

Vergaderjaar 2011–2012

33 280 A

**Wijziging van de begrotingsstaat van het
Infrastructuurfonds voor het jaar 2012
(wijziging samenhangende met de
Voorjaarsnota)**

Nr. 3

**VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN
ANTWOORDEN**

Vastgesteld 26 juni 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet heeft de eer als volgt verslag uit te brengen.

Onder het voorbehoud dat de hierin gestelde vragen en gemaakte opmerkingen voldoende zullen zijn beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van het voorstel van wet genoegzaam voorbereid.

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de commissie,
Sneep

1

Welke gevolgen heeft de korting van € 209 mln. ten laste van de begroting van Infrastructuur en Milieu?

Dit betreft geen korting, maar een ontvangst ten gunste van het Infrastructuurfonds. Zoals ook is te lezen in mijn brief van 18 november 2011 (Kamerstukken II, 2011–2012, 22 026, nr. 343) is dit bedrag het aandeel van de HSA-schade dat is gedekt vanuit de Aanvullende Post Algemeen. Die dekking wordt nu in de voorjaarsnota vanuit de Aanvullende Post Algemeen (Miljoenennota), via de Begroting van lenM toegevoegd aan het Infrastructuurfonds.

2

Waarom is aanbeveling 15b van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor (over normbedragen voor toelichting) al wel overgenomen, en zijn andere aanbevelingen, zoals aanbeveling 15d (over toelichting t/m het jaar waarop de mutatie betrekking heeft), niet opgevolgd?

Aanbeveling 15d luidt: «maak een beredeneerde keuze uit de volgende twee alternatieven: Ofwel beperk kasschuiven tot de jaren die in de begroting van het Infrastructuurfonds inzichtelijk zijn (periode van vijf jaar inclusief het lopende jaar; Ofwel geef inzicht in de opbouw van de begrotingen t/m het jaar dat wordt betrokken in de mutaties». Aan deze aanbeveling is invulling gegeven door middel van de tabel achter elk artikel/modaliteit, waarin op artikelonderdeel t/m 2028 (volledige planperiode MIRT) inzicht is verstrekt in de opbouw en de mutaties daarbinnen. Bij de mutaties is vervolgens aangegeven of het gaat om een intertemporele kasschuif (dus budgettair sluitend op nul) of dat er sprake is van in- of extensiveringen of een technische boeking.

3

Kunt u verklaren waarom er in de wijziging van de begrotingsstaat voor het jaar 2012 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota), middels diverse kasschuiven, budget voor het programma Beter benutten in 2012 en 2013 van andere projecten wordt weggehaald, terwijl in het jaarverslag Infrastructuurfonds op pagina 44 wordt gesteld dat het programma Beter Benutten trager op gang is gekomen dan verwacht, waardoor de middelen teruggeboekt zijn?

Om de doelstellingen van het programma Beter Benutten nog in deze kabinetsperiode te behalen, is gezocht naar mogelijkheden om binnen het MIRT-programma budgetten in de juiste kasjaren beschikbaar te krijgen. In totaal is ruim € 300 mln. naar voren gehaald in de jaren 2012 tot en met 2015 op het Infrafonds.

Op een aantal projecten waren namelijk bedragen gereserveerd waarvan de verwachting is dat die niet volledig in deze kabinetsperiode besteed zullen worden, waardoor deze kasmiddelen voor de prioriteit Beter Benutten kunnen worden ingezet.

Deze gelden vloeien in latere jaren weer terug naar de projecten waaruit deze oorspronkelijk afkomstig zijn.

Zie ook mijn brief van 1 december 2011 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal (Kamerstukken II, 2011–2012, 33 000 A, nr. 21).

De passage in het Jaarverslag 2011 heeft betrekking op een overschot van de apparaatskosten in 2011 van de programmadirectie Beter Benutten die op HXII worden verantwoord. Het overschot is in 2011 teruggeboekt naar het Infrafonds en via het de verwerking van het voordelig saldo doorgeschoven naar 2012. Het ging om een totaal bedrag van € 4,627 mln.

Kunt u, op basis van de meest actuele inzichten, aangeven wat het totale budgettaire beslag is van de problemen en de gevonden oplossingen rond de HSA en het hoofdrailnet, en aangeven op welke posten van de rijksbegroting, in welke jaren, de dekking nu is gevonden?

Het budgettaire beslag van de gevonden oplossing voor de HSA-problematiek is zoals ik in mijn brief d.d. 18 november 2011 (Kamerstukken II, 2011–2012, 22 026, nr. 343) heb beschreven:

Betaling HSA/NS voor de HSL-concessie (t/m 2024)	€ 1,4 mlrd.
Inkomsten toekomstige concessievergoeding (2025 t/m 2028)	€ 0,4 mlrd.
Inpassing in infrastructuurfonds	€ 0,4 mlrd.
Aanvullende Post Algemeen	€ 0,2 mlrd.

Een uitsplitsing naar de jaren is bijgevoegd in bijlage I.¹

Wat nog niet in de voorjaarsnota is verwerkt is de afspraak met NS over de energieprijzen. Zoals u weet zijn de uitkomsten van de onderhandelingen waarover ik u in de brief van 18 november 2011 heb ingelicht naderhand getoetst op marktconformiteit. Naar aanleiding van die toets zijn nadere onderhandelingen met de NS gevoerd over de inschatting van de energieprijzen in de toekomst. Afspraak met NS is, zoals ik u op 1 maart jl. heb aangegeven (Kamerstuk, 2011–2012, 22 026, nr. 355) dat NS een eenmalige extra betaling zal doen van € 56 miljoen in 2015 en dat in 2019 en 2024 zal worden bekeken of de energieprijs inderdaad te hoog was ingeschat. Als dat het geval is dan krijgt het Rijk 75% terug. De budgettaire verwerking van deze aanvullende afspraak vindt plaats bij Miljoenennota.

Leidt de budgettaire verwerking hiervan in de Voorjaarsnota tot een totale verlaging van het budget voor onderhoud en vervanging spoor met bijna 1,5 miljard euro? Zo nee, om welke bedragen gaat het dan? Zo ja, wat zijn daarvan de beleidsmatige consequenties voor de spoorsector?

Het budget voor onderhoud en vervanging spoor (art. 13.02) wordt met € 1,54 mlrd. verlaagd als gevolg van de invulling van de efficiencytaakstelling «Verhogen opbrengst spoorsector en meer doelmatigheid» uit het regeerakkoord van het kabinet Rutte I. Die efficiencytaakstelling (ad € 160 mln. per jaar vanaf 2015) is reeds bij voorjaarsnota 2011, in afwachting van het definitieve voorstel van de spoorsector voor de invulling van deze taakstelling, in zijn geheel op de begroting op artikel 13.09 Ontvangsten geplaatst.

Inmiddels hebben Prorail en NS een voorstel gedaan voor de invulling van de efficiencytaakstelling. Dat voorstel (zie de brief van Prorail en NS die als bijlage is opgenomen bij Kamerstukken II, 2011–2012, 22 026, nr. 343) behelst dat Prorail € 110 mln. per jaar invult en NS € 50 mln.. Die invulling door NS en Prorail van de taakstelling wordt nu in de voorjaarsnota verwerkt. Dat betekent dat voor verwerking van het aandeel in de taakstelling van ProRail zowel de ontvangsten als de uitgaven met € 1,54 mlrd. dalen (€ 110 mln. per jaar in de periode 2015–2028). Immers: de taakstelling voor ProRail van € 110 mln. per jaar wordt niet gerealiseerd door hogere ontvangsten maar door lagere uitgaven.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Deze invulling heeft geen beleidsmatige consequenties voor de spoorsector. De efficiencytaakstelling is reeds door ProRail ingevuld en verwerkt

in de reeksen zoals opgenomen in het Beheerplan 2012. De activiteiten die ProRail heeft ingezet om tot kostenreductie te komen zijn onder andere optimalisaties in het onderhoudsrooster, het preventief slijpen van de rails, slimmer inkopen en het verbeteren van de interne efficiency (zie de brief van ProRail en NS die als bijlage is opgenomen bij Kamerstukken II, 2011–2012, 22 026, nr. 343).

6

Klopt het dat de tegenvaller van € 1,755 mrd. bovenop de tegenvaller van € 420 mln. voor HSA (voor de jaren 2009, 2010, 2012 en 2013) komt, en dat dus met de wijziging in de voorjaarsnota in totaal een tegenvaller van € 2,175 mrd. voor HSA is ingeboekt op spooronderhoud?

Dat klopt niet. Het door u genoemde bedrag van € 1,755 mlrd is opgebouwd uit:

- € 1,54 mlrd. inboeking aandeel efficiencytaakstelling spoorsector door ProRail (zie ook de beantwoording van vraag 5). Dit is geen tegenvaller.
- € 391 mln. in te passen schade op het Infrafonds als gevolg van de HSA-problematiek (zoals vermeld in mijn brief van 18 november 2011)
- € 176 mln. betaling onder voorwaarden door NS voor de geïntegreerde concessie. Dit bedrag is NS bereid extra te betalen voor de integrale concessie voor het hoofdrailnet inclusief HSL-Zuid, onder de voorwaarde dat zij op deze activiteiten rendement behaalt dat gemiddeld hoger ligt dan 4%. Aangezien dit een voorwaardelijke afspraak betreft, bestaat het risico dat lenM NS in de toekomst hiervoor moet compenseren. Vooralsnog is hiervoor een reservering opgenomen. Als de resultaten van NS zich ontwikkelen zoals gepland, dan valt deze reservering vrij en worden de kosten voor inpassing van de HSA-problematiek in het Infrastructuurfonds van € 391 miljoen navenant lager.
- De in te passen schade als gevolg van de HSA-problematiek zal daarmee nooit groter zijn dan de eerder genoemde € 391 mln. en deze kan als gevolg van bovengenoemde afspraak met NS (bij vrijval van de reservering) wel lager, maar niet hoger uitvallen.

In de Voorjaarsnota wordt tevens het bedrag van € 266 mln. genoemd als inpassing op artikel 13.05. Dit betreft het bedrag van – € 391 mln. + € 176 mln. – € 51 mln. toevoeging aan het budget voor Onderhoud en vervanging spoor door vrijval op het DSSU budget. Toelichting: in het kader van Beter Benutten is een versnelling van het project Doorstroomstation Utrecht (DSSU) toegezegd. Dit project was qua zwaartepunt voor 2018 geprogrammeerd, maar wordt nu versneld uitgevoerd en afgerond in 2016. De dekking wordt deels (voor een bedrag van € 51 mln.) ten laste van de Aanvullende Post gebracht. De vrijval ter grootte van € 51 mln. wordt toegevoegd aan het budget voor Onderhoud en vervanging spoor.

In uw vraag noemt u ook een «tegevaller van € 420 mln». Ik veronderstel dat u hiermee het effect benoemt van het besluit in 2008 tot het opschuiven van de aanvangsdatum van het vervoer op de HSL-Zuid naar 1 juli 2009, het uitstel van betaling van de concessievergoeding en een verlaging van de concessievergoeding ter compensatie aan HSA van onder andere het feit dat reistijden in België langer waren dan in het contract met HSA werd verondersteld. De Tweede Kamer is hierover in januari 2009 geïnformeerd (TK 22 026 nr. 288).

De budgettaire effecten van deze maatregelen zijn reeds bij voorjaarsnota 2009 opgevangen op artikel 13.02 regulier onderhoud spoor. In de periode tot en met 2013 ging het om een bedrag van € 436 mln. (inclusief € 16 mln. effect op 2008). Bij de verlenging van de budgettaire kaders van het IF (ná 2020) is artikel 13.02 gecompenseerd voor deze verlaging.

7

Of bedraagt het gat dat moet worden opgevangen op het Infrastructuurfonds niet € 0,4 miljard, zoals eerder gemeld, maar € 1,755 miljard? Waardoor wordt dit veroorzaakt? Zo nee, hoe is de € 1,755 miljard dan wel opgebouwd?

Nee; zie mijn antwoord op vraag 6.

8

Waarom boekt u deze tegenvaller één op één af op spooronderhoud en – planstudies en hoe verhoudt zich dat tot uw voornemen om ERTMS landelijk uit te rollen, valt dat immers ook niet onder deze post?

Er is geen sprake van een tegenvaller bovenop de inpassing van de problematiek zoals gemeld in mijn brief over de oplossing van HSA-problematiek en beleidsvoornemen Hoofdrailnet van 18 november 2011 (Kamerstukken II, 2011–2012, 22 026, nr. 343).

Zie verder mijn antwoord op vraag 5.

9

Kunt u aangeven waar het bedrag van € 1,755 miljard, dat wordt gekort op spooronderhoud en – planstudies, vandaan zal komen? Welke projecten, onder andere met betrekking tot onderhoud en vervanging van railinfra, zullen worden geschrapt?

Zie voor de opbouw van het bedrag van € 1,755 mld. mijn antwoord op vraag 6. Hiervoor worden geen lopende projecten en/of programma's geschrapt en/of versoberd.

10

Kunt u een financiële aansluiting maken tussen de mutaties ten behoeve van de HSA-problematiek en de brief van 18 november 2011 (TK 22 026, nr. 343) waarnaar u verwijst en de verschillen tussen beide documenten inhoudelijk toelichten?

Zie hieronder de aansluiting van het bedragen uit de brief van 18 november 2011 en de mutaties ten behoeve van de HSA-problematiek uit de Voorjaarsnota

Inpassing IF conform brief 18 november 2011	€ -391 mln.
Bijdrage NS bij rendement > 4%	€ 176 mln.
Vrijval DSSU naar budget Beheer en instandhouding	€ -51 mln.
Totaal mutatie in de voorjaarsnota op artikel 13.05	€ -266 mln.

Zie voor een inhoudelijke toelichting op de bedragen mijn antwoord op vraag 6.

11

Hoe verhouden de cijfers met betrekking tot de HSL Zuid, zoals de genoemde 1,7 miljard, zich tot de kasschuiven zoals geconstateerd in het rapport van de tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor, waarin is geconcludeerd dat er nog circa € 1 mrd. aan uitgaven voor beheer en onderhoud uit eerdere jaren nodig zijn?

De kasschuiven in het rapport van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor betreffen mutaties in de periode 2005–2010. Deze houden geen verband met de mutaties in de Voorjaarsnota 2012.

12

Kunt u het bedrag van € 1,964 miljard aan verminderde spoorwegopbrengsten uiteenzetten?

Het door u genoemde bedrag van € 1,964 mlrd. betreft voor € 1,54 mlrd. de invulling van het aandeel van ProRail in de efficiëncytaakstelling «Verhogen opbrengst spoorsector en meer doelmatigheid»; zie hiervoor mijn antwoord op vraag 5.

Het resterende bedrag (€ 424 mln.) betreft de netto mutatie van de voorziene ontvangsten uit de concessie: de verminderende ontvangsten vanuit HSA tot en met 2024 plus de inkomsten uit de toekomstige concessievergoeding (2025 t/m 2028).

13

Kunt u aangeven waarom er voor een snelheidsverhoging een herberekening nodig is voor de verkeerskundige effecten bij de aanleg van een weg, waardoor er vertraging optreedt? Kunt u daarbij aangeven, indien de realisatie van de weg eerst was afgerond en vervolgens de snelheid pas werd verhoogd, of de weg dan zonder vertraging opgeleverd had kunnen worden?

Een herberekening voor de snelheidsverhoging is nodig om de effecten in kaart te brengen van mogelijke andere routekeuzes van het verkeer, die het gevolg kunnen zijn van gewijzigde reistijden. Indien gedurende de Tracéwetprocedure van een aanlegproject besloten wordt tot een snelheidsverhoging dan kan dit tot vertraging leiden.

14

Kunt u aangeven waarom de meerkosten, als gevolg van een vertraging vanwege discussie over de tunneltechnische installaties bij de traverse Nijverdal, niet op de gemeente worden verhaald?

In mijn brief van 15 maart 2011 heb ik uw Kamer aangegeven, dat bij de traverse Nijverdal en 2 andere projecten meerkosten zijn. De meerkosten zijn ondermeer noodzakelijk om bij de lopende tunnelprojecten de bestaande contracten open te breken en de standaard (deels) te implementeren. Het betreft hier geen wensen van de gemeente en daarom ligt verhalen bij de gemeente ook niet voor de hand. Door het Rijk is hiervoor gekozen om onduidelijkheid over aan te brengen tunneltechnische installaties weg te nemen. Bij de Traverse Nijverdal wordt de standaard zo veel mogelijk geïmplementeerd en de besturingssoftware herbruikbaar gemaakt. Deze aanpassing voor tunneltechnische installaties in het contract vergde ca. € 35 mln.

15

a.

Kunt u een totaal overzicht geven per jaar van de budgetten van beheer en onderhoud voor het spoor, die het resultaat zijn van deze begrotingswijziging voor de periode 2012-2028, en een overzicht van de begrote en de uitgegeven uitgaven voor dit doel in de periode 2000-2011?

Voor uitgebreidere informatie over voorgaande jaren wil ik graag verwijzen naar de betreffende begrotingen en verantwoordingen die bij de Tweede Kamer zijn ingediend en door de Kamer zijn vastgesteld.

b

Kunt u daarbij ook een analyse geven wat nodig is voor een goed onderhoudsniveau en tijdige vervanging in de komende jaren?

In bijlage II is een overzicht opgenomen van de gerealiseerde uitgaven in 2005–2011 en van de begrote uitgaven voor 2012–2028 op artikel 13.02 Onderhoud en vervanging spoor.¹ Het overzicht laat zien dat het jaarlijkse budget voor beheer, onderhoud en vervanging spoor de afgelopen jaren en naar de toekomst toe vrij constant is.

De hierboven genoemde jaarlijkse begrote uitgaven in de periode 2012–2028 komen overeen met de door ProRail thans voorziene benodigde middelen voor beheer, onderhoud en vervanging, op basis van de meerjarenreeksen in het Beheerplan 2012. In het Beheerplan 2012 was reeds rekening gehouden met alle taakstellingen uit het Regeerakkoord Rutte I (uit 2010).

Overigens laat dit onverlet dat ik in het kader van mijn kabinetsreactie naar aanleiding van het onderzoek van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor heb aangegeven dat ik de zekerheid wil hebben dat het huidige onderhoudsniveau structureel goed is of dat er met het oog op de toekomst verbeteringen nodig zijn (Kamerstukken II, 2011–2012, 32 707, nr. 16).

c

Wat zijn de gevolgen van de negatieve mutaties voor het spooronderhoud en -vervanging en de planstudies en verkenningen spoor in kwalitatieve zin? Wordt het onderhoud versoberd of getemporeerd?

Voor het antwoord op deze vraag wil ik verwijzen naar het antwoord op vraag 5.

16

Kunt u aangeven welk deel van Rijksbijdrage voor het stationsgebied Utrecht u gaat inhouden nu bekend is geworden dat Utrecht aan de westkant van het station louter betaalde fietsenstallingen plaatst en gratis fietsenstallingen op afstand, hetgeen strijdig is met de aangenomen motie De Jong (29984 – 279) die de Rijksbijdrage koppelt aan de bouw van gratis fietsenstallingen?

Er is hier geen aanleiding om een deel van de Rijksbijdrage voor het stationsgebied Utrecht terug te vorderen.

Ten eerste gaat het hier om een taakstellende rijksbijdrage voor het gehele stationsproject NSP Utrecht. Fietsparkeervoorzieningen maken een onderdeel uit van dit gehele NSP. De voorwaarden waaronder deze bijdrage wordt toegekend zijn reeds in 2004 overeengekomen en vastgelegd en vallen dus niet onder de motie De Jong.

Ten tweede is het niet zo dat er geen gratis fietsparkeerplaatsen in het stationsgebied in Utrecht komen. De mogelijkheid blijft bestaan om fietsen gratis te parkeren. De gratis parkeerplaatsen zullen echter op een iets grotere afstand van het station gesitueerd zijn.

Voor de toekomst zijn de voorwaarden uit de motie De Jong duidelijk gecommuniceerd.

17

Kunt u aangeven hoe de twee planstudies OV SAAL, die afgerond en goedkoper zijn, eruit zien? Welk budget is noodzakelijk voor de twee goedkopere OV SAAL planstudies?

In het algemeen worden planstudies voor spoorprojecten in twee delen uitgevoerd. Het eerste deel van de planstudie is gericht op het vaststellen van een voorkeursvariant, het tweede deel op uitwerking van de voorkeursvariant in een beschikkingaanvraag.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

In totaal zijn of worden uit dit budget drie planstudies gefinancierd: de korte termijnmaatregelen cluster c (Zuidtak Amsterdam) en a (Flevolijn) en de voorbereidende werkzaamheden voor de planstudie middellange termijn (MLT). De planstudie voor OV SAAL cluster c is afgerond; in 2011 is de verplichting voor de eerste fase afgesloten (kosten € 5,5 mln.), de tweede fase is in 2012 afgesloten (kosten € 9 mln.). De eerste fase van planstudie voor het project OV SAAL KT cluster a (kosten € 6,2 mln.) is eveneens in 2012 afgesloten, de tweede fase loopt nog (geraamde kosten € 4,2 mln.). Voor OV SAAL MLT is tot nu toe € 0,9 mln. verplicht.

Het voordelig saldo op beide planstudies is tezamen € 0,7 mln.

18

Kunt u uitsplitsen welk deel van de mutatie wordt veroorzaakt door de efficiency-taakstelling in de spoorsector?

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar het antwoord op vraag 5.

19

Kunt u aangeven waarom er 18 mln. wordt besteed aan een regionale buslijn (ZORO bus), die nauwelijks sneller is dan de reguliere buslijn onder de noemer Randstadrail?

Als onderdeel van het project RandstadRail wordt tussen Zoetermeer en station Rodenrijs een vrije busbaan gerealiseerd parallel aan de HSL, om een snelle en betrouwbare busverbinding mogelijk te maken die bij station Rodenrijs aansluit op Randstadrail naar Rotterdam en bij station Zoetermeer aansluiting geeft op de trein Den Haag – Utrecht en bij Centrum West op RandstadRail naar Den Haag.

Deze verbinding zal sneller, maar vooral ook betrouwbaarder zijn dan de huidige sneldienst (die alleen in de brede spits rijdt) en aanzienlijk sneller dan de reguliere ontsluitende buslijn tussen Rotterdam en Zoetermeer. Ook andere buslijnen in het gebied die aansluiten op RandstadRail zullen van (delen van) deze busbaan gebruik maken.

De busbaan wordt in december 2012 in gebruik genomen.