

Vergaderjaar 2017–2018

34 950 A

Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2017

Nr. 6

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 7 juni 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 16 mei 2018 inzake het Jaarverslag Infrastructuurfonds 2017 (Kamerstuk 34 950 A, nr. 1).

De Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat hebben deze vragen beantwoord bij brief van 6 juni 2018. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Rijkers

Vraag 1

Kunt u aangeven welke extra maatregelen op het gebied van beheer en onderhoud zijn genomen door ProRail?

Antwoord 1

De extra maatregelen betreffen voornamelijk versneld uitgevoerde vervangingen, zoals de reparatie van de Moerdijkbrug en diverse overige bovenbouwvernieuwingprojecten (vervangen van spoor, wissels, dwarsliggers, ballast en overwegbevoelingen), de vervanging van de treinbeveiliging bij Weert, de vervanging van halfautomatische verkeerslichtinstallaties voor overwegen en diverse ICT-vervangingsprojecten.

Vraag 2

Kunt u, gelet op het feit dat de ambities voor fietsenstallingen bij stations groot zijn, maar de tekorten groter, aangeven hoeveel stallingplekken er in 2025 nog te weinig zijn en hoeveel geld ervoor nodig is om deze plekken alsnog te realiseren?

Antwoord 2

Gelet op de lange doorlooptijden van de bouw van fietsenstallingen bij stations raamt ProRail de tekorten niet meer voor 2025, maar voor 2030. De meest recente landelijke prognose (april 2017) geeft voor 2030 een totaal tekort van 150.000 stallingplaatsen te zien. Bij de oplossing van de tekorten moet in veel gevallen een deel van de stallingcapaciteit vervangen worden. Dit wordt voor 2030 geraamd op 50.000, waardoor de totale opgave op 200.000 komt. In dit getal is geen rekening gehouden met mogelijke reductie van het tekort door een hogere inzet op benuttingsmaatregelen zoals kortere maximale stallingduur en de bijbehorende handhaving daarop.

De financiële ramingen geven aan dat voor de aanleg van de totale bovengenoemde opgave van 200.000 een totaal bedrag van € 600–€ 720 miljoen benodigd is. Dit bedrag is incl. btw en excl. de jaarlijkse kosten van beheer, onderhoud en vervanging (BOV is plm. 80 mln. over een periode van 10 jaar). In het Regeerakkoord is voor deze regeerperiode een bedrag van € 100 mln. voor medebekostiging van fietsinfrastructuur beschikbaar gesteld. De uitdaging is om de kosten voor fietsparkeren omlaag te brengen door toepassing van innovatieve concepten, en spreiding van stallingen.

Vraag 3

Kunt u aangeven welke investeringen er nodig zijn voor extra railinfrastructuur om alle vluchten van Schiphol naar bestemmingen in onze directe buurlanden te vervangen door treinreizen?

Antwoord 3

Uw Kamer heeft mij gevraagd om de mogelijkheden in beeld te brengen om reizigers te laten kiezen voor het meest duurzame alternatief (motie van het lid Kröger c.s., Kamerstuk 34 775 XII nr. 21). Ik zal u hierover voor het AO Luchtvaart van 26 juni informeren.

Vraag 4

Kunt u de meevallers bij Openbaar Vervoerstraject Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL) toelichten en een totaaloverzicht geven van

de mee- en tegenvallers sinds de start van dit project, afgezet tegen het budget? Wat is de vervallen scope van 26 miljoen euro bij Beheer, Onderhoud en Vervanging? Welk project of deelproject is hiervoor vervallen? Hoe verhoudt dit zich tot de 23 miljoen euro (vervallen scope) op pag. 38? Kunt u ook deze vervallen scope toelichten?

Antwoord 4

Het project OV SAAL KT bestaat uit twee delen (de clusters a en c); de realisatie is gestart in 2010 en met de dienstregeling 2017 is de dienstregeling van NS verbeterd op basis van de mogelijkheden die de nieuwe infrastructuur op de corridor Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad biedt. Voor beide delen tezamen is een budget van € 775,8 mln ter beschikking gesteld. Vanaf 2015 zijn er in het kader van de begrotingscyclus meevallers gemeld in 2015, 2016 en 2017. In 2015 ging het om € 36,2 mln, in 2016 om € 54,5 mln en in 2017 om € 53 mln. Deze meevallers zijn te danken aan gunstige aanbestedingen, goede samenwerking tussen alle overheden en vrijvallen van risicoreserves. Vanaf 2015 zijn stapsgewijs grote werkzaamheden voor beide clusters afgerond, waarna in overleg met ProRail is besloten overbodige budgetten te laten vrijvallen. Deze middelen zijn toegevoegd aan de investeringsruimte. De vervallen scope op beheer, onderhoud en vervanging bedraagt € 23 miljoen en hangt samen met de overdracht van de Hoekse Lijn van ProRail aan de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (€ 19 miljoen) en met vermeden onderhoudswerkzaamheden als gevolg van het aanlegproject Zwolle-Herfte (€ 4 miljoen) zoals opgenomen in de tabel op pagina 38 van het jaarverslag. De in de Kamervraag genoemde 26 miljoen op pagina 36 wordt door ons niet herkend en er is dan ook geen sprake van een verschil welke kan worden toegelicht.

Vraag 5

Wat is de reden voor de nieuwe vertraging van Den Haag Centraal spoor 11 en 12? Waarom duurt het, gezien het feit dat deze sporen inmiddels niet meer in gebruik zijn voor de metro, nog vier jaar voordat er weer treinen kunnen gaan rijden? Betekent dit ook uitstel voor de ambities ten aanzien van het Hoogfrequente Spoor tussen Leiden en Den Haag? Bent u bereid om de realisatie van genoemde sporen te versnellen?

Antwoord 5

Het emplacement Den Haag dient, mede vanwege de invoering van PHS, in de toekomst meer treinen te kunnen afwikkelen. Vanuit Rotterdam gaat het om twee sprinters per uur extra met de dienstregeling 2025; NS verwacht rond 2025 meer treinen vanuit Leiden te moeten inzetten om alle reizigers te kunnen accommoderen. De opgave is om én meer treinen én sneller én meer betrouwbaar te laten rijden. Daarbij geldt dat Den Haag Centraal een kopstation is voor drie corridors en dat het emplacement in dichtbebouwd gebied ligt, waardoor er geen extra ruimte beschikbaar is. In 2017 bleek herontwerp nodig om tot een passende oplossing te komen. Het project is daarom teruggezet naar een eerdere MIRT-fase. Er is een nieuwe beschikking verleend om de alternatievenstudie af te ronden. De planning van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is daarbij leidend. Uiterlijk in het najaar zal uw Kamer hier in het kader van het reguliere begrotingsproces nader over worden geïnformeerd.

Vraag 6

Kunt u een overzicht geven van stations waar sprake is van te korte perrons, waardoor treinen niet op de door de vervoerders gewenste

lengte kunnen rijden? Wat zijn indicatief de kosten om deze perrons te verlengen? Heeft u hiervoor budget beschikbaar (bijvoorbeeld uit de niet bestede middelen voor intensivering van het spoor in steden)?

Antwoord 6

Of sprake is van te korte perrons is afhankelijk van de vervoervraag. Jaarlijks wordt in het kader van het dienstregelingsproces tussen vervoerders en ProRail vastgesteld of de capaciteitsaanvragen kunnen worden gehonoreerd, inclusief een antwoord op de vraag of de treinen met de gewenste lengte langs de perrons passen. In sommige gevallen leidt dit tot een wens om een perron te verlengen. Specifiek voor de gedecentraliseerde spoorlijnen wordt momenteel een inventarisatie uitgevoerd, w.o. naar de lengte van perrons, in het kader van de gewijzigde motie Sienot c.s., Kamerstuk 34 775 A, nr. 47, die de regering verzoekt om een actueel overzicht van regionale knelpunten op het spoor op te stellen in samenwerking met de concessieverleners, regionale vervoerders en ProRail. Uw Kamer wil het overzicht voorafgaand aan de bestuurlijke overleggen MIRT van dit najaar ontvangen en daar zal ik voor zorgen. Op basis van de inventarisatie (Motie van het lid Sienot cs.) moeten de kosten van de benodigde maatregelen worden geraamd en moet een besluit worden genomen over het beschikbaar stellen van middelen voor aanpassing van perrons. Op dit moment zijn hiervoor in het IF geen aparte middelen beschikbaar.

Vraag 7

Wat gebeurt er met de 270 miljoen euro die naar aanleiding van de Design, Build, Finance and Maintain-conversie (hierna: DBFM-conversie) in mindering is gebracht op de bijdrage aan het Infrastructuurfonds? Komen deze middelen – evenals eerdere verlagingen van de bijdragen aan het Infrastructuurfonds op de begroting 2017 – ten goede aan het generale beeld en de schatkist of blijven deze middelen beschikbaar voor het Infrastructuurfonds? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Zie ook het antwoord op vraag 9 (IF). De middelen blijven beschikbaar op het Infrastructuurfonds. Bij artikel 12.03.01 is aangegeven dat er lagere uitgaven zijn in 2017 van in totaal € 293 miljoen op het uitvoeringsprogramma ten opzichte van de begroting 2017. Door de DBFM-conversies van de N18 Varsseveld – Enschede (– € 100 miljoen), A27/A1 Utrecht – Eemnes – Bunschoten (– € 121 miljoen) en A6 Almere (– € 36 miljoen) worden de middelen niet uitgegeven in 2017. Dit bedrag is in latere jaren weer toegevoegd aan het Infrastructuurfonds om de langjarige beschikbaarheidsvergoedingen van het DBFM-contract (meestal tussen de 20 en 30 jaar) te kunnen voldoen. Dit wordt ook wel de DBFM-conversie genoemd, waarna de middelen op IF artikel 12.04 in en ander kasritme worden opgenomen. Projecten blijven conform afspraken met het Ministerie van Financiën tot het moment van gunning als een traditioneel contract begroot. In de begroting van het Infrastructuurfonds wordt in bijlage 6 «DBFM conversies» nader ingegaan op de budgettaire verwerking van DBFM-contracten.

Vraag 8

Welke financiële consequenties heeft de DBFM-conversie van een aantal infrastructuurprojecten voor de totale kosten van de betreffende projecten?

Antwoord 8

De conversie van aanleg- en onderhoudsbudgetten is budgetneutraal en heeft geen gevolgen voor de totale kosten van een project. In de begroting van het Infrastructuurfonds wordt in bijlage 6 «DBFM conversies» nader ingegaan op de budgettaire verwerking van DBFM-contracten.

Vraag 9

Kunt u bij artikel 12 Hoofdwegennet toelichten in hoeverre de onderbesteding van 251 miljoen euro wordt verklaard door de DBFM-conversies van enkele aanlegprojecten? Zijn deze DBFM-conversies de belangrijkste veroorzaker van de onderbesteding? Zo nee, welke andere belangrijke oorzaken zijn er voor deze onderbesteding?

Antwoord 9

Zie ook het antwoord op vraag 7 (IF). De DBFM-conversies zijn de belangrijkste oorzaak van de lagere uitgaven in 2017, maar het leidt niet tot feitelijke onderbesteding op het IF omdat de middelen in een ander kasritme zijn opgenomen. Bij artikel 12.03.01 is aangegeven dat er lagere uitgaven zijn in 2017 van in totaal € 293 miljoen op het uitvoeringsprogramma ten opzichte van de begroting 2017. Door de DBFM-conversies van de N18 Varsseveld – Enschede (– € 100 miljoen), A27/A1 Utrecht – Eemnes – Bunschoten (– € 121 miljoen) en A6 Almere (– € 36 miljoen) worden de middelen niet uitgegeven in 2017. Dit bedrag is in latere jaren weer toegevoegd aan het Infrastructuurfonds om de langjarige beschikbaarheidsvergoedingen van het DBFM-contract (meestal tussen de 20 en 30 jaar) te kunnen voldoen. Dit wordt ook wel de DBFM-conversie genoemd, waarna de middelen op IF artikel 12.04 in een ander kasritme worden opgenomen. Projecten blijven conform afspraken met het Ministerie van Financiën tot het moment van gunning als een traditioneel contract begroot. In de begroting van het Infrastructuurfonds wordt in bijlage 6 «DBFM conversies» nader ingegaan op de budgettaire verwerking van DBFM-contracten.

Vraag 10

Kunt u bij artikel 13 Spoorwegen toelichten waardoor de onderbestedingen zo omvangrijk zijn dat de kasschuif van 350 miljoen euro (2017) in de komende jaren kan worden ingepast en er nog steeds een onderbesteding resteert?

Antwoord 10

In september 2017 is bij de Miljoenennota een generale kasschuif toegepast op het IF van € 350 miljoen om bij te dragen aan het Rijksbrede financiële beeld. Om deze kasschuif binnen het Infrastructuurfonds in te passen is met name gebruik gemaakt van de beschikbare middelen in 2017 op Artikel 13 Spoorwegen. De middelen die in 2016 niet waren uitgegeven door autonome vertragingen, zijn bij Voorjaarsnota doorgeschoven naar 2017. Op deze manier was het mogelijk om de generale kasschuif in te passen zonder in te grijpen of te vertragen op projecten of programma's. Als het effect van de onderbesteding van het jaar 2016 niet wordt meegenomen bedraagt het verschil tussen geraamde uitgaven en gerealiseerde uitgaven in 2017 € 65 miljoen. In het Jaarverslag is dit bedrag toegelicht.

Vraag 11

Welke maatregelen gaat u nemen ter bestrijding van de onderbesteding bij spoorwegen?

Antwoord 11

Sinds de begroting van 2014 wordt gewerkt met overprogrammering op het Infrastructuurfonds. Overprogrammering beoogt ervoor te zorgen dat de budgetten voor aanleg van infrastructuur ook daadwerkelijk tot besteding komen in de jaren waarin deze beschikbaar zijn gesteld. Doordat met overprogrammering wordt gewerkt leiden vertragingen bij individuele projecten niet automatisch tot onderuitputting van het beschikbare budget. In de eerste jaren is dit met name toegepast op artikel 12 Hoofdwegennet. Sinds de begroting van 2016 wordt dit ook toegepast op Artikel 13 Spoorwegen. Elk jaar opnieuw wordt bekeken welke omvang van de overprogrammering gewenst is om in de begroting een betere afspiegeling te geven van de planningsonzekerheden van onderliggende projecten en het benodigd budget in enig jaar. Daarnaast blijft het belangrijk om te sturen op de voortgang van projecten. Dit betekent consequent conform adviezen van de commissie Elverding («Sneller en Beter») toewerken naar een projectbesluit en uitvoering, bijvoorbeeld door tijdig te trechteren naar één oplossing.