

Vergaderjaar 2017–2018

**34 775 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2018**

**Nr. 8**

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

Vastgesteld 20 oktober 2017

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 27 september 2017 voorgelegd aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Bij brief van 18 oktober 2017 zijn ze door de Minister en 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 Veldhoven

Adjunct-griffier van de commissie,  
Israel

## **Begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor 2018 (34 775-A)**

1

### **Vraag:**

Kunt u aangeven of de 3,7 miljard in 2031 voor 100% bestaat uit de instandhouding van het huidige areaal of dat er ook andere kosten in verwerkt zijn? Zo ja, welke dan?

### **Antwoord:**

Deze € 3,7 miljard is benodigd om de doorlopende verplichtingen te dekken voor de verschillende modaliteiten. Deze doorlopende verplichtingen betreffen voor het grootste deel de kosten voor de instandhouding van de huidige netwerken, zoals beheer en onderhoud (inclusief DBFM) en vervanging en renovatie, maar ook voor de apparaatskosten en de overige netwerk gebonden kosten die gecentraliseerd binnen RWS worden opgepakt.

2

### **Vraag:**

Welke gevolgen heeft de verwerking van de loon- en prijsbijstelling voor de vrije investeringsruimte in het Infrastructuurfonds?

### **Antwoord:**

Bij de eerste suppletoire begroting 2017 is de loon- en prijsbijstelling over 2017 toegevoegd aan artikel 99 Nominaal en onvoorzien op de begroting HXII. De loon- en prijsbijstelling is bij de ontwerpbegroting 2018 overgeheveld naar artikelen binnen de begroting Hoofdstuk XII, het Infrastructuurfonds, en het Deltafonds. Op het Infrastructuurfonds wordt bij de ontwerpbegroting 2018 op basis van onderliggende (juridische) afspraken de loon- en prijsbijstelling aangewend om projecten en programma's op het prijspeil van 2017 te brengen. Voor inframaatregelen wordt hierbij met name gebruik gemaakt van de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI). In 2017 bedroeg deze 1,15%. In totaal is € 1.111 aan loon- en prijsbijstellingen toegevoegd aan het fonds om deze op prijspeil 2017 te brengen (over de gehele fondsperiode t/m 2031). Hiervan is 184 miljoen toegevoegd aan de Investeringsruimte op Art.18.

3

### **Vraag:**

In welke mate wordt de vrije investeringsruimte bij wegen, spoor en vaarwegen binnen het Infrastructuurfonds en waterveiligheid in het Deltafonds beperkt door deze overheveling? Leidt het tot vertraging van enig project binnen beide fondsen? En in hoeverre past deze overboeking en voldoet deze aan de gestelde voorwaarden van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds, aangezien het hier om een ICT-systeem ten behoeve van het hoofdstuk ruimtelijke ordening gaat? Kunt u uw antwoord nader toelichten op basis van de bestaande spelregels binnen beide fondsen?

### **Antwoord:**

De dekking van de investeringskosten voor de implementatie van het programma Basisregistratie Ondergrond (2017–2021) is gerealiseerd uit de generieke investeringsruimte op het Infrastructuurfonds (IF Artikel 18.11) en de investeringsruimte op het Deltafonds (DF Artikel 05.03). Om de middelen in de juiste jaren over te hevelen, hebben kasschuiven via de aanlegprogramma's van Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet plaatsgevonden. Zowel de dekking als de doorgevoerde kasschuiven hebben niet geresulteerd in wijzigingen van mijlpalen van projecten op de fondsen.

Het Infrastructuurfonds en het Deltafonds kennen beiden een wettelijk vastgelegde scope. Gelet op deze scope is niet mogelijk de uitgaven ten behoeve van de BRO op de fondsen te verantwoorden. Ik acht echter een bijdrage uit de fondsen aan de implementatie van de BRO gerechtvaardigd, omdat zich naar verwachting in de toekomst infrastructurele projecten als projecten in de ondergrond baat hebben bij de BRO. De uitgaven voor de BRO worden op de Hoofdstuk XII begroting verantwoord en de bijdrage vanuit de fondsen wordt tranchegewijs overgeheveld.

4

**Vraag:**

Kunt u aangeven hoe het mogelijk is dat de aanbestedingsmeevaller op de A4/A9 Badhoevedorp resulteert in 14,4 miljoen aan lagere ontvangsten?

**Antwoord:**

De aanbestedingsmeevaller wordt verdeeld tussen de verschillende bestuurlijk betrokken partijen. Voor de gemeente Haarlemmermeer is de meevaller verrekend met de begrote bijdrage. Dit resulteert in een lagere ontvangst ter grootte van hun aandeel.

5

**Vraag:**

Kunt u aangeven wat de relatie is tussen het Infrastructuurfonds en het programma elektrisch identificeren (eID)? Waarom wordt daar jaarlijks 2 miljoen euro vanuit het Infrastructuurfonds voor aangewend?

**Antwoord:**

Voor het programma elektronisch identificeren (kortweg: eID) is een governance ingericht waarbij acht belanghebbende departementen zijn betrokken, waaronder IenM. Binnen dit programma is in kaart gebracht dat voor de stelselkosten van het programma vanaf 2018 structureel € 16 miljoen is benodigd. Het kabinet heeft besloten om deze kosten gelijkmatig te verdelen over de acht betrokken departementen. IenM levert derhalve een bijdrage van € 2 miljoen structureel vanaf 2018 aan het programma eID. Deze bijdrage is naar rato verdeeld over de drie begrotingen van IenM: Hoofdstuk XII (€ 0,1 miljoen), Infrastructuurfonds (€ 1,6 miljoen) en Deltafonds (€ 0,3 miljoen).

6

**Vraag:**

Kan in simpele termen worden uitgelegd wat de oorzaken en gevolgen zijn van het geschrevene onder «Ad 11.»?

**Antwoord:**

In de begroting 2017 is het fonds met twee jaar verlengd en zijn de jaren 2029 en 2030 toegevoegd aan de looptijd van het fonds. De hoogte van de doorlopende verplichtingen zijn technisch bepaald door de betreffende budgetten in het jaar 2028 één op één te extrapoleren naar 2029 en 2030. Daarbij is aangegeven deze raming van de doorlopende verplichtingen in aanloop naar de ontwerpbegroting 2018 te herijken.

De aanpassing in de begroting betreft het resultaat van deze herijking. Voor de DBFM-contracten, beheer en onderhoud en vervanging en renovatie was per saldo meer budget nodig dan bij de vorige begroting was geraamd op basis van bovengenoemde technische bepaling van de omvang. De benodigde middelen hiervoor zijn ten laste gebracht van de investeringsruimte in het Infrastructuurfonds. Het gevolg is dat minder investeringsruimte beschikbaar is voor toekomstige infrastructurele plannen.

7

**Vraag:**

De kasschuif toegelicht onder «Ad 12.» is bij begroting 2018 volledig ingepast op artikel 13 Spoorwegen, aangezien met name hier sprake is van autonome vertragingen: op welke andere artikelen is er nog sprake van autonome vertragingen en om welke bedragen gaat het daarbij?

**Antwoord:**

Bij alle modaliteiten is in de regel sprake van enige autonome vertraging of een spoediger verloop van infrastructuurprojecten. Omdat voortgang van een infrastructuurproject zich door externe factoren moeilijker laat voorspellen dan andere uitgaven werken we met een infrastructuurfonds. De budgettaire middelen voor de infrastructuurprojecten blijven in het volgende jaar beschikbaar.

In het MIRT-overzicht hebben we per project de planning, inclusief wijzigingen opgenomen. In de begrotingstoelichting van het Infrastructuurfonds staan daarnaast ook per begrotingsartikel de belangrijke wijzigingen (inclusief vertragingen) toegelicht, met daarbij de financiële consequentie.

8

**Vraag:**

De kasschuif toegelicht onder «Ad 13.» wordt ingepast op artikel 13 Spoorwegen en artikel 15 Hoofdvaarwegennet: waarom niet ook op artikel 12 Hoofdwegennet?

**Antwoord:**

Jaarlijks wordt bij het opstellen van de begrotingen gekeken in hoeverre het programma aansluit bij het beschikbare budget. IenM heeft in de ontwerpbegroting 2018 met een kasschuif bijgedragen aan het rijksbrede financiële beeld (middelen zijn voor IenM later beschikbaar) en dit is verwerkt in de budgetten van de modaliteiten. Bij het opstellen van de ontwerpbegroting 2018 is gebleken dat in het begrotingsjaar 2017 op Art. 12 Hoofdwegennet relatief meer kon worden uitgegeven aan de lopende projecten dan op Art. 13 Spoorwegen en Art. 15 Hoofdvaarwegennet. Zonder deze kasschuif zou het naar verwachting tot onderuitputting leiden op deze artikelen. Met een kasschuif blijven de middelen in latere jaren beschikbaar voor Spoorwegen en het Hoofdvaarwegennet.

9

**Vraag:**

Kunt u per beleidsartikel aangeven voor welke onderdelen er meer geld nodig is voor de doorlopende verplichtingen? Welke verplichtingen zijn dit? En in hoeverre werken deze structureel door? Kan hierbij ook worden ingegaan op de consequenties van de lopende en toekomstige «Design Build Finance Maintain»-contracten?

**Antwoord:**

In de tabel hieronder treft u per artikelonderdeel inzicht in de aanvullend benodigde middelen voor de doorlopende verplichtingen in 2029 en 2030.

**Benodigde budgetten doorlopende middelen (bedragen x € 1.000)**

| Artikel          | Artikelonderdeel                       | 2029     | 2030     |
|------------------|----------------------------------------|----------|----------|
| 12 Hoofdwegennet | 12.03 Aanleg                           | 36.521   | 36.521   |
|                  | 12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS | 84.299   | 84.071   |
|                  | 13.02 Beheer, onderhoud en vervanging  | 149.793  | 149.815  |
| 13 Spoorwegen    | 13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS | - 90.952 | - 90.952 |

| Artikel                   | Artikelonderdeel                         | 2029    | 2030    |
|---------------------------|------------------------------------------|---------|---------|
| 15 Hoofdvaarwegen-<br>net | 13.09 Ontvangsten                        | – 1.237 | – 1.259 |
|                           | 15.02 Beheer, onderhoud en<br>vervanging | 52.624  | 52.624  |
|                           | 15.03 Aanleg                             | 22.161  | 22.161  |
| Totaal                    |                                          | 253.209 | 252.981 |

Het betreft met name aanpassingen op de artikelonderdelen geïntegreerde contractvormen, beheer en onderhoud en vervanging en renovatie. In deze begroting is bij het bepalen van het niveau voor doorlopende verplichtingen in 2031 rekening gehouden met deze aanpassingen.

De zogenoemde Design, Build, Finance and Maintain (DBFM)-contracten worden beschouwd als doorlopende verplichtingen gedurende de looptijd van het contract en zijn hiermee in de planperiode volledig gedekt. Na afloop van het contract wordt het project weer geraamd onder het artikel beheer en onderhoud. Indien nieuwe projecten als DBFM worden gecontracteerd, zal in samenwerking met het Ministerie van Financiën het budgettaire kader van lenM worden geconverteerd. Het DBFM-contract wordt vervolgens als doorlopende verplichting beschouwd. Zie ook de lenM begroting bijlage 6 DBFM conversies voor een nadere toelichting.

10

**Vraag:**

Wat zijn de diverse autonome vertragingen in de programmeringen? Kunt u die nader toelichten? In hoeverre doen deze autonome vertragingen zich ook voor bij de andere beleidsartikelen?

**Antwoord:**

Zie vraag 7. In het MIRT-overzicht en begroting is de planning per project opgenomen (inclusief een toelichting op de wijzigingen). Als een vertraging voorkomt uit een ontwikkeling binnen het project, wordt gesproken van een autonome vertraging.

11

**Vraag:**

Kunt u aangeven wat de aanleg van het tolsysteem bij de Blankenburg-tunnel en de ViA15 kost en wat de technische levensduur is van het tolsysteem? Binnen hoeveel jaar is deze investering naar verwachting terugverdiend?

**Antwoord:**

Zowel de eenmalige realisatiekosten als de structurele exploitatiekosten voor de tolheffing worden straks gedekt uit de tolontvangsten. De realisatiekosten zijn opgenomen in deze begroting en geraamd op € 10 miljoen per jaar tot en met 2021. Daarnaast is sprake van exploitatiekosten die gepaard gaan met het innen van tol, de handhaving en het beheren en onderhouden van het tolsysteem. In 2018 maakt lenM met de uitvoeringsorganisaties een raming van de kosten en opbrengsten voor de exploitatie fase. Deze raming zal vervolgens in de daaropvolgende begroting worden verwerkt. Overigens bestaat het tolsysteem uit verschillende componenten zoals bijvoorbeeld portalen op de weg, camera's voor de registratie van voertuigen en software om betalingen aan geregistreerde kentekens te koppelen. Voor de verschillende componenten zullen verschillende afschrijvingstermijn gelden.

12

**Vraag:**

Klopt het dat indien het Infrastructuurfonds niet jaarlijks met één jaar verlengd zou worden, er in 2029 en 2030 sprake is van een tekort van 253 miljoen euro?

**Antwoord:**

Bij de begroting 2017 is het Infrastructuurfonds met twee jaar verlengd (2029 en 2030). Door deze verlenging is vrije budgettaire ruimte beschikbaar gekomen voor toekomstige ambities (investeringsruimte). Hierbij is herijking aangekondigd. De herijking voor de doorlopende verlichtingen in 2029 en 2030 is uit deze investeringsruimte gedekt. Het gaat om ongeveer € 253 miljoen per jaar. Deze eenmalige correctie staat dus los van de jaarlijkse verlenging van het Infrastructuurfonds naar 2031 en zorgt niet voor een tekort op het fonds.

13

**Vraag:**

Kunt u aangeven hoeveel extra capaciteit in termen van het aantal af te wikkelen reizigers per uur er op de multimodale knoop station Schiphol ontstaat door er het European Rail Traffic Management System (ERTMS) aan te leggen en hoeveel extra capaciteit er gegenereerd zou kunnen worden door andere infrastructurele maatregelen op station Schiphol te treffen, zoals de verlenging van de perrons of het aanleggen van meer perrons? Wat zouden de kosten van deze maatregelen naar schatting zijn?

**Antwoord:**

ERTMS heeft invloed op capaciteit op het spoor en levert geen directe bijdrage aan de capaciteit op station Schiphol Airport in termen van aantal af te wikkelen reizigers per uur. Dat is afhankelijk van de capaciteit op het station zelf. Op station Schiphol is sprake van een transferknelpunt: onder andere de perrons en de (rol)trappen van en naar de perrons hebben bij reizigersgroei onvoldoende capaciteit. Door infrastructurele maatregelen te treffen op het station Schiphol Airport kan extra capaciteit worden gegenereerd. In juni 2016 heb ik de Kamer geïnformeerd over mijn voornemen om € 250 miljoen te reserveren voor oplossen van dit knelpunt op de multimodale knoop Schiphol en is een MIRT-verkenning gestart. In de MIRT-verkenning wordt ook onderzocht welke (infra)maatregelen nodig zijn om de capaciteit op het station af te stemmen op toekomstige reizigersgroei en welke kosten dat met zich meebrengt. De MIRT-verkenning is nog niet afgerond. Zodra de resultaten bekend zijn, zal ik u informeren. Voor de dekking van de MIRT-verkenning multimodale knoop Schiphol heb ik het budget van het programma ERTMS met € 250 miljoen gekort.

14

**Vraag:**

Klopt het dat alle treinen die vanuit het hele land een rechtstreekse verbinding hebben met Schiphol ook van ERTMS voorzien moeten zijn om – zodra station Schiphol van ERTMS is voorzien – hierop te blijven rijden? Wordt dit ook bekostigd uit de vrijgemaakte 250 miljoen euro? Zo niet, waar wordt dit dan uit bekostigd?

**Antwoord:**

Ja, het klopt dat deze treinen van ERTMS moeten worden voorzien. Deze kosten worden niet betaald uit de vrijgemaakte € 250 miljoen; dit bedrag is bestemd voor de MIRT-verkenning multimodale knoop Schiphol. Bij de voorkeursbeslissing (Kamerstukken II, 2013/2014, 33 652, nr. 14) is besloten dat lenM zal bepalen in welke mate het ministerie bijdraagt in de kosten die vervoerders/ materieeleigenaren moeten maken voor het

installeren van ERTMS in de treinen. Hierbij wordt ook gekeken naar subsidiemogelijkheden vanuit de Europese Commissie. Eventuele vergoeding wordt betaald vanuit het taakstellende budget voor ERTMS van € 2,4 mld. (prijsspeil 2017, artikel 17 van het Infrastructuurfonds).

15

**Vraag:**

Klopt het dat, hoewel station Schiphol wordt voorzien van ERTMS, niet alle treinen die vanuit het hele land station Schiphol aandoen voorzien zijn van ERTMS? Zo ja, klopt het dan ook dat dit beperkingen met zich meebrengt in de capaciteitsverbetering?

**Antwoord:**

Nee. Uitgaande van het met de Kamer besproken uitgangspunt dat eerst de treinen en dan de infrastructuur zal worden omgebouwd, zullen – bij indienststelling van Schiphol – de treinen die daarlangs komen voorzien zijn van ERTMS. Zie ook vraag 14.

16

**Vraag:**

Kan worden aangegeven in welke mate de toenemende kosten reëel zijn ingeschat, gelet op de uitkomsten van het onderzoek van de Algemene Rekenkamer? In hoeverre wordt er geld overgeheveld van wegen naar vaarwegen?

**Antwoord:**

Door RWS is de vervangingsopgave voor het Hoofdwegennet, het Hoofdvaarwegennet en het Hoofdwatersysteem geactualiseerd. De prognose voor het vervangen of renoveren van objecten is gebaseerd op het handhaven van de bestaande functionaliteit en het prestatieniveau, naar huidige technische standaarden. Voor de korte termijn zijn de aan te pakken objecten vastgesteld via inspecties en/of herberekeningen. Dat gebeurt met een bandbreedte wanneer dat precies moet. Voor de langere termijn is dit inzicht er op objectniveau niet. Maar wel voor groepen objecten met vergelijkbare problemen, waarvan vervanging en renovatie op middellange termijn verwacht wordt. Voor de langere termijn wordt de prognose gebaseerd op een statistische analyse van het areaal (op basis van bouwjaar en verwachte levensduur).

Ten opzichte van de vorige prognose (2014) is de behoefte voor de periode 2021–2030 beter in beeld, waarbij de toegenomen kosten voor issues als bruggen (stalenbruggen en draagkracht) en het opnemen van damwandenproblematiek voor een verhoging van de opgave voor het HVWN zorgen.

Om de toekomstige VenR-opgaven te dekken zijn op basis van het prognoserapport 2010 in de begrotingen van het IF en DF reserveringen gemaakt. Op basis van de actuele beelden uit prognose 2017 is gebleken dat deze reserveringen nog steeds de totale VenR opgave dekken, maar dat binnen de huidige verdeling over de netwerken de middelen voor HVWN ontoereikend zijn. Daarom heeft de prognose 2017 ertoe geleid dat binnen het IF vanuit de reservering voor de VenR-opgave voor het HWN € 334 miljoen is overgeheveld naar het VenR-budget voor het HVWN.

17

**Vraag:**

Klopt het dat indien het Infrastructuurfonds niet zou doorlopen maar zou stoppen in 2022, er in feite sprake is van een tekort van 1,9 miljard euro vanwege de overprogrammering?

**Antwoord:**

Overprogrammering moet over de looptijd van het fonds altijd gedekt zijn. Indien het Infrastructuurfonds tot en met 2022 zou lopen, kan het instrument overprogrammering niet op huidige wijze worden toegepast. Dit zou immers betekenen dat mogelijk meer verplichtingen aangegaan worden dan aan kasbudget beschikbaar is.

Het instrument overprogrammering wordt toegepast om te waarborgen dat de geautoriseerde budgetten zo veel mogelijk in de jaren waarin deze beschikbaar zijn gesteld tot besteding komen. Doordat met overprogrammering wordt gewerkt, leiden vertragingen bij individuele projecten niet automatisch tot onderuitputting van het beschikbare budget.

In de huidige werkwijze van overprogrammering wordt in de eerste zes jaar van de looptijd van het fonds meer programma-uitgaven geraamd dan dat er budget beschikbaar is (overprogrammering). In de jaren daarna tot aan het einde van de looptijd is sprake van de omgekeerde situatie. Over de gehele looptijd van het Infrastructuurfonds (nu tot en met 2031) is daarmee het aanlegprogramma volledig gedekt en is geen sprake van een tekort op het fonds.

18

**Vraag:**

Kunt u artikel 12.03.02 nader toelichten? Wat valt hieronder qua investeringen?

**Antwoord:**

Het Artikel 12.03.02 van het Infrastructuurfonds betreft alle Verkenningen en Planuitwerkingen op het Hoofdwegennet. Op pagina 30 en 31 staat het totale projectenoverzicht van alle investeringen op dit begrotingsartikel. Met TK-brief van 14 oktober 2016 over de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen MIRT is aangegeven dat er middelen zijn gereserveerd voor de gebiedsgerichte programma-aanpak Bereikbaarheid (Programma bereikbaarheid Rotterdam–Den Haag (€ 200 mln.), Programma bereikbaarheid regio Amsterdam (€ 200 mln.), en Goederencorridor Oost (€ 200 mln.). Deze € 600 miljoen is nog niet bestemd en valt daarom onder de in begroting 2018 geschetste flexnorm op pagina 15 en 16. Deze € 600 miljoen komt vanuit de verlengde ruimte op het Wegendeel van het IF (Artikel 12 Hoofdwegennet) en staat daarom binnen Artikel 12.03.02 Verkenningen en Planuitwerkingen. Ik zal u binnenkort nader informeren over deze programma's.

19

**Vraag:**

Kunt u aangeven waarom het budget voor het hoofdwegennet na 2025 drastisch afneemt?

**Antwoord:**

In de jaren 2017 tot en met 2027 is sprake van een gemiddeld gelijkblijvend investeringsvolume van circa € 2,7 miljard per jaar. Over de jaren heen zijn er wel verschillen zichtbaar als gevolg van de programmering van de verschillende aanlegprojecten. Dit leidt onder meer tot een verhoging in de periode tot en met 2025 (onder andere de A16 Rotterdam en de Blankenburgverbinding).

Daarnaast is de looptijd van het Infrastructuurfonds door het huidige kabinet verlengd van 2028 tot en met 2030. Een deel van deze vrijgekomen ruimte is nog niet belegd en is apart gereserveerd op Artikel 18 van het Infrastructuurfonds. Ook heeft dit kabinet er voor gezorgd dat de looptijd van het Infrastructuurfonds jaarlijks wordt verlengd, waardoor bij deze begroting de looptijd van het fonds loopt tot en met 2031. Ook deze vrije investeringsruimte, en een deel nader toe te wijzen BenO en Vervanging en Renovatie staan op Artikel 18 van het Infrastructuurfonds.



Dus waar budgetten in de periode tot 2028 volledig aan modaliteiten zijn toegevoegd, geldt dat dit voor de periode erna voor een groot deel nog moet plaatsvinden. Deze budgetten zijn nog generiek gereserveerd waarbij toedeling en besluitvorming aan modaliteiten in die jaren grotendeels nog moet plaatsvinden.

20

**Vraag:**

Kunt u aangeven waarom van 2023 t/m 2030 gelijke tolontvangsten gehanteerd worden en in 2031 pas hogere tolontvangsten, terwijl de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse aantoont dat het wegverkeer al voor 2031 flink gaat stijgen?

**Antwoord:**

De tolontvangsten van de Blankenburgverbinding en de ViA15 bestaan uit een langjarige kasreeks van jaarlijks dezelfde omvang. Daarbij is uitgegaan van een periode van 25 jaar om de tologpave te behalen. Jaarlijks worden de uitgaven en de ontvangsten geïndexeerd naar het prijspeil van dat jaar. Door de ontvangsten op het niveau van prijspeil 2017 te zetten is deze prijsbijstelling neergezet in het laatste jaar van de fondsperiode (2031). Dit heeft dus geen relatie met de stijging van het wegverkeer.

In 2018 maakt IenM met de uitvoeringsorganisaties een raming van de kosten en opbrengsten voor de exploitatie fase. Deze raming zal vervolgens in de daaropvolgende begroting worden verwerkt.

21

**Vraag:**

Kunt u aangeven hoeveel kilometer aan spits- en plusstroken technisch gezien eenvoudig opgewaardeerd zouden kunnen worden tot volwaardige rijstroken zonder dat daarbij de vluchtstrook aan de rechterkant van de rijbaan verdwijnt en welke kosten daar naar schatting mee gemoeid zijn?

**Antwoord:**

Het technisch eenvoudig opwaarderen van spitsstroken is alleen mogelijk in het geval van spitsstroken die aan de linkerkant van de rijbaan zijn gelegen, en waarbij al een vluchtstrook aanwezig is. Voor een belangrijk deel van deze spitsstroken is al een permanente verbreding gepland, bv de A1 Apeldoorn–Deventer en A28 Leusden–Hoewelaken.

Het effect op de verbetering van de doorstroming van het ombouwen van een spitsstrook naar permanente verbreding is vaak beperkt. Bij druk verkeer wordt deze immers opengesteld. De investeringskosten van permanent verbreding zijn in het algemeen vrij hoog. Dit komt omdat bij een permanente verbreding de spitsstrook moet voldoen aan de eisen die worden gesteld aan reguliere rijstroken waardoor vaak aanpassingen aan kunstwerken nodig zijn. Daarnaast moeten soms extra milieumaatregelen worden getroffen. Waar spitsstroken eenvoudig naar permanente rijstroken omgebouwd kunnen worden is dit gebeurd of zit dit nog in de planning. Er is nog een beperkt aantal trajecten waar geen permanente verbreding is gepland wanneer de spitsstrook aan de linkerkant van de rijbaan is gelegen. Als voorbeeld is een globale raming gemaakt van de traject A12 Zoetermeer–Gouda, waarbij de noordbaan ongeveer € 70 mln. zou gaan kosten en de zuidbaan € 120 mln.

22

**Vraag:**

Kunt u aangeven in hoeverre bij de noodzakelijke vervanging of renovatie van kunstwerken rekening wordt gehouden met mogelijke wegenprojecten die nog in de verkenningsfase zijn, zodat dubbel onderhoud, overlast en kosten zoveel mogelijk vermeden worden?

**Antwoord:**

Bij vervanging en renovatie van kunstwerken wordt rekening gehouden met projecten die nog in de verkenningsfase zitten, zodat waar mogelijk dubbele ingrepen en extra kosten worden vermeden. Een voorbeeld van deze werkwijze zijn de bruggen op het traject A27 Houten–Hooipolder, waar ik de vervangingsopgave van deze bruggen heb ondergebracht in het aanlegproject.

23

**Vraag:**

Kunt u de 15% aan onderhoudsuitgaven voor landschap en milieu verder uitsplitsen naar wettelijke vereiste geluidsmaatregelen, bovenwettelijke geluidsmaatregelen, noodzakelijk landschap- en milieuonderhoud (denk aan het snoeien van gevaarlijke takken of struiken die het zicht belemmeren) en niet-noodzakelijk landschap- en milieuonderhoud?

**Antwoord:**

De onderhoudsuitgaven die onder de categorie Landschap en Milieu vallen zijn opgebouwd uit 6 onderdelen: ontsnippering, groenbeheer, cultuurhistorie, geluidbeperkende voorzieningen, bodemmaatregelen en operationeel beheer. Het betreft zowel de kosten van vast onderhoud zoals opgenomen in de prestatiecontracten als de kosten van variabel onderhoud. De geraamde kosten voor het onderhoud worden berekend op basis van de aantallen, lengte en oppervlakte van de objecten die onderhouden moeten worden. De uitgaven voor de categorie cultuurhistorie zijn verwaarloosbaar klein. De rest is als volgt opgebouwd.

- Voor circa 48% betreft het uitgaven voor groenbeheer. Het gaat dan om onderhoud aan bermen, sloten en beplantingen langs de weg en groenvoorziening bij verzorgingsplaatsen, opritten en afritten.
- Voor circa 7% betreft het uitgaven voor onderhoud aan ontsnipperingsmaatregelen zoals ecoducten, faunapassages, andere faunavoorzieningen en rasters.
- Voor circa 30% betreft het uitgaven voor onderhoud aan geluidschermen (en luchtschermen). Hierbij is er geen onderscheid in schermen die bij aanleg wettelijk of bovenwettelijke waren omdat dit voor de uitvoering en kosten van het onderhoud niet relevant is.
- Voor circa 2% betreft het uitgaven voor het saneren van vervuilde locaties.
- Voor circa 13% betreft het uitgaven voor operationeel beheer van de weg. Dit betreft de vaste onderhoudsuitgaven nodig om de weg operationeel te houden, zoals bijvoorbeeld het opruimen van rommel op de weg.

24

**Vraag:**

Klopt het dat volgens de nieuwe indicator reistijdverlies de 80 kilometerzones automatisch meetellen als reistijdverlies, aangezien de normsnelheid 100 km/uur is? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord:**

Dat klopt niet. Bij de nieuwe hoofdwegennet indicator wordt reistijdverlies bij de 80 kilometerzones berekend ten opzichte van 80 km/uur; dat is de snelheid bij vrije doorstroming (free flow).

25

**Vraag:**

Waarom wordt de nieuwe indicator reistijdverlies gekoppeld aan de maximale snelheid op dat baanvak?

**Antwoord:**

De nieuwe hoofdwegennet indicator meet het verschil tussen de snelheid in file ten opzichte van de gemiddelde snelheid bij vrije doorstroming (free flow). Bij 120 en 130 km/uur wegen ligt de free flow snelheid lager dan de maximumsnelheid.

26

**Vraag:**

Kunt u aangeven waarom bij files door werk in uitvoering een veel hogere streefwaarde gehanteerd wordt (10%) ten opzichte van de realisatie in 2016 (3%)?

**Antwoord:**

De 10%-waarde is een maximum waarde die mijn voorganger met de Kamer heeft afgesproken (Van Hijum c.s. (TK, nr 30 300 A 26; begrotings-behandeling Verkeer en Waterstaat op 7 december 2005). Het maximum betekent dat ik het niet acceptabel vind als meer dan 10% van de files in Nederland wordt veroorzaakt omdat er gewerkt wordt aan het hoofdwegennet, hetzij voor aanleg, hetzij voor beheer en onderhoud of vervanging en renovatie. Hoe lager deze waarde, hoe minder hinder de gebruiker van het hoofdwegennet ondervindt van de werkzaamheden aan de weg.

27

**Vraag:**

Welke projecten zijn al aangemerkt voor een aanpak in het kader van Meer veilig? Wat is juridisch en bestuurlijk verplicht?

**Antwoord:**

De voor het lopende programma Meer Veilig 3 beschikbare middelen bedragen € 37 mln. Dit is exclusief de € 5 mln. die vanuit dit programma beschikbaar is gesteld voor de uitvoering van de Bestuursovereenkomst betreffende het pakket maatregelen op de N35 Wijthmen–Nijverdal. Die € 37 mln. is in twee tranches inmiddels geheel belegd met maatregelen. Deze 72 maatregelen worden uitgevoerd in de periode 2015–2018. De voortgang daarvan is opgenomen in onderstaande tabel.

Aantal (procent)

Gerealiseerd 25 (35%)

In productie 8 (11%)

In voorbereiding 36 (50%)

Nog niet gestart 3 (4%)

Totaal 72

Zoals uit de tabel blijkt is het grootste deel van de maatregelen of gerealiseerd, in uitvoering of in voorbereiding. Voor drie projecten (met in totaal een budget van € 780k) moet de voorbereiding nog worden gestart. Voor deze drie projecten zijn nog geen juridische verplichtingen aangegaan. Voor de maatregelen in voorbereiding geldt dat deels juridische verplichtingen zijn aangegaan. Voor alle maatregelen binnen het programma geldt dat deze met de regio zijn gecommuniceerd en dat ze bijdragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet.

In mijn brief van 21 november 2016 met antwoorden op schriftelijke vragen over het MIRT 2017, heb ik in antwoord op vraag 122 een overzicht gegeven van alle maatregelen uit het programma Meer Veilig 3. In aanvulling daarop zijn, zoals aangegeven in de MIRT-brief van 7 juli 2017 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2016–2017, 34 550 A, nr. 63) extra maatregelen op de N36 binnen het programma ingepast die in combinatie met gepland groot onderhoud doelmatig bleken te zijn.

Momenteel werk ik aan de voorbereiding van het vervolg op Meer Veilig. Binnen het bestaande programma Meer Veilig is daarvoor € 12 mln. beschikbaar. Hiervoor zijn reeds maatregelen in voorbereiding. In aanvulling daarop heb ik voor die vervolgaanpak € 30 mln. gereserveerd. Zoals gemeld in de brief over de uitkomsten van BO MIRT 2017 zal, gelet op het aanhoudende hoge aandeel van enkelzijdige ernstige ongevallen, de focus van het vervolgpakket liggen op een veilige inrichting van bermen. Hierbij kan worden gedacht aan het verwijderen van obstakels in de berm of het afschermen daarvan door middel van geleiderails.

28

**Vraag:**

Kunt u aangeven of de geplande extra parkeerplaatsen afdoende zijn om ook voor de verwachte groei van het vrachtverkeer voldoende verzorgingsplaatsen te bieden?

**Antwoord:**

In het kader van het maatregelenpakket verzorgingsplaatsen worden structureel 130 extra parkeerplaatsen gerealiseerd. Deze uitbreiding zou voldoende moeten zijn om – ook bij een verwachte groei – overdag te voldoen aan de behoefte van truckchauffeurs om een korte stop langs de snelwegen te kunnen maken. Deze extra parkeerplaatsen langs de snelwegen zijn in beginsel alleen bedoeld om de groeiende behoefte aan parkeerplekken voor een korte stop overdag te faciliteren en gaan naar verwachting geen oplossing bieden voor de overbezetting die langs de corridors gedurende de nacht en weekends worden ervaren. Voor het lang parkeren gedurende de nacht en weekends wordt ingezet op stimulering van uitbreiding van het aantal bewaakte private truckparkings.

29

**Vraag:**

Kunt u aangeven hoeveel dieren jaarlijks van de reeds bestaande ecoducten en wildtunnels gebruikmaken en hoeveel dieren er op dezelfde locaties nog de oversteek wagen over de weg of het spoor? Indien dat niet goed is aan te geven, wilt u dit dan monitoren bij de nieuwe ecoducten en faunatunnels?

**Antwoord:**

Het Ministerie van IenM heeft geen landelijke cijfers over het gebruik van ecoducten en wildtunnels door dieren. Datzelfde geldt voor cijfers over dieren die nog steeds de oversteek wagen bij reeds gebouwde ecoducten of faunatunnels. Dat laatste is ook moeilijk te meten. Wel zijn, veelal op initiatief van Provincies of natuur beherende organisaties voor een aantal objecten onderzoeken gedaan naar het gebruik van die objecten door dieren of door specifieke soorten. Over de monitoringsonderzoeken en de resultaten daarvan wordt onder andere gerapporteerd in de jaarverslagen MJPO. Uit de monitoring blijkt dat de beoogde doelsoorten inderdaad gebruik maken van de gerealiseerde voorzieningen. Het jaarverslag 2016 heb ik u toegezonden als bijlage bij mijn brief over de Voortgang infrastructurele planning van 7 juli 2017. Eerdere jaarverslagen zijn te vinden op [www.mjpo.nl](http://www.mjpo.nl). Voor nieuwe faunatunnels en natuurbruggen zal ik het gebruik monitoren als daar concrete aanleiding voor is.

30

**Vraag:**

Kunt u aangeven hoeveel budget er gemoeid is met het Meerjarenprogramma Ontsnippering? Hoeveel is daar in totaal reeds aan uitgegeven? Welk budget is daar voor de komende jaren voor gereserveerd?

**Antwoord:**

Voor de beantwoording van deze vraag verwijs ik u naar het MJPO jaarverslag 2016 dat ik u heb toegezonden als bijlage bij mijn brief over de Voortgang infrastructurele planning van 7 juli 2017. Van het totaal beschikbare budget voor het Meerjarenprogramma heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu inmiddels 246 miljoen euro uitgegeven of belegd aan projecten. Er is nog 4 miljoen euro gereserveerd voor de laatste knelpunten die tot en met 2018 opgelost zullen worden. Het Ministerie van Economische Zaken heeft 38,5 miljoen euro bijgedragen aan het programma. Bijgaande tabel geeft het overzicht van de uitgaven van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu voor alle modaliteiten (zie hiervoor het MJPO Jaarverslag 2016, p 18).

31

**Vraag:**

Kunt u de actualisatie van de life cycle costs nader toelichten?

**Antwoord:**

In 2011 heb ik ervoor gezorgd dat er financiële middelen zijn gereserveerd voor het beheer, onderhoud en vervanging van het hoofdwegennet. Er zijn toen structureel reserveringen opgenomen voor de toen lopende aanlegprojecten om de instandhouding daarvan ook in de toekomst te waarborgen (Life Cycle Costs). Die middelen zijn na openstelling van de projecten toegevoegd aan de budgetten voor Beheer en Onderhoud (areaalgroei). Deze LCC-reservering is met deze begroting geactualiseerd en is voor een deel toegevoegd aan IF artikel 12.02 Beheer en Onderhoud. Voor nieuwe projecten – waarvoor de planuitwerking is gestart na 2011 – worden middelen voor beheer en onderhoud over de life cycle integraal opgenomen in de bekostiging na vaststelling van het voorkeursbesluit.

32

**Vraag:**

Kan er versneld begonnen worden met de aanpak van de N50? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord:**

De motie Visser C.S. (TK 34 550 A, nr. 25) verzoekt de regering de aanpak van de N50 Kampen–Kampen Zuid zo spoedig als mogelijk te realiseren. Momenteel onderzoek ik wanneer kan worden begonnen met de aanpak van de N50. Binnenkort ontvangt uw Kamer de startbeslissing waarin de planning van dit project staat opgenomen.

33

**Vraag:**

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de startbeslissing voor de verkenning van de aanpak van de N50 tussen Kampen en Kampen Zuid?

**Antwoord:**

De motie Visser C.S. (TK 34 550 A, nr. 25) verzoekt de regering de aanpak van de N50 Kampen–Kampen Zuid zo spoedig als mogelijk te realiseren. Momenteel onderzoek ik wanneer kan worden begonnen met de aanpak van de N50. Binnenkort ontvangt uw Kamer de startbeslissing waarin de planning van dit project staat opgenomen.

34

**Vraag:**

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de aanpak van het knooppunt A1/A30?

**Antwoord:**

In het Notaoverleg MIRT van 28 november 2016 heb ik – na een door de Tweede Kamer aangenomen motie hierover – ingestemd met de start van een MIRT-onderzoek door de regio. Het onderzoek start dit najaar en wordt in juni 2018 afgerond. Het Rijk werkt aan het onderzoek mee. Het bestuurlijke overleg over de uitkomsten is gepland in het kader van het MIRT-overleg najaar 2018.

35

**Vraag:**

Kunt u aangeven waarom er soms bijna tien jaar zit tussen het tracébesluit en de openstelling? Welke mogelijkheden zijn er om dit te verkorten?

**Antwoord:**

In de Ontwerpbegroting zijn 2 projecten opgenomen waarbij 8–10 jaar zit tussen Tracébesluit en Openstelling. Voor zowel A2 't Vonderen–Kerensheide als fase 2 van A1 Apeldoorn Azelo is de uitvoering na 2022 gepland om de projecten in te kunnen passen binnen de financiële ruimte van het Infrastructuurfonds. Wel is de planuitwerking onverminderd doorgezet. Mogelijkheden om de periode te verkorten zijn bijvoorbeeld voorfinanciering door de regio of parallelschakeling van planuitwerking en contractvoorbereiding. Bij A1 Apeldoorn Azelo zijn beiden ingezet zodat openstelling van fase 1 wel in de periode 2020–2022 is voorzien.

36

**Vraag:**

Welk budget is nodig om de substantiële geluidsreductie langs de A9 te halen? Is hiervoor reeds een bijdrage gereserveerd bij het Rijk?

**Antwoord:**

Met het project Schiphol–Amsterdam–Almere (SAA) wordt zowel gewerkt aan verbetering van de bereikbaarheid als aan de kwaliteit van de leefomgeving. Bij de A9 gebeurt dit in de vorm van onder andere een tunnel, verdiepte liggingen, speciaal asfalt en geluidschermen. De maatregelen dienen meerdere doelen en zijn niet één op één toe te wijzen aan één doel, zoals het verminderen van geluid. Met andere woorden: Geluidsmaatregelen voor de eindsituatie zijn reeds voorzien in het project Schiphol–Amsterdam–Almere. In bijvoorbeeld het geval van de A9 Gaasperdammerweg, waar deze vraag betrekking op heeft, wordt momenteel een 3km lange tunnel gebouwd. Er is geen extra budget nodig om de weg aan de geluidsnormen te laten voldoen op lange termijn.

37

**Vraag:**

Wat is de stand van zaken inzake de aanpak van Kornwerderzand?

**Antwoord:**

De regio werkt op dit moment, in afstemming met het Rijk, aan een nieuw financieringsvoorstel voor de nieuwe sluis Kornwerderzand (conform de motie Hoogland c.s. in december 2016). De stand van zaken zal aan de orde komen tijdens het bestuurlijk overleg MIRT (Noord-Nederland), dat vanwege de kabinetswisseling opnieuw gepland gaat worden.

38

**Vraag:**

Kunt u aangeven hoe uw voornemen om middelen vanuit het Infrastructuurfonds in de toekomst ook te besteden aan niet-infrastructurele maatregelen zich verhoudt tot het feit dat de investeringsruimte voor het Hoofdwegennet van 2017 t/m 2027 welgeteld nul euro bedraagt? Hoe wilt u dat financieren?

**Antwoord:**

Zoals in de kabinetsreactie op het IBO Flexibiliteit in Infrastructurele Planning (d.d. 20 september 2016) staat aangekondigd bereid ik een wijziging voor van de Wet Infrastructuurfonds, die er voor zorgt dat ook niet-investeringsuitgaven die direct bijdragen aan de doelmatigheid en doeltreffendheid van investeringen in infrastructuur bekostigd en verantwoord kunnen worden uit het Infrastructuurfonds. In de afgelopen jaren is met het Programma Beter Benutten goede ervaring opgedaan en heeft het kabinet Rutte II voor dit soort maatregelen ook extra middelen vrijgemaakt. Deze budgetten lopen nog door tot in 2018. Een nieuw kabinet heeft wederom de mogelijkheid om middelen vrij te maken voor dergelijke maatregelen.

39

**Vraag:**

Waarom is er onder artikel 13 een dip in aanleg in 2018 en 2019? Is dat financieel of juist door projectplanning gedreven?

**Antwoord:**

De meerjarenprogrammering zoals opgenomen in de Infrastructuurfondsbe-  
groting is gebaseerd op de voortgang van de verschillende projecten en  
leidt tot fluctuaties in de totale uitgaven per jaar.

40

**Vraag:**

Hoe heeft de onzekerheid bij de renovatie van de Cuypershal geleid tot  
aanpassing van de aanbesteding? Zijn de genoemde extra risico's  
daarmee weggenomen?

**Antwoord:**

Om de juiste aanbestedings- en contractvorm te kiezen heeft de afgelopen  
tijd een marktconsultatie plaatsgevonden waarin samen met een aantal  
marktpartijen, gebouweigenaar NS en ProRail is onderzocht hoe de  
risico's beheerst kunnen worden. Ten eerste zijn geschiktheidseisen voor  
de partijen die mogen meedingen naar de opdracht verfijnd. Ervaring met  
dit soort renovaties wordt van de gegadigden geëist. Verder is bepaald  
dat een zogenaamd «bouwteam» als contractvorm wordt gekozen,  
waarbij geen strikte scheiding tussen ontwerp en uitvoering wordt  
gemaakt. In deze contractvorm wordt meer samengewerkt tussen de  
verschillende partijen. Naast een aannemer en opdrachtgever zullen ook  
een architect, een raadgevend ingenieur, het installatiebedrijf en/of  
bepaalde gespecialiseerde bedrijven deel uitmaken van het team dat de  
renovatie ontwerpt, voorbereidt en uitvoert. In het monumentale gebouw  
waarin al meerdere verbouwingen en aanpassingen hebben plaatsge-  
vonden zullen namelijk constructies, aansluitingen, installaties ontdekt  
worden die aanpassing van werk en/of plannen nodig maken. Een  
integrale en gezamenlijke aanpak met een bouwteam borgt optimale  
afstemming tussen de disciplines. Oplossingen kunnen in gezamenlijk  
overleg worden ontwikkeld, hetgeen bijdraagt aan kwaliteit, kostenbe-  
heersing en snelheid. De risico's zijn dus niet weggenomen maar worden  
op deze wijze wel zo goed mogelijk beheerst.

41

**Vraag:**

Kunt u aangeven hoeveel het Rijk in totaal bijdraagt aan de fietsparkeer-  
plekken bij stations, zowel direct als indirect (via ProRail)? Wat is de  
bijdrage van gemeenten en provincies bij deze fietsparkeerplekken?



**Antwoord:**

Het Actieplan Fietsparkeren loopt vanaf 2013. Daarin is voor € 226 mln. gereserveerd als rijksbijdrage bij de aanleg van fietsparkeerplaatsen bij stations. Op basis van het Bestuursakkoord Fietsparkeren is daaraan via het Infrastructuurfonds € 40 mln. toegevoegd, onder meer om extra fietsparkeerplekken op de meest urgente locaties te bij te bouwen. Voorafgaand aan het Actieplan Fietsparkeren liep het Programma Ruimte voor de Fiets, waarin het Rijk voor € 104 mln. investeerde. Opgeteld wordt dus voor € 370 mln. aan rijksmiddelen aan fietsparkeren besteed. Onder het Actieplan Fietsparkeren wordt gewerkt met 50% medebekostiging van de aanlegkosten door decentrale overheden en de eis dat er voor exploitatie een sluitende businesscase moet zijn. Voor decentrale overheden is de bijdrage voor aanleg dus rond de 266 mln. Ter dekking van de exploitatietekorten dragen decentrale overheden naar schatting jaarlijks ongeveer € 10 mln. bij. Daar komen de kosten van handhaving bij stations door gemeenten nog bij. Die worden niet apart bijgehouden.

42

**Vraag:**

Kunt u aangeven in hoeverre de motie-De Jong (Kamerstuk 29 984, nr. 279) nog wordt gehanteerd in de voorwaarden voor een Rijksbijdrage voor fietsparkeerplekken bij stations en of dat ook opgaat voor de bijdrage vanuit ProRail?

**Antwoord:**

De motie de Jong riep ertoe op dat bij de bouw van extra stallingruimte gratis fietsenstallingen rondom stations beschikbaar moesten blijven. Bij de uitvoering van de programma 's Ruimte voor de Fiets en het Actieplan Fietsparkeren is daar volop uitvoering aan gegeven. Het merendeel van de nieuwe stallingplekken is gratis. Omdat bewaakte stallingen soms voor de helft leeg bleven wordt in steeds meer bewaakte stallingen het regime «eerste 24 uur gratis» ingevoerd. De druk van gratis stallen van fietsen rondom stations neemt nog steeds toe. Daarom is via het Bestuursakkoord Fietsparkeren door alle partijen de intentie uitgesproken dat er meer aandacht voor benuttingsmaatregelen moet komen, waarbij naast gratis parkeren, de introductie van parkeertarieven en nieuwe handhavingsmethoden zullen worden toegepast.

43

**Vraag:**

Heeft de provincie aangegeven wanneer het project op de lijn Hengelo–Bad Bentheim is afgerond? Zijn hierover afspraken gemaakt met de Duitse partners?

**Antwoord:**

De nieuwe grensoverschrijdende treinverbinding Hengelo–Bad Bentheim–Bielefeld is een initiatief van de provincie Overijssel en waar IenM een bijdrage heeft gedaan voor dekking van een deel van de exploitatiekosten. Deze treinverbinding staat gepland te gaan rijden vanaf dienstregeling 2018 (die ingaat op 10 december 2017). De provincie Overijssel staat bij de voorbereiding voor de introductie van deze verbinding in nauw contact met haar Duitse (contract)partners.

44

**Vraag:**

Kunt u aangeven in hoeverre de Kamer de middelen uit het reizigersfonds naar eigen inzicht kan besteden?



**Antwoord:**

Uw Kamer is per 29 april 2016 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2015–2016, 29 984, nr. 666) geïnformeerd over de instelling van het zogeheten reizigersfonds waarin de boetes die NS en ProRail betalen voor het niet voldoen aan de prestatie-afspraken, worden opgenomen. De concessie-verlener (IenM) besluit, na samenspraak met de consumentenorganisaties, hoe de middelen uit het reizigersfonds worden ingezet voor de reizigers op het hoofdrailnet. De consumentenorganisaties kunnen op elk moment een voorstel doen voor besteding van de beschikbare middelen.

45

**Vraag:**

Wat is in zijn totaliteit benodigd voor de aanpak van knooppunt Schiphol en welke bijdrage is door andere partners toegezegd?

**Antwoord:**

De MIRT-verkenning voor de aanpak van het knooppunt Schiphol die in 2015 is gestart, is nog niet afgerond. Wat de exacte kosten bedragen van de oplossingsrichtingen is nog niet bekend. Er kan daarom ook nog geen verdeling van de kosten tussen partijen worden aangegeven. Het Rijk heeft € 250 mln. waarvan € 50 mln. voor beheer en onderhoud beschikbaar gesteld.

46

**Vraag:**

Welk deel van de gebudgetteerde investeringsruimte is de afgelopen drie jaar gebruikt? Welk deel van de gebruikte fondsen is ingezet ten behoeve van risico's en welk deel ten behoeve van ambitie? Hoe verhoudt zich dat tot de projecties voor 2018?

**Antwoord:**

In de periode 2015–2017 is 2,164 miljard gebruikt van de investeringsruimte. De investeringsruimte op het Infrastructuurfonds is beschikbaar voor risico's en nieuwe beleidswensen (ambities). Gedurende een jaar vinden onttrekkingen plaats zodra risico's daadwerkelijk optreden of besluitvorming rondom nieuwe ambities heeft plaatsgevonden. Daarnaast kunnen financiële taakstellingen van invloed zijn op de hoogte van de investeringsruimte. Onderstaand overzicht brengt in beeld welke middelen in de periode 2015–2017 zijn onttrokken aan de investeringsruimte, welk deel hiervan is ingezet voor opgetreden risico's en welk deel voor ambities.

**€ 1 miljoen**

| Begrotingsjaar | Totaal inzet IR<br>Spoor | Waarvan voor<br>(opgetreden)<br>risico's | Waarvan voor ambities/<br>beleidswensen |
|----------------|--------------------------|------------------------------------------|-----------------------------------------|
| 2015           | 296                      | 168                                      | 115                                     |
| 2016           | 1.035                    | 382                                      | 204                                     |
| 2017           | 833                      | 546                                      | 271                                     |

Wat in 2018 vanuit de investeringsruimte zal worden ingezet is niet op voorhand aan te geven. Naast de risico's die nu in beeld zijn en gemonitord worden kunnen risico's zich op elk moment voordoen en kan hiervan niet altijd vooraf een inschatting van gemaakt worden. Tot slot kan het nieuwe Kabinet besluiten nieuwe ambities te financieren vanuit de investeringsruimte.

47

**Vraag:**

Kunt u aangeven in hoeverre de programmaruimte juridisch verplicht is?

**Antwoord:**

De programmaruimte is niet juridisch verplicht.

48

**Vraag:**

Kunt u aangeven waarom de bijdragen van derden in 2018 130 miljoen euro is, in 2017 slechts 17 miljoen euro, in 2019 11 miljoen euro en daarna nog maar 1 miljoen euro?

**Antwoord:**

Ontvangsten van derden fluctueren in tijd en omvang. In 2018 is in vergelijking met 2017 en 2019 een hoger bedrag opgenomen omdat voor dat jaar de regionale bijdrage ad € 127 miljoen voor de verdiepte ligging bij Vught (PHS) gepland staat.

Bij het aanlegprogramma kan sprake zijn van bijdragen van decentrale overheden aan een specifiek aanlegproject. Reden hiervoor kan zijn dat een regionale overheid aan lenM heeft verzocht de opdrachtgeversrol te vervullen richting ProRail of omdat de regio een voorkeur heeft voor een duurdere oplossing/andere scope dan bedacht door lenM en hiervoor een bijdrage overmaakt naar de begroting van lenM. Afhankelijk van de gemaakte afspraken en de hoogte van de regionale bijdragen zullen de geplande ontvangsten daarom fluctueren in omvang en tijd.

49

**Vraag:**

Kunt u aangeven hoeveel extra reistijd er door de nieuwe Hoekselijn ontstaat voor de reizigers die vanuit Schiedam Nieuwland, Vlaardingen, Maassluis en Hoek van Holland op Rotterdam Centraal moeten komen en hoeveel extra overstappen daarmee gepaard gaan ten opzichte van de voormalige spoorverbinding?

**Antwoord:**

Circa 80 procent van de reizigers gaat er in reistijd op vooruit. Voor de overige 20 procent blijft de reistijd gelijk of neemt hij toe. Per saldo is er voor alle reizigers samen een reistijdvoordeel.

- De metro rijdt het traject Schiedam–Hoek van Holland 2 minuten sneller dan de trein.
- De trein reed vier keer per uur, de metro gaat overdag 6 à 12 keer per uur rijden. De reizigers hoeven korter op een metro te wachten wat een reistijdvoordeel van 3 tot 5 minuten oplevert.
- Aan de westkant van Maassluis komt een nieuw derde station, waardoor voor de bewoners daar de reistijd extra zal afnemen.
- Verwacht wordt dat het totaal aantal reizigers met 30% toeneemt ten opzicht van het «treintijdperk».
- 80% van de reizigers op de Hoekse Lijn heeft de binnenstad van Rotterdam als eindbestemming, 20% reist verder per trein vanaf Schiedam Centrum of Rotterdam Centraal.
- Op Schiedam Centrum stapten in het «treintijdperk» 2.500 reizigers per dag van de Hoekse Lijn over op de trein richting Den Haag en 600 op de trein naar Dordrecht. Hun overstap blijft op Schiedam Centrum.
- De reizigers naar Utrecht worden geconfronteerd met een extra overstap op station Schiedam Centrum van ongeveer 5 minuten, of ze reizen door per metro naar Rotterdam Alexander en stappen daar over. Dat scheelt de extra overstap maar kost 8 minuten extra reistijd ten opzichte van het verleden.

50

**Vraag:**

Wanneer is er meer duidelijkheid over de arbitragezaak inzake De Zaan?

**Antwoord:**

De Raad van Arbitrage heeft onlangs aangegeven te verwachten in de maand oktober a.s. uitspraak te zullen doen.

51

**Vraag:**

Kunt u aangeven in hoeverre het nog mogelijk is om op te schakelen naar Level 3 of een hybride variant voor wat betreft de uitrol van ERTMS in de brede Randstad?

**Antwoord:**

Het is belangrijk nu over te schakelen van het huidige beveiligingssysteem ATB naar ERTMS, los van het level, zodat de sector ervaring kan opdoen met ERTMS. Nederland start daarom met de uitrol van level 2; level 3 is nog in ontwikkeling. Hoewel nog niet bekend is op welk moment level 3 beschikbaar komt, wordt in de planuitwerking rekening gehouden met een toekomstige overstap naar (hybride) Level 3. Deze mogelijkheid maakt bijvoorbeeld onderdeel uit van de aanbesteding- en contracteringstrategie en heeft ook geleid tot voorstellen voor bepaalde ontwerpkeuzes van het systeem dat straks wordt aanbesteed. Hierdoor is het, zodra de specificaties voor (hybride) level 3 bekend zijn en een beheerste overstap verantwoord is, goed mogelijk over te schakelen naar (hybride) level 3.

52

**Vraag:**

Welk extra budget is nodig ten behoeve van de vervangingsvraag van het hoofdwegennet, hoofdvaarwegen en hoofdwatersysteem en in hoeverre is hier dekking vanuit het Infrastructuurfonds?

**Antwoord:**

De kosten voor de vervanging en renovatie opgave voor het hoofdwegennet, het hoofdvaarwegennet en het hoofdwatersysteem op basis van de huidige gevalideerde prognose zijn in deze begrotingen van IF en DF gedekt. Omdat de objecten op het hoofdvaarwegennet en het hoofdwatersysteem vaak een functie op beide netwerken hebben, laat ik onderzoeken of de nu gehanteerde toewijzing van objecten en/of kosten aan het hoofdvaarwegennet of het hoofdwatersysteem overeenstemt met het zwaartepunt-principe en of dit gewijzigd moet worden. Daarna kan zo nodig worden gezien of een overheveling tussen het hoofdwatersysteem en het hoofdvaarwegennet in de ontwerpbegroting 2019 nodig is.

53

**Vraag:**

Wat is de omvang van de verhoging van de vervangingskosten?

**Antwoord:**

Voor Spoor betreft dit de verwachte toename van de vervangingsopgave vanaf 2031. Zoals in de instandhoudingsbijlage bij de begroting 2017 is aangegeven lopen de vervangingen op basis van de huidige inschattingen op van gemiddeld € 491 miljoen per jaar naar € 553 miljoen per jaar. Voor de periode na 2030 is een verhoging van de vervangingskosten te verwachten, met name omdat het einde van de levensduur van een groot aantal kunstwerken zal zijn bereikt. Daarnaast zullen vanaf die periode de bovenleidingportalen (in totaal 100.000 stuks) worden vervangen.

54

**Vraag:**

Hoeveel kost de aanleg van 1 kilometer snelweg gemiddeld?

**Antwoord:**

Bij de aanleg van een weg moet rekening gehouden worden met een flink aantal factoren. De kosten van een km snelweg variëren sterk afhankelijk van het ontwerp, de omgevingssituatie, de ondergrond en of het nieuwbouw (aanleg, verbreding) of renovatie betreft. Uitgaande van een nieuwe autosnelweg met 2x3 rijstroken en een vluchtstrook, variëren de kosten van € 10 tot € 50 miljoen per km (incl. BTW, exclusief apparaatskosten). Dit zijn de totale investeringskosten voor een weg bewegwijzering, bermbeveiliging en verlichting. Bijkomende kosten zijn onder meer de uitgaven voor verkeerssignalering en geluidwerende voorzieningen, beplanting, bodemsanering en eventuele sloopkosten. Ook de kosten voor kunstwerken zoals viaducten, bruggen, faunapassages, verdiepte liggingen en tunnels zijn hier nog niet in meegenomen. Als men die ook in beschouwing meeneemt kunnen de kosten wel oplopen tot boven € 100 miljoen per km.

55

**Vraag:**

Hoeveel kost de aanleg van 1 kilometer spoor gemiddeld?

**Antwoord:**

Deze vraag is niet zondermeer te beantwoorden. De prijs per kilometer spoor is afhankelijk van de scope van een project. Op het aan te leggen spoor kan bijvoorbeeld sprake zijn van wisselstraten, viaducten, tunnels, stations en geluid- en trillingsmaatregelen terwijl er ook sprake kan zijn van aanleg van spoor zonder bovengenoemde zaken.

56

**Vraag:**

Hoeveel kost het onderhoud van 1 kilometer snelweg gemiddeld?

**Antwoord:**

De gemiddelde kosten voor het onderhoud van een kilometer rijbaan van het rijkswegennet bedragen ca. € 86.000 per jaar (exclusief apparaatskosten). Deze kosten variëren overigens afhankelijk van de wijze waarop de weg is ingericht (wel of geen tunnel, signalering etc.).

57

**Vraag:**

Hoeveel kost het onderhoud van 1 kilometer spoor gemiddeld?

**Antwoord:**

De financiering van ProRail is op een andere manier vormgegeven dan die van RWS. Daar waar voor RWS afzonderlijke geldstromen zijn voor beheer en onderhoud, vervanging en renovatie en apparaatskosten, ontvangt ProRail één subsidie voor het geheel van deze uitgaven. In de instandhoudingsbijlage bij de begroting is aangegeven welk deel van de totale subsidie aan ProRail wordt besteed aan beheer en onderhoud en welk deel aan vervangingen (apparaatskosten worden niet meegenomen in de instandhoudingsbijlage). Uitgaande van deze verdeling bedraagt het rijksdeel van de beheer en onderhoudskosten per kilometer spoor ongeveer € 61.000 per jaar. Van de beheer en onderhoudskosten spoor wordt ongeveer 36% doorbelast via de gebruiksvergoeding, dat komt neer op ongeveer € 34.000 per kilometer spoor.

De totale beheer en onderhoudskosten van een kilometer spoor per jaar bedragen daarmee ongeveer € 95.000. Deze bedragen zijn inclusief de

beheer en onderhoudskosten van wissels, overwegen, seinen, tunnels, bruggen en stations.

58

**Vraag:**

Hoeveel kost het onderhoud van 1 kilometer waterweg gemiddeld?

**Antwoord:**

De gemiddelde kosten voor het onderhoud van een kilometer Rijks-vaarweg bedragen ca. € 36.000 per jaar (exclusief apparaatskosten). Deze kosten variëren overigens afhankelijk van de wijze waarop de vaarweg is ingericht.