

Vergaderjaar 2013–2014

33 750 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2014

Nr. 14

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 31 oktober 2013

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 voor wat betreft de niet-watergerelateerde artikelen.

De vragen zijn op 9 oktober 2013 voorgelegd. Bij brief van 30 oktober 2013 zijn ze door de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu beantwoord.

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

De voorzitter van de commissie,
Paulus Jansen

De griffier van de commissie,
Tijdink

1

Vraag:

Kunt u aangeven onder welke begrotingsartikelen, en daarbinnen op welke onderdelen, vrije ruimte is in de begroting? Welke middelen kan de Tweede Kamer, indien gewenst, op een andere manier bestemmen dan u voorstelt?

Antwoord:

Bij Voorjaarsnota 2013 zijn aparte artikelonderdelen geïntroduceerd waarop de investeringsruimte per modaliteit zichtbaar is gemaakt. Het gaat om 12.07 Wegen, 13.08 Spoor, 14.01.04 Regionaal lokaal (OVS en Weg) en 15.07 Vaarwegen.

Zoals ik in mijn brief van 13 februari 2013 (Kamerstuk 33 400 A, nr. 48) over de invulling van de bezuinigingen op het IF heb aangegeven zijn deze middelen benodigd voor een aantal potentiële knelpunten en risico's in het lopende programma.

Naast de budgetflexibiliteit voor het begrotingsjaar is voor de programma's/projecten die zich bevinden in de fase van planuitwerking/verkenning informatie opgenomen over de mate van verplichting van het budget voor de periode t/m 2028 (verplicht, gebonden en bestemd). Verder beschikt de Tweede Kamer over haar budgetrecht voor de hele begroting.

2

Vraag:

Hoe ziet de ontwikkeling van het reizigerskilometrage van autobestuurders op landelijk niveau er uit ten opzichte van de Welvaart en Leefomgeving (WLO) scenario's vanaf het jaar 2005 tot heden?

Antwoord:

De WLO-scenario's zijn voor 2020 en 2030 bepaald en de statistieken stoppen bij 2012. Een vergelijking is dus niet mogelijk. Wel kan worden ingeschat of de statistieken zich bewegen richting de bandbreedte van de WLO-prognoses voor 2020 en 2030.

Ten opzichte van 2005 is het afgelegde reizigerskilometrage van autobestuurders in 2012 met ruim 7% gestegen. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid verwacht in haar laatste Mobiliteitsbalans (KiM 2012) dat «de ontwikkeling van de (auto)mobiliteit zich in de toekomst binnen de bandbreedte van de meest recente prognoses (RC en GE) zal bewegen» (zie figuur 3.12, pagina 83 Mobiliteitsbalans 2012).

3

Vraag:

Op welke wijze wordt er gestreefd naar een afname van het autoverkeer?

Antwoord:

Binnen het programma Beter Benutten, dat een betere bereikbaarheid tot doel heeft, worden afspraken gemaakt met werkgevers over mogelijkheden om de spits te mijden. In het kader van het SER Energieakkoord, dat tot doel heeft de duurzaamheid te verbeteren, geeft lenM opdracht voor een programma waarmee tot en met 2015 tenminste 300 bedrijven actief worden ondersteund om binnen 5 jaar de aan personenmobiliteit gerelateerde CO₂-emissie met 20% per medewerker verlagen. Dit kan bijvoorbeeld door met een andere modaliteit of de fiets te reizen. Onder de vlag van «vernieuwing van het MIRT» wordt gewerkt aan een bredere definitie van de opgaven waarbij ook andere oplossingen dan aanleg van infrastructuur mogelijk zijn. Hiermee komen ook maatregelen gericht op minder en anders reizen in beeld. Deze typen maatregelen, die zich richten op het vermijden van overbodige voertuigkilometers en op

het spreiden van de mobiliteitsvraag in tijd en ruimte, hebben een positief effect op zowel bereikbaarheid als lokale leefbaarheid en duurzaamheid.

4

Vraag:

Hoe stimuleert u het gebruik van de fiets, hoeveel geld is hier in 2014 voor beschikbaar en op welke wijze wordt dit geld besteed?

Antwoord:

Fietsstimulering is in de eerste plaats een decentrale verantwoordelijkheid. De decentrale overheden pakken die verantwoordelijkheid serieus op: naar schatting zo'n € 375 miljoen per jaar, zoals uw Kamer is geïnformeerd bij Kamerstuk 31 796, nr. 8, 12 mei 2010. Ik ondersteun hen daarbij via het programma Beter Benutten. In de regionale maatregelenpakketten zitten tientallen fietsmaatregelen, variërend van projecten om het gebruik van de elektrische fiets voor het woon-werkverkeer te stimuleren tot het realiseren van ontbrekende schakels in fietsroutes, zoals de aanleg van fietsbruggen en het realiseren van fietsveren. Ook worden in een aantal regio's fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd in stadscentra.

Aan fietsmaatregelen binnen het programma Beter Benutten geef ik in 2014 circa € 32 miljoen uit.

Binnen het programma Beter Benutten nemen ook de werkgevers hun verantwoordelijkheid door hun werknemers zo veel mogelijk buiten de spits te laten reizen. Hierbij zetten zij vaak fietsstimuleringsmaatregelen in. Daarnaast zijn er verschillende losse uitgaven die ten goede komen aan het stimuleren van het fietsgebruik, bijvoorbeeld de jaarlijkse subsidie voor de Fietsersbond.

Tot slot investeer ik in fietsparkeervoorzieningen bij stations. Naar verwachting zal ik in 2014 € 18 miljoen in het actieplan Fietsparkeren bij stations investeren.

5

Vraag:

Hoe worden, in het kader van de overprogrammering, keuzes gemaakt als geen van de projecten vertraging oploopt?

Antwoord:

De planning van infrastructuurprojecten kent een mate van onzekerheid. Projecten kunnen vertragen ten opzichte van de planning, bijvoorbeeld door complexiteit, onvoorzien omstandigheden of een hoog ambitieniveau in de afgegeven mijlpalen.

Lopende het jaar volg ik deze ontwikkelingen nauwgezet en mocht de overprogrammering daarbij om keuzes vragen, zal ik de Kamer hierover informeren via de formele begrotingsmomenten en/of de voortgangsrapportage van het MIRT.

6

Vraag:

Waarom is gekozen voor overprogrammering?

Antwoord:

In mijn brief over de invulling van de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds (Kamerstuk 33 400 A, nr. 48) heb ik aangegeven dat ik in de voorgestelde programmering een tijdelijke en beheerste overprogrammering heb opgenomen om zorg te dragen dat de voor aanleg gealloceerde middelen op de begroting ook daadwerkelijk besteed worden. Ervaring leert immers dat infrastructuurprojecten niet altijd volgens planning worden opgeleverd.

7

Vraag:

Zijn er andere begrotingen waar wordt gewerkt met overprogrammering?

Antwoord:

Ook op de begroting van Defensie wordt op het investeringsartikel met een vorm van overprogrammering gewerkt.

8

Vraag:

Hoe snel na 2018 komt de extra 2,1 mrd euro beschikbaar?

Antwoord:

De overprogrammering op het Infrastructuurfonds vertaalt zich in een aanlegprogramma dat in de periode tot en met 2018 € 2,1 mlrd hoger is dan het beschikbare budget en een exact omgekeerde situatie in de periode na 2018. Op totaalniveau zijn tot en met 2028 programma en budget uiteraard in balans.

De bedragen na 2018 komen verspreid over de periode weer terug.

9

Vraag:

Op welke programma's wordt overprogrammering toegepast? Kunt u een overzicht geven van de projecten die mogelijk hierdoor vertraagd kunnen raken?

Antwoord:

De overprogrammering wordt in deze begroting toegepast op totaalniveau bij de aanlegprogramma's van Wegen en Vaarwegen in de periode t/m 2018.

De reden dat deze op totaalniveau wordt toegepast, is dat een vertraging zich bij elk project kan voordoen. Dit geldt met name bij de projecten in de verkennings- of planuitwerkingsfase, wanneer er meer sprake is van planningsonzekerheid in vergelijking tot de realisatiefase.

Op de betreffende artikelen voor verkenning- en planuitwerking is de overprogrammering dan ook relatief hoger dan voor realisatie.

10

Vraag:

Kunt u inzichtelijk maken wat de gevolgen zijn van de bezuinigingen op de brede doeluitkering (BDU) verkeer en vervoer?

Antwoord:

In de begroting 2014 is geen nieuwe bezuiniging op de BDU toegepast. De bezuinigingen uit het Regeerakkoord Rutte I zijn deels verzacht door de intensivering op Openbaar Vervoer in het Begrotingsakkoord 2013. De decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor de verdeling van de middelen over de verschillende doelen waaraan de BDU mag worden besteed. Ook kunnen zij het aandeel andere middelen dat wordt ingezet voor het verkeer- en vervoerbeleid verhogen, en in een aantal gevallen kunnen er in (nieuwe) concessies efficiëntieverbeteringen worden bereikt. Op landelijk niveau is er geen algemeen inzicht van de gevolgen van de bezuinigingen.

11

Vraag:

Waarom geldt de indexering van de concessievergoeding HSL-Zuid pas vanaf 2015?

Antwoord:

Ook de concessievergoeding in de jaren vóór 2015 is geïndexeerd. De indexeringen over die jaren zijn opgenomen in de reeks ontvangsten op artikel 13.09.

12

Vraag:

Kan een nadere toelichting worden gegeven over de aanpassing van het kasritme van de regionale bijdragen aan de projecten A12/A15 Ressen – Oudbroeken en N35 Zwolle – Wijthmen, en dan met name waarom dit zo verschilt per jaar?

Antwoord:

Voor deze projecten zijn medio dit jaar met de betrokken regionale partijen afspraken gemaakt over het kasritme van betaling van de regionale bijdragen. In de begroting 2014 is geanticipeerd op deze afspraken en is een gewijzigd kasritme opgenomen. Deze mutaties hebben overigens geen effect op de totale omvang van de regionale ontvangsten voor deze projecten.

13

Vraag:

Leidt het niet uitkeren van de prijsbijstelling tot verdere temporisering of het schrappen van bepaalde infrastructuurprojecten? Zo ja, om welke projecten gaat het? Zo nee, op welke wijze wordt dit opgevangen?

Antwoord:

In de ontwerpbegroting van 2014 is het budgettaire probleem dat is ontstaan door het niet uitkeren van de prijsbijstelling gedekt uit de resterende Investeringsruimte per modaliteit. Zoals ik heb gemeld in de brief over het investeringspakket in infrastructuur 2014 (Kamerstuk 33 400 A, nr. 52) heeft dit op het huidige MIRT programma dus geen effect. Er resteert wel een kasritme probleem in de begroting, zoals ook zichtbaar is gemaakt in de ontwerpbegroting 2014. IenM lost dit uiterlijk bij ontwerpbegroting 2017 op, maar zo mogelijk eerder bij een eerstvolgende herijking van het Investeringsprogramma.

14

Vraag:

Wat kunnen de uiteindelijke implicaties zijn van het niet uitkeren van de prijsbijstelling en de hieruit volgende aanpassing van de kasritmestroom, bij de eerstvolgende herijking van het Investeringsprogramma?

Antwoord:

In de ontwerpbegroting 2014 is het budgettaire effect van het niet uitkeren van de prijsbijstelling gedekt uit de resterende investeringsruimte per modaliteit. Zoals ik heb gemeld in de brief over het investeringspakket in infrastructuur 2014 (Kamerstuk 33 400 A, nr. 52) heeft dit op het lopende MIRT programma dus geen effect. Er resteert daarbij echter wel een kaseffect.

Over de uiteindelijke implicaties van dit kaseffect kan ik nu geen voorspellingen doen. Er doen zich in de prognoses van de projecten frequent mutaties voor die een effect hebben op de kasstroom. Bij de eerstvolgende herijking van het Investeringsprogramma of uiterlijk bij de

begroting 2017 zal bezien worden of na het salderen van al deze mutaties een afwegingsvraagstuk resteert en, zo ja, hoe daarmee omgegaan wordt.

15

Vraag:

Wat is het gevolg van het niet uitkeren van de prijsbijstelling voor de projecten in het infrafonds? Welke projecten zullen worden vertraagd?

Antwoord:

Ik verwijs naar het antwoord op vraag 14 over het Infrastructuurfonds.

16

Vraag:

Welke uitgaven zullen er in 2013 nog niet worden gedaan op de aanvullende post OV onder Infrastructuurfonds artikel 13, waardoor de voorfinanciering voor de Uithoftram sneller dan gepland aan de gemeente Utrecht kan worden overgemaakt? Was het te voorzien dat deze middelen in 2013 nog niet tot uitgaven zouden leiden?

Antwoord:

In het Begrotingsakkoord van vorig jaar is opgenomen dat er voor regionaal spoor € 25 miljoen aanvullend wordt besteed (waar mogelijk al in 2013) aan de lijnen: Valleilijn (Barneveld-Ede), Arnhem-Doetinchem, Zwolle-Wierden en Arnhem-Elst Tiel. Deze middelen zijn gereserveerd op de genoemde Aanvullende Post OV. Tijdens de Begrotingsvoorbereiding 2014 bleek dat deze € 25 miljoen in 2013 nog niet tot besteding zullen komen. Daarom zijn de middelen in 2013 versneld betaald aan de stadsregio Utrecht voor de Tram naar de Uithof. Reeds bij Begrotingsakkoord was voorzien dat volledige besteding in 2013 van de extra beschikbaar gestelde middelen onzeker was, aangezien er nog geen uitgewerkte projectplannen lagen voor deze lijnen.

17

Vraag:

Waarom is er gekozen om de resterende programmaruimte op Infrastructuurfonds artikel 18 (€ 100 mln) over te boeken naar Hoofdstuk XII en te betrekken bij het oplossen van de Kaderrichtlijn Water problematiek?

Antwoord:

Omdat er vanaf 2016 geen budget voor waterkwaliteit meer op de begroting staat als gevolg van eerdere bezuinigingen, ben ik bezig met het zoeken naar geld hiervoor binnen de gehele lenM-begroting. In deze begroting is het me gelukt om vanuit het Infrastructuurfonds, artikel 18, € 100 mln vrij te maken voor de KRW-opgave voor de periode tot en met 2018. In de volgende begroting (ontwerpbegroting 2015) zal de KRW-opgave meer structureel worden gedekt zodat de waterkwaliteitsdoelen kunnen worden gerealiseerd en daarmee ook de afspraken met Brussel hierover. Daarmee is het vervolgens mogelijk om de uitgaven voor de KRW-maatregelen over te boeken naar het Deltafonds. (Amendement Jacobi).

Zie ook de beantwoording van de vragen 62 t/m 65 van XII.

18

Vraag:

Wat zijn de redenen dat er in 2014 +/- 200 mln euro minder wordt uitgegeven aan de realisatie van wegen dan in 2013?

Antwoord:

In de tabel «Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 12 Hoofdwegenet» (pag. 10) is op art. 12.03.01 Realisatie € 1.115 mln begroot in 2013 en € 857 mln in 2014. Dit is een verschil van € 258 mln.

Voor een zuivere vergelijking van de uitgaven aan de realisatie van wegen in 2013 en in 2014 is het beter om te kijken naar het totale budget begroot op art. 12.03 Aanleg wegen. Dit betreft € 1.146 mln in 2013 en € 1.201 mln in 2014. Er wordt niet minder begroot voor de aanleg van wegen in 2014 in vergelijking tot 2013.

Methodisch werkt het als volgt. Budget voor de aanleg van wegen wordt eerst begroot onder Verkenningen en planuitwerkingen (art. 12.03.02). Na het nemen van een Uitvoeringsbesluit wordt het budget overgeboekt naar Realisatie (art. 12.03.01).

Voor 2013 heeft de overboeking voor een groot deel al plaatsgevonden. Voor 2014 moet dit nog gebeuren.

19

Vraag:

- a. Kunt u een overzicht geven van hoeveel kilometer nieuw asfalt op rijkswegen er per jaar is bijgekomen vanaf 2000, hoeveel kilometer asfalt er per jaar indicatief zal worden gerealiseerd tijdens de kabinetsperiode Rutte II en hoeveel kilometer asfalt er indicatief per jaar gerealiseerd zal worden na Rutte II tot 2028 op basis van de huidige verdeling van de gelden in het Infrastructuurfonds?
- b. Kunt u een zelfde overzicht per jaar geven voor de periode 2000–2028 van de gerealiseerde kilometer nieuw spoor en de te verwachte realisatie van nieuw spoor op basis van de huidige verdeling van de gelden in het Infrastructuurfonds?
- c. Kunt u een onderbouwing geven van het grote verschil tussen de realisatie van nieuw asfalt en de beperkte realisatie van nieuw spoor, mede in het licht van de dalende filedruk en het stijgende aantal meldingen van volle treinen?

Antwoord:

- a. Het overzicht van het aantal km asfalt dat is aangelegd sinds 2002 is gegeven in onderstaande tabel.

Km asfalt rijkswegen	
2000	42
2001	6
2002	33
2003	117
2004	79
2005	90
2006	81
2007	172
2008	198
2009	55
2010	364
2011	289
2012	131

Kabinet Rutte II (eind 2012-eind 2016) is voornemens om 761 km asfalt open te stellen.

Het totaal aantal km asfalt over de periode 2017 tot 2028 is nog niet bekend, omdat daarover meerdere MIRT onderzoeken en Verkenningen lopen en, o.a. afhankelijk van budgettaire randvoorwaarden, nog moet worden besloten.

Ik verwacht in die periode wel de openstelling van de Blankenburgverbinding, de A13/A16, de Via 15 en de Ring Utrecht.

- b. In onderstaande tabel wordt voor de periode 2000–2012 per jaar het aantal kilometers extra/nieuw spoor (dus inclusief dubbel- en 4-sporigheid) weergegeven. Hierbij is (ter vergelijking met de wegekilometers uit vraag a) een kilometer dubbelsporige spoorlijn als twee kilometers geteld.

	Km Spoor
2000	51
2001	7
2002	16
2003	32
2004	13
2005	26
2006	
2007	513*
2008	
2009	3
2010	
2011	
2012	100

* 2007 betreft zowel 4 sporen Amsterdam Bijlmer-Utrecht, HSL-zuid en Betuweroute.

Voor de periode 2013–2017 (Kabinet Rutte II) is de oplevering voorzien van onder meer extra sporen in het kader van Vleugel, korte termijn OV SAAL, DSSU alsmede enkele andere (en veelal) minder omvangrijke infraprojecten die nog in studie zijn. Een exact aantal kilometers is dan ook voor deze periode niet aan te geven.

Na 2017 zal het aantal kilometers spoor stijgen als gevolg van PHS en de middellange termijn OV SAAL. De maatregelen die na 2013 worden genomen aan de spoorinfrastructuur zijn gebaseerd op de te verwachten vervoervraag alsmede maatregelen in de dienstregeling en de materieelinzet om voldoende vervoerscapaciteit te bieden. Tevens wordt het pakket na 2013 mede gebaseerd op de capaciteitswinst die reeds mogelijk is met het pakket 2000 t/m 2012; verder wordt ERTMS aangelegd.

- c. De totale uitgaven aan wegen en aan spoor zijn ongeveer gelijk, maar vertalen zich anders in maatregelen. Bij beide modaliteiten wordt gezocht naar een mix van betere benutting en uitbreiding van de infrastructuur. Aan de hand van MIRT onderzoeken, verkenningen en planstudies wordt per modaliteit en per (regionale) situatie bezien welke oplossingen precies nodig zijn.
- De dalende file druk is het gevolg van het beter benutten van de bestaande infrastructuur en uitbreiding van de wegcapaciteit. De Mobiliteitsbalans 2012 van het KiM laat zien dat de files in de periode 2008–2011 zijn afgenomen met 21 procent, en dat die afname slechts 7 procent zou zijn geweest zonder extra stroken.
- Met de maatregelen aan de spoorinfrastructuur en aanpassingen in de dienstregeling kunnen er de komende jaren meer treinen rijden (in een hogere frequentie). Waarbij overigens de dienstregeling en de inzet van materieel (zoals dubbeldekkers en de lengte van treinen) door de vervoerder worden geregeld en gemonitord (zoals ik ook aangaf in mijn brief over de Flevolijn van 11 september 2013, Kamerstuk 32 404, nr. 68).

20

Vraag:

Kunt u een overzichtstabel geven van alle wegprojecten (aanleg/planstudie) waarbij inzichtelijk wordt wat de totale budgettaire ruimte is tot en met 2028 en hoe dit budget is verdeeld tussen de afzonderlijke projecten en wat nog de beschikbare investeringsruimte is? Zou u daarbij,

indien er nog geen budget is vastgesteld voor projecten, wel kunnen aangeven wat de indicatieve reserveringen zijn voor deze projecten?

Antwoord:

Onder de tabel «Budgettaire gevolgen van de uitvoering» (pagina 10/11 van de begrotingsstaat Infrastructuurfonds 2014) is inzichtelijk gemaakt wat de totale budgettaire ruimte is voor de periode 2014 tot en met 2028 voor Aanleg van wegprojecten (art 12.03). In de realisatie- en planstudietabellen, die u kunt vinden op de pagina's 18, 19 en 20, 21 is inzichtelijk gemaakt welke projecten/programma's onderdeel uitmaken van dit totale aanlegprogramma en voor welke bedragen. De totale budgettaire ruimte voor aanleg 12.03 is daarmee volledig belegd.

In de planstudietabel worden projecten gecategoriseerd naar (bestuurlijk) verplicht, gebonden of bestemd. Van projecten vallend onder de categorie bestemd wordt de indicatieve reservering niet in de tabel inzichtelijk gemaakt gezien de onderhandelingspositie van het rijk en aangezien de definitieve scope nog bepaald moet worden. Bij vaststelling van de scope zal de Kamer geïnformeerd worden over de voor het project gereserveerde middelen.

De nog beschikbare investeringsruimte voor toekomstige investeringsprojecten en risico's staat op het aparte artikelonderdeel 12.07 Investeringsruimte. In de tabel op pagina 24 is daarbij aangegeven welk bedrag er t/m 2028 beschikbaar is (1,227 miljard).

21

Vraag:

Klopt het dat de eerder voorgenomen extra investering van 300 mln. geheel is komen te vervallen? Zo ja, wat is het gevolg hiervan?

Antwoord:

Dit klopt. Met de bouwimpuls had een aantal projecten sneller kunnen worden uitgevoerd. Nu de impuls niet doorgaat is de oorspronkelijke planning (zie brief invulling bezuiniging Infrastructuurfonds, Kamerstuk 33 400 A, nr. 48. d.d. 13 februari 2013) weer het vertrekpunt. In het MIRT Projectenboek 2014 is de actuele planning per project opgenomen.

22

Vraag:

Wat is er precies gebeurd met de aangekondigde bestedingsimpuls van 300 mln euro aan wegen in 2014? Wat is het gevolg van het vervallen van deze bestedingsimpuls voor de projecten die waren genoemd voor de besteding van dit geld?

Antwoord:

Zie mijn antwoord op vraag 21 bij de begroting van het Infrastructuurfonds.

23

Vraag:

Wanneer kan de Kamer uitkomsten verwachten van de Praktijkproef Amsterdam op het gebied van verkeersmanagement?

Antwoord:

De Praktijkproef Amsterdam bestaat uit twee delen, zogeheten «sporen». Het wegkantspoor, de slimme aansturing van toeritdoseer- en verkeersregelinstallaties, wordt gefaseerd uitgevoerd. Het in-car spoor kent één realisatiefase.

Fase 1 van het wegkantspoor wordt medio 2014 afgerond en geëvalueerd. In de evaluatie worden de tussenresultaten van het in-car spoor meegenomen. Deze evaluatie vormt de basis voor besluitvorming over het

wel/niet starten van Fase 2 van het wegwegkantspoor. Dit besluit wordt door lenM en de projectpartners (gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland en de stadsregio Amsterdam) gezamenlijk genomen. Ik zal uw Kamer in de tweede helft van 2014 over de genoemde resultaten van Fase 1 en de daaruit volgende besluitvorming informeren.

24

Vraag:

Worden, gezien de afname van het aantal kilometers verkeerssignalering op rijbanen door de aanleg van wegen, alle nieuwe wegen voorzien van verkeerssignalering en zijn er alleen nog oude wegen zonder verkeerssignalering?

Antwoord:

Vertrekpunt in de afweging om te investeren in verkeerssignalering is mijn Kamerbrief van 7 februari 2013 (Kamerstuk 31 505, nr. 202) waarin ik heb aangegeven dat het verkeersmanagement zich gaat richten op innovatieve diensten en technologieën waardoor niet langer verdere grootschalige investeringen in conventionele technologieën (o.a. DRIP's dynamische routeinformatie panelen en matrixborden) nodig zijn. Deze nieuwe technologie is echter nog in ontwikkeling waardoor ik maatwerk toepas bij investeringen in conventionele technologie bij de uitbreiding van bestaande en aanleg van nieuwe wegen. Wegen met spitsstroken worden bijvoorbeeld altijd voorzien van signalering en bij een verbreding wordt nadrukkelijk gekeken of de gehanteerde portaalafstanden in de nieuwe situatie ook noodzakelijk is. Daarnaast wordt in het kader van het programma versobering en efficiency de rijstrooksignalering uitgezet op wegen waar dit het minst effect heeft op de bereikbaarheid en veiligheid.

25

Vraag:

Wat zijn de implicaties voor de verkeersveiligheid en de doorstroming, ten gevolge van de vermindering van het aantal kilometers weg met verkeerssignalering in 2014, mede door versoberingsmaatregelen (onder andere A18L, A12, A2)?

Antwoord:

Door het uitzetten van de verkeerssignalering op die wegtrajecten treedt naar verwachting circa 2% meer filevorming op die trajecten op (zie Begroting Infrastructuurfonds 2013, pag. 147). Het daar vermelde verwachte effect op de verkeersveiligheid is bijgesteld naar een toename van 0,04 verkeerdoden per jaar en een toename van het aantal ernstig verkeersgewonden van 0,23 per jaar.

26

Vraag:

Wanneer bestaat er een integraal beeld van de benodigde investeringen in vervanging of renovatie van kunstwerken op de Rijkswegen, waarnaar momenteel onderzoek wordt gedaan?

Antwoord:

Het in beeld brengen van de benodigde investeringen in vervanging of renovatie van kunstwerken op de Rijkswegen, is een continu proces. De behoefte aan vervanging en renovatie van kunstwerken en andere objecten van het hoofdwegennet wordt langs twee lijnen verricht. Op basis van ontwerplevensduur en huidige prestaties wordt bekeken in welke periode naar verwachting vervanging of renovatie aan de orde is. Deze meer theoretische benadering wordt naast de resultaten van de uitgevoerde inspecties naar de toestand van de kunstwerken en andere objecten gelegd. Op basis van deze gegevens wordt een planning

opgesteld van de objecten die naar verwachting op een termijn van ca. 8 jaar aan vervanging toe zijn. Deze planning wordt elke 2 tot 3 jaar herijkt. In de praktijk zal het moment dat vervanging of renovatie exact aan de orde is afwijken van het verwachte moment. Dit door inpassing en optimalisatie van het beheer en onderhoud.

27

Vraag:

Is er bij vervangingsprojecten ook sprake van aanleg (werk-met-werk-maken)? Zo ja, bij welke projecten is hier sprake van?

Antwoord:

Uitgangspunt bij vervanging en renovatie is 1 op 1 vervanging of renovatie van het betreffende object. Uiteraard wordt daarbij ook gekeken of wellicht extra functionaliteit aan de orde kan zijn. De meer kosten die hier eventueel uit voortvloeien zullen dan separaat moeten worden bekostigd, omdat de middelen die zijn uitgetrokken voor vervanging en renovatie hierin niet voorzien. Het afstemmen van de vervanging van de brug over het Drongelens kanaal met de Gebiedsontwikkeling Langstraat (GOL) is hiervan een voorbeeld.

28

Vraag:

Waarom zijn de meerkosten van de tunneltechnische installaties bij de Tweede Coentunnel zoveel hoger dan bij het N35 Combiplan Nijverdal en de A2 Tunnel in Maastricht?

Antwoord:

In de meerkosten voor de tunneltechnische installaties zijn niet alleen de kosten voor de installaties zelf opgenomen, maar ook de kosten als gevolg van vertragingen die zijn toe te wijzen aan het bestuurlijk proces met betrekking tot het herontwerp van de tunneltechnische installaties. Het project Tweede Coentunnel was verder met het ontwerp en de inbouw van de tunneltechnische installaties dan de andere twee projecten en daardoor zijn de vertragingkosten daar ook hoger. De vertragingkosten maken verreweg het grootste deel van de meerkosten uit.

29

Vraag:

Worden de tunneltechnische installaties bij onderhoud aangepast en dient de onderhoudsbegroting daarvoor te worden aangepast?

Antwoord:

Bij het onderhoud worden de installaties vervangen wanneer blijkt dat zij de functie waarvoor ze zijn bedoeld niet meer kunnen volbrengen. De in de gewijzigde Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels aangegeven tunnelstandaard is bedoeld voor nieuwe tunnels en niet voor de bestaande tunnels. Er is dus geen noodzaak om, anders dan bij niet functioneren van de installaties, tunneltechnische installaties aan te passen.

30

Vraag:

Hoe wordt voorkomen dat er bij toekomstige tunnelprojecten weer vertragingen en overschrijdingen gaan optreden door de tunneltechnische installaties?

Antwoord:

De vertragingen en overschrijdingen van de kosten bij tunneltechnische installaties, kwamen met name voort uit onduidelijkheid van het vereiste

veiligheids- en beschikbaarheidsniveau in tunnels. Met de wijziging van de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels en de daarin opgenomen gestandaardiseerde uitrusting voor tunneltechnische installaties is deze duidelijkheid nu geschapen.

31

Vraag:

Hoeveel zou er bezuinigd worden door de maximale snelheid bij drukke ringwegen te verlagen naar 80 kilometer per uur waardoor een flink aantal verbredingen rond ringwegen niet nodig is?

Antwoord:

Het gaat om de vraag hoeveel de capaciteit van een weg neemt toeneemt als de maximum snelheid wordt verlaagd naar 80 km/uur en welke gevolgen dat heeft voor verbredingen van ringwegen.

De capaciteit van een weg neemt niet toe met het verlagen van de maximum snelheid. Wetenschappelijk onderzoek van de TU Delft (verkeersstroomtheorie en verkeersmanagement) wijst uit dat als het drukker wordt op een weg de snelheid vanzelf naar beneden gaat. Het is de drukte op de weg die de capaciteit bepaalt en niet de maximum-snelheid. De vraag hoeveel verbredingen dan niet nodig zijn is dus niet aan de orde.

32

Vraag:

Hoeveel geld is er in 2014 beschikbaar voor het verbeteren van de luchtkwaliteit en op welke wijze wordt dit geld besteed?

Antwoord:

Op artikel 20 is in 2014 voor verbetering van luchtkwaliteit een bedrag van circa 26,4 mln. beschikbaar. Dit bedrag is onderdeel van de totale op pagina 94 in de tabel opgenomen uitgavenpost van 49.383.000,- Euro (voor lucht en geluid totaal). De 26,4 mln voor lucht wordt besteed aan:

- De stimulering van versnelde introductie van voertuigen met schone motoren die voldoen aan de norm Euro-VI respectievelijk aan Euro-6;
- De bijdragen aan overheden i.h.k.v. de uitvoering van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL);
- De kosten van inzet van RWS/Unit voor de Leefomgeving ten behoeve van werkzaamheden ter ondersteuning, monitoring en uitvoering van luchtkwaliteitsbeleid;
- De bekostiging van een deel van het meerjarig onderzoekprogramma bij het ECN te Petten;
- De kosten van beleidsonderbouwend onderzoek, advisering en van steekproefcontroleprogramma's

33

Vraag:

Verwacht u dat de normen voor fijnstof in 2014 gehaald zullen worden? Zo nee, welk aanvullend beleid ontwikkelt u om de normen toch te halen?

Antwoord:

In het vorig monitoringsrapport (aangeboden aan de Kamer op 20 december 2013 (Kamerstuk 30 175, nr. 154)) kwam naar voren dat er in de prognose nog een aantal fijnstof knelpunten resteerden. Deze knelpunten bevonden zich met name rond veehouderijen en in een enkele geval rondom industrie. Dit jaar zal er opnieuw een monitoringsrapport aan de Kamer worden gestuurd.

Voor de veehouderijen is reeds een aanpak in gang gezet. In gebieden met hoge achtergrondconcentraties is een gebiedsgerichte aanpak door gemeenten nodig. Verschillende gemeenten zijn hier al mee gestart.

Hierover heb ik u in 2011 bericht (Kamerstuk 30 175, nr 130). Er zijn ook maatregelen in gang gezet op rijksniveau. Afgelopen jaar is de subsidieregeling Fijnstofmaatregelen van EZ voor veehouderijen weer opengesteld. Tevens is in maart 2013 de wijziging van de «Regeling niet in betekenende mate» in werking getreden. Deze wijziging beperkt de mogelijkheden voor uitbreiding van stallen in gebieden met hoge achtergrondconcentraties, wanneer deze uitbreiding leidt tot een toename van de overschrijdingen. Er is een wijziging in voorbereiding van het Besluit ammoniakemissie huisvesting veehouderij (uitbreiding met emissie eisen voor stallen). Dit zal in 2014 van kracht worden. Pluimveehouderijen worden hiermee verplicht tot het treffen van maatregelen die de emissie van fijnstof verminderen.

Naast de veehouderij heeft ook het IJmond-gebied nog aandacht. In het IJmond gebied is nauwkeuriger onderzoek verricht waaruit blijkt dat, alhoewel sprake van een zeer beperkte overschrijding, een gebiedsgerichte aanpak ook hier nodig is. Er is daartoe een samenwerking in gang gezet, waarin de belangrijke partijen (overheden en bedrijfsleven) aangesloten zijn en samen maatregelen zullen nemen.

34

Vraag:

Welk effect heeft het verhogen van de maximumsnelheid op de luchtkwaliteit?

Antwoord:

Voorop staat dat de verhoging van de maximum snelheid niet mag leiden tot overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit. Uit onderzoek van RWS (november 2011) naar het verhogen van de snelheid is gebleken dat de toename van de wegbijdrage als gevolg van de snelheidsverhoging beperkt is. De bijdrage van de snelheidsverhoging aan de concentraties op toetspunten op een afstand van meer dan 1.000 meter van de snelweg is relatief klein. Verder heeft een gevoeligheidsanalyse van het RIVM in 2012 (GCN-rapportage 19 juni 2012) laten zien dat het effect van de landelijke snelheidsverhoging op de achtergrondconcentraties in de Randstad verwaarloosbaar is. De toename van de totale emissies door de verhoging van de maximum snelheid leidt volgens het RIVM tot een toename van de grootschalige NO₂-concentraties van minder dan 0,04 microgram/m³ in Utrecht en Rotterdam en minder dan 0,02 microgram/m³ in Amsterdam en Den Haag.

35

Vraag:

Op welke wijze wordt er bij de verhoging van de maximale snelheid rekening gehouden met de luchtkwaliteit en de verbeterdoelstelling daarvan?

Antwoord:

Bij het verhogen van de maximumsnelheid wordt altijd gekeken of dit kan binnen de wettelijke milieunormen, waaronder die voor luchtkwaliteit. Onderzoek van RWS (november 2011) naar het verhogen van de maximum snelheid en een gevoeligheidsanalyse van het RIVM in 2012 (GCN-rapportage 19 juni 2012) laten zien dat het effect van de landelijke snelheidsverhoging op de luchtkwaliteit beperkt is.

36

Vraag:

Op welke wijze wordt de fijnstofuitstoot verminderd, hoeveel geld is hiervoor beschikbaar en hoe zal dit worden besteed?

Antwoord:

Elk jaar informeer ik u in het kader van de monitoringsrapportage NSL over de aanpak van de vermindering van de fijnstof-uitstoot, die met name in veehouderij gebieden nog problemen oplevert. Er is in de afgelopen jaren geïnvesteerd in onderzoek naar de problematiek, in onderzoek naar maatregelen die genomen kunnen worden, en er is twee keer door het Ministerie van EZ een subsidieregeling ingesteld voor veehouderijen voor het nemen van maatregelen. Nu zijn gemeenten aanzet, om met een gebiedsgerichte aanpak de problemen op te lossen. Er is specifiek voor de reductie van fijnstof geen geld meer beschikbaar op de begroting.

37

Vraag:

Waarom zijn het budget voor de A12 Ring Utrecht (fase 2) en de rijksbijdrage aan de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) apart in de begroting opgenomen?

Antwoord:

De NRU is een apart project, dat door de gemeente Utrecht getrokken wordt, en waarvoor de gemeente en de provincie Utrecht het Bevoegd Gezag zijn. Het project doorloopt een andere procedure dan de A27/A12 en heeft een andere realisatieperiode. De NRU heeft sinds dit jaar ook een eigen blad in het MIRT-projectenboek. De Ring Utrecht (A27/A12) is in de begroting correct weergegeven als zijnde 1 project. In de tabellen in het MIRT-projectenboek is per abuis nog een splitsing in 2 fasen weergegeven. Dit is op de internetversie van het MIRT-projectenboek gewijzigd. De tabel is te bekijken via onderstaande link: http://mirt2014.mirtprojectenboek.nl/Images/IF12.03.02_tcm340-345247.pdf

38

Vraag:

Wat gaat de verbreding van de A27 bij Amelisweerd kosten?

Antwoord:

Het taakstellend budget, gebaseerd op de kostenraming van deze fase van het project, bedraagt voor het project Ring Utrecht (A27 en A12) € 1.120 mln. Kostenramingen worden vanwege mogelijke concurrentiegevoelige informatie niet openbaar gemaakt.

39

Vraag:

Wat gaat de Rijnlandroute kosten?

Antwoord:

De kosten van de Rijnlandroute bedragen EUR 825 mln., exclusief btw, prijspeil 2012. Dit is gebleken uit de kostenraming van het project, die is opgesteld door de Provincie Zuid-Holland. Deze kostenraming is door Rijkswaterstaat getoetst en akkoord bevonden. De subsidie van IenM voor de Rijnlandroute bedraagt maximaal EUR 555 mln., inclusief BTW, prijspeil 2013.

40

Vraag:

Wat gaat de Blankenburgtunnel kosten?

Antwoord:

Ik verwacht binnenkort de vastgestelde structuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding aan uw Kamer te presenteren. Dan ga ik ook in op het precieze taakstellende budget dat gebaseerd zal zijn op de kostenraming in deze fase van het project.

Kostenramingen worden vanwege mogelijke concurrentiegevoelige informatie niet openbaar gemaakt.
In de ontwerp-structuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding heb ik reeds aangegeven dat het Rijk circa € 1.1 miljard (prijspeil 2011) heeft gereserveerd voor de bekostiging.

41

Vraag:

Hoe komt het dat bij de A2 Leidsche Rijn Tunnel 37 mln euro teveel is begroot? Was hier geen bijstelling van de tunneltechnische installaties naar de nieuwste regelgeving noodzakelijk?

Antwoord:

De A2 Leidsche Rijn Tunnel is voor het inwerkingtreden van de gewijzigde Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels opengesteld. Bijstelling is dus niet noodzakelijk. De laatste werkzaamheden aan het project A2 Holendrecht-Oudenrijn, waarvan de Leidsche Rijn Tunnel een onderdeel uitmaakt, verliepen voorspoediger dan vooraf ingeschat. Hierdoor zijn minder kosten gemaakt als gevolg van minderwerk en minder wijzigingen in het contract. Ook hebben zich minder risico's voorgedaan.

42

Vraag:

Waar is de reservering voor de invoering van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) terug te vinden?

Antwoord:

De reservering voor ERTMS van € 2 miljard is terug te vinden op pagina 37 van het Infrastructuurfonds 2014. Daar staat de reservering voor ERTMS, evenals die voor overige projecten in voorbereiding en gesignaleerde risico's, onder het kopje «projecten in voorbereiding».

43

Vraag:

Kunt u een overzichtstabel geven van alle spoorprojecten (aanleg/planstudie) waarbij inzichtelijk wordt wat de totale budgettaire ruimte is tot en met 2028 en hoe dit budget is verdeeld tussen de afzonderlijke projecten en wat nog de beschikbare investeringsruimte is? Zou u daarbij, indien er nog geen budget is vastgesteld voor projecten, wel kunnen aangeven wat de indicatieve reserveringen zijn voor deze projecten?

Antwoord:

In de tabel «Budgettaire gevolgen van de uitvoering» (pagina 25/26) is inzichtelijk gemaakt wat de totale budgettaire ruimte is voor de periode 2014 tot en met 2028 voor Aanleg van spoorprojecten (art 13.03). In de realisatie- en planstudietabellen, die u kunt vinden op de pagina's 32–35, 37 en 39, is inzichtelijk gemaakt welke projecten/programma's onderdeel uitmaken van dit totale aanlegprogramma en voor welke bedragen. De totale budgettaire ruimte voor aanleg 13.03 is daarmee volledig belegd. In de planstudietabel worden projecten gecategoriseerd naar (bestuurlijk) verplicht, gebonden of bestemd. Van projecten vallend onder de categorie bestemd wordt de indicatieve reservering niet in de tabel inzichtelijk gemaakt gezien de onderhandelingspositie van het rijk en aangezien de definitieve scope nog bepaald moet worden. De nog beschikbare investeringsruimte voor toekomstige investeringsprojecten en risico's staat op het aparte artikelonderdeel 13.08 Investeringsruimte. In de tabel op pagina 42 is daarbij aangegeven welk bedrag er t/m 2028 beschikbaar is (1,040 miljard).

44

Vraag:

Hoe stimuleert u het gebruik van het OV, hoeveel geld is hier in 2014 voor beschikbaar en op welke wijze wordt dit geld besteed?

Antwoord:

In april van dit jaar heeft u het manifest «Samen op Reis» ontvangen. In «Samen op reis» werken Rover, vervoersbedrijven en (concessieverlenende) overheden, waaronder IenM, samen om het gebruik van het OV te stimuleren. Een voorbeeld daarvan is de gezamenlijke actiekaart, waarmee reizigers worden verleid om 1 dag tegen een sterk gereduceerd tarief gebruik te maken van het OV.

De OV-maatregelen, die worden uitgevoerd door het programma Beter Benutten, geven een nog eens een extra stimulans voor meer gebruik van het OV.

Voor spoor is in 2014 € 2.398 mln. beschikbaar. Dit bedrag wordt deels besteed aan Beheer, onderhoud en vervanging (BOV) en deels aan Aanleg. Voor de invulling van deze budgetten verwijs ik u naar de tabel op pagina 27 (BOV), en de tabellen op de pagina's 32/35 en 37/39 voor het realisatieprogramma personenvervoer respectievelijk het planstudieprogramma personenvervoer.

Het regionale OV is de verantwoordelijkheid van de provincies en kaderwetgebieden. Deze zetten daarvoor het merendeel van de BDU (Brede Doeluitkering) in. De BDU voor 2014 bedraagt € 1.820 mln. Uit de BDU worden o.a. de projecten uit het actieprogramma regionaal OV gefinancierd en de exploitatie van het regionaal OV. Daarnaast is er vanuit artikel 14 regionale en lokale infrastructuur een bedrag van € 64 mln. voor 2014 beschikbaar voor OV. Voor bereikbaarheidsprojecten voor Noord Nederland is vanuit het zelfde artikel € 131 mln. beschikbaar. De regio Noord Nederland bepaalt welk deel daarvan wordt ingezet voor OV. In totaal is er in 2014 ruim € 4 mld beschikbaar.

45

Vraag:

- a. Is er naast het project ERTMS ook een programma binnen ProRail dat zich uitsluitend bezig houdt met de veiligheid van het spoorstelsel?
- b. Zo ja, onder welke kostenpost valt dit in de begroting en wat is de taakomschrijving?
- c. Zo nee, hoe wordt de aandacht voor veiligheid geborgd binnen de organisatie?

Antwoord:

Ja, beheer, onderhoud en vervanging wordt ook voor de treinbeveiligings-systemen uitgevoerd. Naast alle andere reguliere werkzaamheden voor beheer, onderhoud en vervanging spelen bij ProRail op dit moment drie specifieke programma's: «Mistral», «Orbit» en «ATB-Vv». De uitgaven die op deze programma's plaatsvinden maken onderdeel uit van de vervangingsinvesteringen (artikel 13.02). Met ProRail zijn afspraken gemaakt over de plannen van aanpak voor deze programma's. Ook wordt door ProRail over deze programma's separaat gerapporteerd aan mijn ministerie.

46

Vraag:

De prognose is dat het klantoordeel van de vervoerders in 2014 flink zal stijgen, terwijl de punctualiteit nagenoeg gelijk blijft. Hoe zal de klanttevredenheid toenemen als de punctualiteit dat niet doet?

Antwoord:

- Het is bekend dat bij klantoordelen psychologische processen een belangrijke rol spelen.
- De klantoordelen reageren altijd snel op verslechtering van de feitelijke prestaties, maar met vertraging op verbetering van de feitelijke prestaties. De punctualiteit (zowel aankomstpunctualiteit treinen als reizigerspunctualiteit) scoort al enkele jaren erg hoog. Dat zou zich op enig moment moeten vertalen in hogere klantoordelen.

- Vooral extreem slechte dagen werken lang door. De winteraanpak van NS en ProRail is er onder meer op gericht om slechte dagen te voorkomen. Dat zou zich op enig moment moeten vertalen in hogere klantoordelen.
- NS focust zich op het vasthouden dan wel verbeteren van de verschillende aspecten van de dienstverlening aan reizigers om de overall opinie van klanten over NS te verbeteren.

47

Vraag:

Hoeveel geld wordt er in 2014 beschikbaar gemaakt voor fietsparkeren bij stations en hoe wordt dit besteed?

Antwoord:

In 2014 is in de begroting een bedrag van € 18,0 mln. beschikbaar gemaakt voor fietsparkeren bij stations. Ik verwijs u daarvoor naar de tabel op pagina 32 van het Infrastructuurfonds-deel van de begroting. Dit geld wordt besteed aan de uitvoering van het Landelijk Actieplan Fietsparkeren. Daarnaast aan stallingen bij enkele grote projecten, o.a. in Delft, Tilburg, Breda en Utrecht. Tevens aan stallingen in Alkmaar, Deventer, Hengelo en Woerden en bij tientallen kleinere stations. In totaal zullen volgens de planning in 2014 rond de 25.000 fietsparkeerplaatsen worden opgeleverd. De grotere veelal in gebouwde vorm (fietsflats/kelders).

48

Vraag:

Wanneer ontvangt de Kamer het jaarlijkse overzicht aangaande de aanpak van spoorwegovergangen? Bent u bereid dit voortaan (als bijlage) op te nemen in het Infrastructuurfonds of het MIRT-projectenboek zodat de Kamer hierover op een vast moment wordt geïnformeerd?

Antwoord:

De aanpak van overwegen is beschreven in het MIRT-projectenboek. Het betreft vooral het nieuw in het MIRT opgenomen Landelijk Verbeterprogramma Overwegen en het AKI-plan en veiligheidsknelpunten. Daarnaast betreft het overwegen die deel uitmaken van de Intensivering Spoor in steden, fase 1 en fase 2, het Programma Hoogfrequent Spoor en enkele specifieke aanlegprojecten. Voor elk van deze onderdelen zijn zowel opgave, oplossing, planning, financiën als politiek-bestuurlijke aspecten benoemd. Nieuwe overwegprojecten zullen onderdeel uitmaken van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen. Over de voortgang van dit programma zal ik u periodiek informeren.

49

Vraag:

Wat is de maximale terugverdientijd die voor u in het algemeen acceptabel is om akkoord te gaan met het saneren van spoorcapaciteit, die weliswaar niet vaak, maar incidenteel wel wordt gebruikt?

Antwoord:

Een saneringsverzoek dient op grond van de Spoorwegwet via de spoorbeheerder (ProRail) aan mij te worden voorgelegd. Hierbij worden de zienswijzen van alle betrokkenen overlegd en maak ik op grond van de zienswijzen en de motivering van de aanvrager een afweging. Ik hanteer daarbij geen maximale terugverdientijd. De procedure en afwegingen zijn vastgelegd in de Beleidsregel omtrent de uitleg van artikel 17, derde lid, van de Spoorwegwet.

50

Vraag:

Is er in het kader het Programma Overwegen een vast cofinancieringspercentage voor decentrale overheden?

Antwoord:

Nieuwe overwegprojecten zullen onderdeel uitmaken van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen. Binnen dit programma geldt een vast cofinancieringspercentage van 50%.

51

Vraag:

Hoeveel extra middelen dienen te worden begroot als ervoor wordt gekozen ook het capaciteitsprobleem van de Calandbrug aan te pakken?

Antwoord:

Dat is afhankelijk van de oplossing die wordt gekozen. De oplossing, het voorkeursalternatief, zal bekend zijn aan het eind van de lopende verkenningsfase in 2014. Een oplossing waarbij niet alleen de brug wordt gerenoveerd, maar daarnaast bestaat uit beter-benutten-maatregelen is vermoedelijk veel goedkoper dan bijvoorbeeld een oplossing waarbij een nieuwe brug wordt aangelegd op een andere locatie.

52

Vraag:

In hoeverre zijn de rijksbijdragen voor regionale en lokale projecten, die als verplicht, gebonden en bestemd zijn omschreven, juridisch gebonden?

Antwoord:

Voor de bedoelde rijksbijdragen zijn nog geen subsidiebeschikkingen afgegeven. Over de bedragen genoemd onder «verplicht en gebonden» heb ik echter wel bestuurlijke afspraken gemaakt met de decentrale overheden over concrete projecten die in voorbereiding zijn. Het bedrag onder «bestemd» is bedoeld voor projecten die bijdragen aan de geformuleerde beleidsdoelen. Kenmerkend is dat er nog geen politiek vastgestelde budgetten per project beschikbaar zijn.

53

Vraag:

Wat houdt de complexiteit in bij het project Maasroute, waardoor nader onderzoek voor verkeersmaatregelen nodig was?

Antwoord:

Het nader onderzoek naar verkeersmaatregelen op de Maasroute betreft het traject Limmel – Elsloo, waarvoor een aangepast Tracébesluit is genomen, nadat het oorspronkelijke Tracébesluit voor dit trajectdeel door de Raad van State was vernietigd. In aansluiting op het aangepaste en inmiddels onherroepelijke Tracébesluit is een Herenakkoord gesloten met belanghebbende partijen, waarin afspraken zijn gemaakt over het invoeren van aanvullend verkeersmanagement op het traject Limmel – Elsloo. De in eerste instantie voorgestelde oplossing voor verkeersmanagement bleek niet te passen binnen het taakstellend budget. Hierdoor moest verder gezocht worden naar een versoepelde, goedkopere variant, die toch voldoet aan de eisen van het Herenakkoord en de wettelijke eisen voor scheepvaartveiligheid. Dit neemt meer tijd in beslag dan eerder voorzien. Ik verwacht dit jaar nog een besluit te kunnen nemen.

54

Vraag:

Wat zijn de procedurele oorzaken voor uitstel bij het project Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel?

Antwoord:

In mijn brief van 16 september 2013 (Kamerstuk 33 750 A, nr. 5) heb ik u geïnformeerd over mijn voorkeursbeslissing om zeventien ligplaatsen in de zuidlob van de Valeplas aan te leggen. Daarvoor zal binnenkort de planuitwerking starten. In de planuitwerking moeten diverse procedures doorlopen worden. Het betreft een milieueffectrapportage, een bestemmingsplanwijziging, de procedure voor de Natuurbescherming en het projectplan Water. Het doorlopen van deze combinatie van procedures verloopt langer dan gedacht. De oplevering kan in 2018–2020 plaatsvinden. Dit is conform mijn brief van 13 februari 2013 naar aanleiding van de bezuinigingen en het MIRT 2014.

55

Vraag:

Wanneer worden de resultaten van het onderzoek en de onderhandelingen met betrekking tot de Verruiming Twentekanal en Uitbreiding Sluis Eefde verwacht?

Antwoord:

Ik voorzie dat ik voor de opwaardering van de Twentekanal op korte termijn met de regio een oplossing kan bereiken over de dekking van het beoogde voorkeursalternatief en dat ik de voorkeursbeslissing in november 2013 kan nemen. In samenhang daarmee wordt met het Twentse bedrijfsleven gewerkt aan een intentieverklaring om vervoer van de weg naar de binnenvaart over te hevelen

56

Vraag:

Kunt u een overzicht geven van verwachte inkomsten en reeds betaalde inkomsten uit de Hogesnelheidslijn (HSL)-concessie?

Antwoord:

In 2012 is € 40 miljoen ontvangen (zie ook het antwoord op vraag 11 en het Jaarverslag Infrastructuurfonds 2012). De verwachte inkomsten voor de jaren 2013 en verder zijn opgenomen in de tabel in de begroting bij artikel 13.09, pagina 43. In de genoemde tabellen zijn nog niet de financiële gevolgen verwerkt van het alternatieve vervoersvoorstel dat ik op 27 september 2013 heb neergelegd bij de Kamer (Kamerstuk 22 026, nr. 430).

2013	2014	2015	2016	2017	2018
43.549	42.137	107.983	107.983	115.576	122.009

57

Vraag:

Waarom is de prijsbijstelling niet uitgekeerd?

Antwoord:

Eén van de pijlers van het kabinetsbeleid is het op orde houden van de overheidsfinanciën. Op basis van de economische prognoses zijn daarvoor aanvullende bezuinigingen nodig. Het niet uitkeren van de prijsbijstelling tranche 2013 is één van de bezuinigingsmaatregelen.

58

Vraag:

Waardoor is het kasritme probleem in verband met het niet uitkeren van de prijsbijstelling precies veroorzaakt? Is het kasritme probleem gerelateerd aan te hoge uitgaves?

Antwoord:

Het jaarlijkse investeringsprogramma op het Infrastructuurfonds en het Deltafonds is onderhevig aan prijsstijgingen. Ondanks het niet ontvangen van de jaarlijkse prijsbijstelling zijn de projectbudgetten, waarbij dat (juridisch) noodzakelijk is, alsnog geïndexeerd uit de investeringsruimte van de betreffende modaliteiten. De hogere uitgaven door prijsstijgingen zijn dus in de begroting gedekt. De dekking staat echter niet altijd in de juiste jaren, waardoor er een kasritme probleem kan ontstaan.

59

Vraag:

Welke risico's loopt de begroting van het Infrastructuurfonds door het kasritme probleem? Hoe groot is de kans dat die risico's zich voordoen?

Antwoord:

De huidige verwerking op de begroting van het kasritme probleem betekent dat er jaarlijks beperkte kasoverschrijdingen kunnen optreden. Gezien de omvang van de gehele begroting wordt dit risico echter beperkt geacht, en kan dit naar verwachting zo nodig worden opgevangen in de uitvoering.

60

Vraag:

Hoe kunnen de risico's van het kasritme probleem ondervangen worden?

Antwoord:

Ex-ante wordt het risico geaccepteerd dat ex-post een beperkte kasoverschrijding optreedt, dit is ook in de Infrastructuurfondsbegroting 2014 vermeld op bijvoorbeeld pagina 80.

61

Vraag:

Welke gevolgen kan het kasritme probleem hebben voor huidige en toekomstige projecten?

Antwoord:

Ik verwijs voor dit antwoord naar Infrastructuurfonds vraag 14.

62

Vraag:

Wat zijn de gevolgen van het kasritme probleem wanneer projecten meer gaan kosten dan oorspronkelijk is geraamd?

Antwoord:

Dit is op basis van individuele projecten niet te zeggen. Binnen het totale programma doen zich namelijk zowel mee- als tegenvallers voor. Het saldo van al deze mee- en tegenvallers in enig jaar, samen met het saldo van alle overige kasmutaties zoals bv. versnellings- en vertragingen, bepalen wat het gevolg is voor het benodigde kasritme voor uitvoering van het programma.