kunstwerken, betrokken.

Vraag 9:

Is er na afsluiting van het project ontsnipperen nog een resterende opgave (ecologisch gezien)?

Antwoord:

Komende jaren worden nog enkele Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) maatregelen gerealiseerd. Reden is dat deze worden uitgevoerd in combinatie met ander werk. Na afsluiting van het programma MJPO is de opgave voor dit specifieke programma gerealiseerd en zijn de belangrijkste knelpunten opgelost. Voor een volledig overzicht van de genomen maatregelen en opgeloste knelpunten verwijst u graag naar het eindboek MJPO (www.MJPO.nl). Zie voor een overzichtskaart ook het projectenblad MJPO van het MIRT-Overzicht 2021. Verder worden bij de realisatie van aanlegprojecten – als onderdeel van de scope van deze projecten – maatregelen genomen om nieuwe ecologische knelpunten te voorkomen.

Vraag 10:

Hoeveel extra geld is nodig om binnen vijf jaar overal aan de wettelijke geluidswaarden te voldoen? Is bekend wat er zou moeten gebeuren als we aan de advieswaarden van de World Health Organization (WHO)-zouden willen voldoen?

Antwoord:

Zoals ook aangegeven in het MIRT-projectenoverzicht is het totale MJPG-budget opgehoogd van 919 miljoen bij begroting 2020 naar 1.093 miljoen bij begroting 2021. Deze middelen worden aangewend voor de verdere uitvoering van de MJPG-maatregelen, waarvoor uiterlijk 31 december 2023 de saneringsplannen moeten zijn ingediend. Met deze maatregelen wordt zoveel mogelijk gestreefd om het geluidsniveau op de gevel terug te brengen tot de saneringsstreefwaarde en voor zover dat niet mogelijk is wordt getoetst of wordt voldaan aan de wettelijke binnenwaarde voor geluidbelasting. Indien aan die laatste waarde niet wordt voldaan, dan worden passende gevelmaatregelen aangeboden aan de betreffende eigenaar. Voor de fasering van de uitvoering van deze maatregelen verwijst ik naar antwoord 24 op de

vragen bij de Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2021.

De advieswaarden van de WHO hebben geen betrekking op saneringsdrempels of saneringsstreefwaarden, maar zien vooral op geluidniveaus die geassocieerd worden met negatieve gezondheidseffecten. Ze zijn bedoeld als handvatten voor beleidsmakers om gezondheid mee te nemen in beleid. Zoals aangegeven in de brief van 5 juni 2020 (IIK 2019–2020, 29 383, nr.343) worden momenteel concrete beleidsopties uitgewerkt.

Vraag 11:

Wat is de reden dat het budget voor de overwegenaanpak ten opzichte van 2022 en 2020 substantieel lager is in 2021?

Antwoord:

De kasreeksen in de begroting zijn een momentopname van de financiële planning op dat moment. De kasreeksen worden o.a. bepaald door de opgegeven betaaltermijnen door aannemers en afspraken over bijdragen aan gemeentes. Dit zorgt ervoor dat de kasuitgaven over de jaren zullen fluctueren maar dit staat los van het totaal beschikbare budget voor het overwegenprogramma.

Vraag 12:

Wat is de reden dat het budget voor het «programma Emplacementen op orde» ten opzichte van 2022 en 2020 substantieel lager is in 2021?

Antwoord:

De kasreeksen in de begroting zijn een momentopname van de financiële planning. De kasreeksen worden onder andere bepaald door de opgegeven betaaltermijnen door aannemers en afspraken over bijdragen aan gemeentes. Dit zorgt ervoor dat de kasuitgaven over de jaren zullen fluctueren maar dit staat los van het totaal beschikbare budget voor het programma Emplacementen op orde.

Vraag 13:

Kan er niet beter gelijk European Rail Traffic Management System (ERTMS) worden aangelegd, dan tot 2025 geld uittrekken voor de aanleg van ATB-Verbeterde versie (ATB-Vv)?

Antwoord:

De aanleg van ATB-Vv op de locatie van één sein is relatief eenvoudig, aangezien het aansluit op de nu reeds aanwezige installaties in trein en baan. Het systeem maakt gebruik van de in de huidige treinen aanwezige ATB-apparatuur. Het aanleggen van ERTMS op een baanvak is ingrijpend. Bovendien vereist het dat de treinen die er overheen rijden van een ERTMS-installatie zijn voorzien en het personeel is opgeleid. Het is niet mogelijk om lokaal ERTMS aan te leggen (op de locatie van één sein). Binnen het Programma ERTMS wordt de overgang daarom zorgvuldig en stapsgewijs aangepakt, waarbij eerst de werkprocessen worden aangepast, dan de treinen omgebouwd, vervolgens het personeel opgeleid en na een testfase ERTMS in de infrastructuur wordt uitgerold. De eerste uitrol van ERTMS in de infrastructuur is voorzien vanaf 2026 (zie Programmabeslissing ERTMS (Kamerstukken II 2018/19, 33 652, nr. 65) en VGR 13 (Kamerstukken II 2020/21, 33 652, nr. 77)). De eerste bestaande treinen in Nederland met ERTMS Baseline 3 worden opgeleverd vanaf 2022–2023 en het zal enkele jaren in beslag nemen voordat alle treinen van ERTMS zijn voorzien. Het verbeteren van de veiligheid op risicovolle locaties kan in de periode tot 2025 daarom nog niet plaatsvinden met ERTMS.

Uitgangspunt van de algehele vervangingsopgave van ProRail is dat tot het einde van het programma ERTMS in 2030 alleen noodzakelijke, gerichte vervangingsinvesteringen worden gedaan in ATB. Volgens Europese afspraken wordt er niet meer geïnvesteerd in de verdere ontwikkeling van het bestaande treinbeïnvloedingsstelsel. ATB-Vv is een additionele voorziening op het huidige ATB-stelsel. Gegeven de komst van ERTMS vindt de verdere aanleg van ATB-Vv alleen nog plaats op specifieke incidentele risicolocaties. Momenteel werkt ProRail een plan uit om de komende jaren de laatste risicovolle locaties uit te rusten met ATB-Vv.

Vraag 14:

Wat is de reden dat het budget voor het realisatieprogramma ERTMS ten opzichte van 2022 en 2020 substantieel lager is in 2021?

Antwoord:

De kasreeksen in de begroting zijn een momentopname van de financiële planning op dat moment. De kasreeksen worden o.a. bepaald door het verloop van de aanbestedingstrajecten en de projectvoortgang voor o.a. de onderdelen implementatie infrastructuur en materieel (inclusief goederen). Dit zorgt ervoor dat de kasuitgaven over de jaren zullen fluctueren maar dit staat los van het totaal beschikbare budget voor het programma ERTMS.

Vraag 15:

Kunt u aangeven wat de gevolgen van de vertraging van de aanleg ZuidasDok zijn voor de ontwikkeling bij Amsterdam Centraal Station, en hoe zich dit verhoudt tot verdere ambities met betrekking tot metroaanleg of omvorming van Amsterdam-Zuid tot internationaal treinstation? Kunt u aangeven hoe u van plan bent de vertraging in te lopen?

Antwoord:

De laatste bouwstap bij Amsterdam Centraal is voorzien op het moment dat de spoorse aanpassingen bij Amsterdam Zuid inclusief een derde perron zijn gerealiseerd. Deze laatste bouwstap bij Amsterdam Centraal is randvoorwaardelijk voor de verhoging van het aantal treinen van en naar Noord-Holland. Dit is dus mogelijk op het moment dat de spoorse maatregelen bij Amsterdam Zuid zijn gerealiseerd. Eerder was de oplevering van ZuidasDok en de aanleg van een derde perron voorzien in de periode van 2028–2032. Ik heb uw Kamer eerder geïnformeerd dat er nog sprake is van een grote planningsonzekerheid, maar dat de huidige verwachting is dat het laatste pakket van het project ZuidasDok in de periode 2032–2036 wordt opgeleverd (TK 32 668, 2019–2020, nr. 15). Voor aanpalende projecten geldt met de huidige inzichten en in grote lijnen dat deze kunnen worden gerealiseerd (bijv. internationale treinterminal) of definitief aangesloten als het project ZuidasDok is gerealiseerd. De vertraging kunnen we helaas niet meer inlopen. Om het project ZuidasDok beter beheersbaar te maken hebben de gezamenlijke opdrachtgevers besloten om het project serieel in werkpakketten uit te voeren in plaats van integraal. Daarmee wordt de complexiteit teruggedrongen en wordt de beheersbaarheid vergroot door het verminderen van de onderlinge afhankelijkheden van de verschillende projectonderdelen. Gevolg van de noodzaak om het project in werkpakketten serieel uit te voeren is dat de totale realisatietijd van het project toeneemt.

Vraag 16:

Wat is de concrete invulling van de resterende 10 miljoen euro die bestemd is voor maatregelen op het gebied van het project «Minder Hinder» en aanvullende projecten op het gebied van «infra klaar voor de

toekomst»? Indien dit niet bekend is, wanneer verwacht u deze concrete invulling gereed te hebben?

Antwoord:

Over de bestemming van dit budget ben ik in gesprek met de regio. Het gaat ondermeer om kleine infrastructurele maatregelen rond weefvakken, in en uitvoegstroken en opritten. Voorafgaand aan het Notaoverleg MIRT zal ik u hierover informeren.

Vraag 17:

Waar is de 50 miljoen euro voor klimaatneutrale netwerken en de verhouding van dit bedrag tussen het Infrastructuurfonds (37,5 miljoen euro) en het Deltafonds (12,5 miljoen euro) op gebaseerd?

Antwoord:

De basis ligt in de strategie «Naar klimaatneutrale en circulaire rijksinfra-projecten» waarover de Kamer op 15 juni 2020 is geïnformeerd. Om een voortvarende start met de uitvoering van de strategie te kunnen maken is 50 miljoen gereserveerd, passend bij ambitie om de CO₂ uitstoot van de rijksinfraprojecten (jaarlijks ca 0,7 Mton CO₂) te reduceren.

De verdeling tussen DF en IF is gebaseerd op de verhouding in CO₂ uitstoot van respectievelijk DF-infraprojecten en IF-infraprojecten.

Vraag 18:

Welke investeringen in het openbaar vervoer (ov) komen straks geld tekort doordat de beschikbaarheidsvergoeding uit artikel 13 wordt gefinancierd?

Antwoord:

IenW draagt voor € 167 mln. bij door de concessievergoeding die zij ontvangt van NS hiervoor in te zetten. Dit gaat niet ten koste van de huidige investeringen, maar ten laste van toekomstige, nog niet vastgelegde investeringsbeslissingen.

Vraag 19:

Waarom is de beschikbaarheidsvergoeding, die een gebrek aan inkomsten en operationele kosten van ov-bedrijven dekt, een investering, te betalen uit het investeringsfonds?

Antwoord:

Het betreft geen investering die betaald wordt uit het investeringsfonds, maar een beschikbaarheidsvergoeding waarvan de betaling loopt via artikel 16 van de HXII begroting.

Vraag 20:

Klopt het dat in tabel 66 ten opzichte van vorig jaar voor het hoofdwegennet ruim 1,2 miljard euro extra wordt begroot voor beheer, onderhoud en vervanging? Waar komt het extra geld vandaan? Is er sprake van een schuif binnen de begroting?

Antwoord:

In de vraag wordt verwezen naar de tabel over de voeding van het Infrastructuurfonds (blz. 81). Deze tabel geeft weer dat in periode 2020–2034 € 10.222.971.000 is begroot voor beheer, onderhoud en vervanging van het hoofdwegennet. In dezelfde tabel van de begroting 2020 is opgenomen dat er voor de periode 2019–2033 € 9.572.782.000 is begroot voor beheer, onderhoud en vervanging hoofdwegennet. Beide bedragen zijn lastig met elkaar te vergelijken aangezien het over twee verschillende tijdsperiodes gaat. Voornaamste toevoegingen aan het budget beheer, onderhoud en vervanging in de begroting 2021 zijn de prijsbijstelling (€ 155,6 miljoen) RWS Service Level Agreement (SLA)

(€ 366,9 miljoen) en de overboeking van de reservering lange termijn instandhouding HWN (€ 319,2 miljoen). In de verdiepingsbijlage zijn de mutaties op gebied van beheer, onderhoud en vervanging hoofdwegennet toegelicht (zie tabel 67). Deze middelen zijn toegevoegd vanuit artikel 20.

Vraag 21:

Is in tabel 66 ten opzichte van vorig jaar bijna een 0,5 miljard euro minder begroot voor aanleg? Betekent dit dat er gedurende de looptijd van het MIRT minder ruimte is voor aanlegprojecten? Zo ja, welke projecten kunnen dan niet meer doorgaan?

Antwoord:

Nee, de beschikbare budgetten voor de aanlegprojecten blijven gedurende de looptijd van het MIRT gelijk. Wel is het (kas)budget voor 2021 in lijn gebracht met de geactualiseerde prognoses van de verschillende aanlegprojecten. Dit heeft geleid tot een verlaging van het benodigde (kas)budget t.o.v. de jaarschijf 2021 in de begroting van vorig jaar.

Vraag 22:

Is in tabel 66 het budget voor aanleg bij het waterwegennet en het spoorwegennet over de periode 2020 t/m 2034 ook verminderd? Zo ja, welke aanlegprojecten kunnen dan niet meer doorgaan?

Antwoord:

Het budget voor aanleg van het spoorwegennet en vaarwegen over de periode 2020–2034 is niet verminderd en er zijn derhalve geen projecten geschrapt.