

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over de **Wijziging van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2015 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)** (Kamerstuk **34 210 A, nr. 0**).

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De griffier van de commissie,
Koerselman

- Nr. Vraag
- 1 Kunt u aangeven wat het betekent dat bij het Infrastructuurfonds sinds 2012 tot heden, exclusief 2013, ieder jaar tussen de € 230 en € 250 miljoen is doorgeschoven naar latere jaren door middel van een kasschuif? In hoeverre had u kunnen voorzien dat de drie «externe» partijen ter waarde van € 250 miljoen en de daarbij behorende uitgaven zo ver uit elkaar zouden liggen? Zo ja, waarom is dat niet eerder in de begroting verwerkt? Zo nee, waarom niet?
 - 2 Hoe wordt over de totale mutaties ten behoeve van Beter Benutten gerapporteerd en de effectiviteit gemeten?
 - 3 Is het gebruikelijk dat indien andere overheden projecten (mee)financieren, zij het volledige bedrag vooraf aan het Rijk overmaken? Zo ja, wat is de achterliggende gedachte van deze systematiek?
 - 4 Om welke opdracht aan Rijkswaterstaat in het kader van het programma Verkeersmanagement en Verkeersinformatie gaat het?
 - 5 Wat is de reden achter de € 7,3 miljoen minder uitgaven aan beheer, onderhoud en vervanging?
 - 6 Welke gevolgen gaat de verlaging van begrotingstand hebben voor de planning en realisatie van de wegprojecten in het Infrastructuurfonds?
 - 7 Wat is de inhoud van het genoemde programma VMI? Waaraan wordt dit geld besteed? Is het juist dat geld voor de aanleg van infrastructuur via deze weg wordt overgeheveld naar management van verkeersstromen?
 - 8 Onder 12.02.04 wordt een bedrag van € 7,3 miljoen toegevoegd. Waarom is dit geld in 2014 niet besteed? Betreft dit een meevaller op het gebied van onderhoud, waarmee het onderhoudsbudget voor infrastructuur sluitend moet worden gemaakt?
 - 9 Wat wordt bedoeld met een verwerking van het saldo 2014 (-77,5 miljoen) onder artikel 12.03?
 - 10 Wat wordt bedoeld met het corrigeren van de minregel prijsbijstelling (-68,4 miljoen)?
 - 11 Kan de technische verwerking van het saldo 2014 van € 77,5 miljoen worden toegelicht?
 - 12 Is er € 25,3 miljoen minder beschikbaar voor Beter Benutten? Of is dit geld wel beschikbaar maar wordt dit vanuit andere potjes betaald?
 - 13 Welke consequenties voor projecten heeft de verlaging van de begroting met € 77,5 miljoen als gevolg van de technische verwerking van het saldo 2014?
 - 14 Waar staat GIV/PPS voor?
 - 15 Is het hoge bedrag aan ontvangsten als gevolg van bijdragen van derden van tijdelijke aard of structureel?
 - 16 Kan de technische verwerking van het saldo 2014 van € 26,6 miljoen worden toegelicht?
 - 17 Welke risico's kleven er aan het instrument van overprogrammering? Indien de mogelijke vertraging structureel niet optreedt, is er dan sprake van een serieus tekort aan middelen? Geldt hetzelfde voor artikel 15.06?
 - 18 Wat verklaart de fors lagere uitgaven aan beheer, onderhoud en vervanging met betrekking tot de spoorwegen?
 - 19 Welke gevolgen gaat de verlaging van de begrotingstand hebben voor de planning en realisatie van de spoorprojecten in het Infrastructuurfonds?
 - 20 Kan de technische verwerking van het saldo 2014 van € 104,6 miljoen worden toegelicht?

- Nr. Vraag
- 21 Waarom is in 2014 € 30 miljoen minder uitgegeven aan beheer, onderhoud, vervanging spoorwegen dan oorspronkelijk begroot?
- 22 Waarom is in 2014 € 105 miljoen minder uitgegeven aan aanleg van spoorwegen dan oorspronkelijk begroot?
- 23 Dalen de uitgaven rijksbreed aan ERTMS als gevolg van de overheveling van € 11 miljoen?
- 24 Worden de opbrengsten uit boetes aan NS aan investering spoor toegevoegd? Blijven deze gelden daarmee beschikbaar voor spoor?
- 25 Waarom is in 2014 € 10 miljoen minder uitgegeven aan grote regionale/lokale projecten?
- 26 Waarom is in 2014 € 15 miljoen minder uitgegeven aan RSP-ZZL?
- 27 Waarom is in 2014 € 8 miljoen minder uitgegeven aan beheer, onderhoud en vervanging van vaarwegen? Wat is de reden van de extra bijdrage van Defensie aan search and rescue?
- 28 Waarom is in 2014 € 4 miljoen minder uitgegeven aan de Betuweroute? En € 9 miljoen minder aan de HSL?
- 29 Waarom is aan het ERTMS-project in 2014 € 22,2 miljoen minder uitgegeven?
- 30 Wat is de verklaring voor de verminderde uitgaven aan de Betuweroute en de Hogesnelheidslijn in 2014?
- 31 Wat is de reden voor het tot op heden onbekend zijn van het te reserveren bedrag bij het programma ERTMS als separaat apparaatbudget?
- 32 Kunt u een toelichting geven op de omvang van het separate apparaatsbudget? Kunt u ook toelichten waarom de omvang niet eerder vast te stellen was? Wat is de omvang voor de komende jaren?
- 33 Welke gevolgen heeft het overboeken van «Beter Benutten»-geld naar BDU en het Provinciefonds voor de verantwoording van de bestede middelen?
- 34 Wat verklaart de «versnelde ontvangst KGT: Vlaanderen» in de tabel van het hoofdvaarwegnet?
- 35 Wat verklaart het hoge bedrag aan bijdragen van derden ten aanzien van het ZuidasDok in de tabel over «Megaprojecten verkeer en vervoer»?
- 36 Is het gebruikelijk dat overgebleven middelen van een project (zoals A7/A8) ten goede komen aan de regio? Zo nee, waarom is daar hier wel sprake van? Betreft project A7/A8 een project in het kader van Beter Benutten?
- 37 In hoeverre heeft de herijking van de projectplanning geleid tot vertraging van het project «A76 Aansluiting Nuth»?
- 38 Waarom is het budget voor de zuidelijke ringweg Groningen verhoogd met € 6,2 miljoen? Bleek het project niet voor € 55,5 miljoen realiseerbaar?
- 39 Wat is de reden voor het verlengen van de ERTMS-pilot Amsterdam-Utrecht en het expertisecentrum?
- 40 Waarom was de aanleg van ERTMS voor Maastricht-Belgische grens de beste optie?