

Vergaderjaar 2016–2017

34 725 A

Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2016

Nr. 6

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 6 juni 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over het jaarverslag van 17 mei 2017 inzake het Infrastructuurfonds 2016 (Kamerstuk 34 725 A, nr. 1).

De Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu hebben deze vragen beantwoord bij brief van 2 juni 2017. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Van Veldhoven

De griffier van de commissie,
Tijdink

1

Vraag:

Kunt u per MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport)-project uit het MIRT-overzicht 2017 aangeven of en zo ja in hoeverre al juridische verplichtingen zijn aangegaan?

Antwoord:

In de projectoverzichten in de memorie van toelichting van de begroting 2017 van het Infrastructuurfonds (Kamerstuk 34 550 A, nr. 2) en Deltafonds (Kamerstuk 34 550 J, nr. 2) is deze informatie opgenomen. Voor de projecten in de realisatiefase geldt dat deze juridisch verplicht zijn. De projecten zijn (of worden op korte termijn) aanbesteed en een marktpartij kan contractueel afdwingen dat een vergoeding wordt ontvangen voor het te leveren werk. Om inzichtelijk te maken in welke mate er bestuurlijke verplichtingen zijn aangegaan wordt in de projectoverzichten een indeling gehanteerd naar de categorieën bestemd, gebonden en verplicht. Op bladzijde 4 van de Infrastructuurfondsbegroting 2017 treft u een nadere definitie aan van de begrippen bestemd, gebonden en verplicht.

2

Vraag:

Kunt u per MIRT-project uit het MIRT-overzicht 2017 aangeven wat het effect is van de groeiscenario's van de nieuwe Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving (WLO) van het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Planbureau op de maatschappelijke kosten-batenanalyse?

Antwoord:

Voor alle MIRT projecten wordt in de Verkenningfase voorafgaand aan de voorkeursbeslissing een MKBA uitgevoerd. Hiervoor wordt de op dat moment beschikbare informatie gebruikt. In de MKBA worden de welvaartseffecten in termen van kosten en baten voor de samenleving (financieel en niet-financieel) voor ten minste twee toekomstscenario's in kaart gebracht. Daarbij wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de langetermijnsenario's uit Welvaart en Leefomgeving (WLO). Sinds 1 april 2016 wordt gerekend met WLO 2015. Alle MKBA's die voor die tijd zijn opgesteld hebben vorige scenario's van de planbureaus als uitgangspunt. Er vindt geen nieuwe doorrekening van deze MKBA's plaats op basis van de nieuwe WLO scenario's.

3

Vraag:

Welke mogelijkheden zijn er om de kosten voor het herstel van schade voor wegen wel volledig vergoed te krijgen?

Antwoord:

Rijkswaterstaat spant zich maximaal in om de schade die wordt aangebracht te verhalen. Echter, soms is de veroorzaker van de schade niet bekend of is de schade hoger dan de verzekeraar uitkeert of is er sprake van niet verzekerd zijn, waarbij verder verhaal op de veroorzaker niet mogelijk is, omdat deze niet over andere middelen beschikt om de schade alsnog te compenseren.

4

Vraag:

Wanneer is de monitoring van het uitgesteld onderhoud afgerond? Wat betekent het concreet dat er nu sprake is van achterstallig onderhoud van 15 miljoen euro?

Antwoord:

Het is de bedoeling elk jaar in het jaarverslag van het infrastructuurfonds inzicht te geven in de financiële omvang van het uitgesteld en achterstallig onderhoud. Dit geeft uitvoering aan een van de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer naar aanleiding van haar onderzoeken naar de instandhouding van het hoofdwegennet en het hoofdvaarwegennet. Daar waar sprake is van achterstallig onderhoud worden de onderhoudsmaatregelen die nodig zijn om de achterstalligheid op te heffen zo snel mogelijk in de onderhoudsprogrammering opgenomen en uitgevoerd. Daar waar de verkeersveiligheid in het geding kan zijn, worden bovendien tijdelijke beheersmaatregelen genomen zoals tijdelijke afscherming of snelheidsverlaging.

5

Vraag:

Wanneer worden de streefwaarden voor de technische beschikbaarheid van de weg aangepast?

Antwoord:

Iedere 4 jaar maak ik met Rijkswaterstaat afspraken over het beheer en onderhoud van het hoofdwegennet. Recent heb ik nieuwe afspraken gemaakt, waarbij ondermeer is afgesproken te bezien of de indicator technische beschikbaarheid nog de relevante sturingsinformatie levert. Ik verwacht hier voor 2019 duidelijkheid over te hebben.

6

Vraag:

Wat is de effectiviteit van het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)? Wat zijn de financiële en juridische verplichtingen?

Antwoord:

Zoals aangegeven in mijn brief van 7 oktober 2014 waarbij ik u, mede namens de Staatssecretaris van Economische Zaken, het Jaarverslag MJPO 2013 aanbied (Kamerstuk 29 652, nr. 4), toont monitoring aan dat de gerealiseerde ontsnipperingsmaatregelen uit het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) inderdaad worden gebruikt door de beoogde doelsoorten. Daarmee dragen deze maatregelen bij aan het stoppen van de achteruitgang van de biodiversiteit, dus ook aan de realisatie van het Natuurnetwerk Nederland (NNN; voorheen de Ecologische Hoofdstructuur). Ik gaf in die brief ook aan, dat pas na realisatie van het gehele NNN kan worden getoetst in hoeverre de totale mix van alle instrumenten, waaronder het MJPO, heeft bijgedragen aan de realisatie van het NNN en dus aan het stoppen van de achteruitgang van de biodiversiteit in ons land.

Het Jaarverslag MJPO 2016 zal de financiële en juridische verplichtingen bevatten. U zult dat nog voor het reces ontvangen.

7

Vraag:

Kunt u nader toelichten wat er precies gebeurt met het «Programma 130 km» en waar de 4 miljoen euro het afgelopen jaar aan is besteed?

Antwoord:

Binnen het Programma 130 km worden de uitgaven verricht voor onderzoek, communicatie, bebording en verkeersveiligheidsmaatregelen die samenhangen met snelheidsverhogingen.

De realisatie van € 4 mln in 2016 betrof alle hierboven genoemde categorieën.

8

Vraag:

Kunt u aangeven waarom er nog steeds middelen uitgegeven worden aan projecten die al enkele jaren gerealiseerd zijn of zouden moeten zijn?

Antwoord:

Na openstelling van een project vinden nog betalingen plaats voor complete afronding van een project. Zo kan het verkeer al voor definitieve afronding van een project gebruik maken van de extra rijstroken. Als er bijna geen uitgaven meer worden verricht wordt het resterende budget overgeheveld naar «kleine projecten / afronding» projecten. Meevallers worden via het saldo van mee- en tegenvallers toegevoegd aan de investeringsruimte.

9

Vraag:

Waarom is gekozen voor een versmalling van drie naar twee rijbanen op een deel van het traject op de A4 tussen Leiden en Den Haag en bij de afslag N14/Leidschendam in het kader van de aanpassing van de Rijnlandroute? Waarom worden de bestaande rijbanen omgebouwd van drie naar twee rijbanen? Hoe verhoudt deze beslissing zich tot de verkeersdrukke op dit traject? En is hier een second opinion op uitgevoerd? Zo nee, waarom niet, gelet op de ervaringen van de aanpak van de A4 bij Leiden?

Antwoord:

In het kader van het project A4 Burgerveen–Leiden is de A4 verbreed van 2 rijstroken per richting naar 3 rijstroken per richting. Er is daarbij gekozen voor een hoofdrijbaan met 2 rijstroken en een parallelrijbaan met 1 rijstrook. Dit is gedaan om het invoegen en uitvoegen van en naar met name de N11 en de N206 te kunnen laten plaatsvinden op de parallelrijbanen. Na het punt waar de parallelrijbaan van de hoofdrijbaan aftakt gaat de hoofdrijbaan van 3 rijstroken naar 2 rijstroken. Dit is de bestaande situatie.

In het kader van de Rijnlandroute worden de bestaande parallelrijbanen verlengd en verbreed naar 2 rijstroken. De bestaande hoofdrijbaan wordt in noordelijke richting vanaf de N14 juist verbreed naar 2x4 rijstroken, om bij het nieuwe Knooppunt Hofvliet (aansluiting N454, RijnlandRoute) te splitsen in een hoofdrijbaan met 2 rijstroken en een parallelrijbaan met 2 rijstroken. De afstropping van 3 naar 2 rijstroken wordt in het kader van de RijnlandRoute in noordelijke richting juist opgeheven.

Na oplevering van de A4 Burgerveen–Leiden is gebleken dat de weg kampt met doorstromingsproblemen. Daarom is besloten, mede naar aanleiding van de motie van de leden Visser en Hoogland, om een verkeersstudie uit te voeren naar het effect van een 3e rijstrook op de hoofdrijbaan. Ik zal u over de uitkomsten van deze studie spoedig informeren.

10

Vraag:

Klopt het dat 67 miljoen euro overschrijding van de begrote middelen van het project «Meer kwaliteit leefomgeving» ten koste gaat van het totale budget voor het hoofdwegenet? Zo nee, hoe wordt deze overschrijding dan gedekt?

Antwoord:

In de begroting 2016 zijn voor het programma «Meer kwaliteit leefomgeving» per abuis de gerealiseerde uitgaven tot en met 2012 niet meegenomen. Daardoor is het beschikbare budget in de begroting € 67 miljoen te laag weergegeven. De stand zoals gemeld in het

Jaarverslag over 2016 is correct waarbij dus ook de gerealiseerde uitgaven zijn meegenomen. Derhalve is geen sprake van een overschrijding en heeft dit geen effect op het overige wegenprogramma. Ik heb de Kamer hierover ook geïnformeerd bij de begroting 2017 (Kamerstuk 34 550 A, nr. 2, blz. 27).

11

Vraag:

Wat zijn de financiële en juridische verplichtingen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)?

Antwoord:

Voor uitvoering van het NSL is via Hoofdstuk 12 in totaal 340 mln. geheel verplicht. Daarvan is in vier tranches een bedrag van totaal afgerond 320 mln. aan acht provincies uitgekeerd. Voor de bedragen die in de derde en vierde tranche aan deze provincies zijn uitgekeerd, geldt de voorwaarde dat daar ten minste evenveel aan cofinanciering door gemeenten of provincies tegenover moet staan. Dat betekent dat regionale overheden ten minste 233 mln. aan NSL-maatregelen bijdragen. Daarnaast is in het kader van het NSL-budget een bedrag van 10 mln. aan de stimuleringsregeling voor Euro-6 motoren toegevoegd. Aan proceskosten van het NSL en voor opdrachten voor verkeersemmissies is een bedrag van 10 mln. besteed.

In de jaren 2011–2014 is 12 miljoen aan 11 luchtschermen uitgegeven van het wegendeel van het Infrafonds (IF). Voor luchtmaatregelen langs het Hoofdwegennet staat op dit moment nog circa € 196 miljoen op de begroting. Het resterende bedrag komt naar verwachting vrij na beëindiging van het NSL ten behoeve van de vrije investeringsruimte op het IF.

Juridisch:

Het NSL toetst aan de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit. Door opname in het NSL is geen individueel luchtkwaliteitsonderzoek nodig, maar wordt op programma niveau getoetst aan de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit. Een project of maatregel in het NSL kan gewijzigd, vervangen of toegevoegd worden via een melding aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

12

Vraag:

Wat zijn de financiële en juridische verplichtingen van het Geluidsaneringsprogramma – weg?

Antwoord:

Van het budget voor het Geluidsaneringsprogramma – weg is € 92 mln financieel verplicht (stand eind 2016).

Het gehele budget kan als juridisch verplicht worden beschouwd, aangezien het een budgetgestuurde operatie is, waarbij met de beschikbare middelen zoveel mogelijk geluidgehinderden op de hoogst belaste locaties worden beschermd met de meest efficiënte maatregelen. Zie ook mijn antwoord op vraag 36 (Kamerstuk 34 725 XII, nr. 6) over het geluidssaneringsprogramma en prioitering.

13

Vraag:

Kunt u de doelstelling en inhoud van de bijdrage aan het agentschap ten behoeve van de externe kosten planuitwerking nader toelichten? Wat zijn de financiële en juridische verplichtingen hiervan? Waarom is er sprake van een overschrijding?

Antwoord:

Met deze bijdrage aan het agentschap wordt Rijkswaterstaat in staat gesteld om de planuitwerkingen voor de wegenprojecten uit het MIRT tot en met 2030 te bekostigen. Het gaat hierbij om de externe planstudie-kosten. Dit zijn bijvoorbeeld de werkzaamheden van een ingenieursbureau aan de onderzoeken behorend bij een Tracébesluit. De afgelopen jaren is dit gebruikt voor onder andere de planuitwerking van de Ring Utrecht, A16 Rotterdam en ViA15. De toekomstige externe kosten van planuitwerkingen zijn nog niet volledig verplicht. Alleen voor de lopende planuitwerkingen zijn de studiekosten grotendeels verplicht. Het gaat jaarlijks om een bedrag van ongeveer € 15 miljoen. Vanaf 2020 zijn nog geen verplichtingen vastgelegd voor specifieke planuitwerkingen, omdat die planuitwerkingen nog moeten starten.

In de begroting 2016 is dit budget gebruikt voor de voorfinanciering van de kosten, die voortvloeiden uit een beperkte bijstelling in de verdeling van taken tussen markt en eigen personeel Rijkswaterstaat (zie Art. 12.06 begroting IF 2016). Door een meer integrale gebiedsontwikkeling, toename van de ICT-toepassingen in de infrastructuur en een groeiende renovatieopgave neemt de vraag naar specifieke kennis en ervaring binnen de eigen organisatie van Rijkswaterstaat de komende jaren toe. Zonder ingrijpen leidt dit tot een groeiende behoefte aan relatief dure inhuurcontracten en een te grote afhankelijkheid van de markt. Omdat dit ook leidt tot lagere kosten was al aangekondigd dat het planstudiebudget vanuit meevallers bij de wegenprojecten zou worden aangevuld. Dat is gebeurd bij de begroting 2017. Er is dus geen sprake van een overschrijding, maar van een ophoging van het budget zodat dit weer uitkomt op het bedrag van voor de bijstelling.

14

Vraag:

Kunt u voor ieder project uit de tabel «projectoverzicht verkenningen en planuitwerkingen Hoofdwegennet» per project aangeven met hoeveel jaar een project versneld kan worden en hoeveel middelen daar dan extra voor nodig zijn?

Antwoord:

In de tabel «Projectoverzicht verkenningen en planuitwerkingen Hoofdwegennet» gaat het deels om nationale projecten, waar volgens een meerjarig programma wordt gewerkt, zoals Beter Benutten en geluid- en luchtsanering. Eventuele extra middelen zouden nauwelijks leiden tot versnelling; wel tot extra maatregelen.

Ook staan in deze tabel de aanlegprojecten in de verschillende landsdelen. Projecten die binnen enkele jaren starten met realisatie kunnen niet zomaar worden versneld. Ter voorbereiding op realisatie moet de Tracéwetprocedure worden doorlopen en moet veel onderzoek worden gedaan. Ook participatie en afstemming met regionale besturen en andere belanghebbenden in de omgeving kost tijd en er moet capaciteit beschikbaar zijn om de projecten uit te voeren. Wel zouden op korte termijn met extra middelen maatregelen kunnen worden uitgevoerd die niet Tracéwetplichting zijn maar wel de doorstroming verbeteren. Projecten die met extra middelen versneld zouden kunnen worden zijn projecten die over een aantal jaar in uitvoering gaan. De financiële middelen kunnen in dat geval eerder beschikbaar worden gesteld aan de projecten waarmee de realisatie eerder kan worden gestart. Naast de huidige MIRT-programmering kunnen er ook extra onderzoeken en projecten worden gestart naar knelpunten die voortkomen uit de meest recente NMCA.

15

Vraag:

Wat is de reden voor vertraging met betrekking tot de openstelling van de A12/A15?

Antwoord:

Het jaarverslag vergelijkt de planning van september 2015 met de planning van eind 2016. Zoals in het MIRT-overzicht toegelicht, is de planning van de A12/A15 met de aanvullende bestuurlijke afspraken in november 2015 aangepast. De planning in het MIRT-overzicht 2017 is nog steeds de vigerende planning met start realisatie in 2019 en openstelling tussen 2021–2023. In februari 2017 is het Tracébesluit vastgesteld die de uitvoering van het project mogelijk maakt.

16

Vraag:

Wat is de reden voor vertraging van de openstelling van fase 1 van het project A1 Apeldoorn-Azelo?

Antwoord:

De tracéwetprocedure duurt langer dan voorzien. Bij de aanbesteding van ingenieursdiensten is een juridisch geschil ontstaan met één van de inschrijvers. Dit geschil is voor de rechter beslecht en heeft uiteindelijk een half jaar vertraging veroorzaakt. Daarnaast heeft de noodzakelijke overstap van het verkeersmodel NRM2015 naar NRM 2016 ook vertraging opgeleverd. De openstelling van fase 1 is nu voorzien eind 2020.

17

Vraag:

Wat zijn de financiële en juridische verplichtingen van Beter Benutten?

Antwoord:

Het totale budget van Beter Benutten is financieel en juridisch verplicht. Rond de zomer is de financiële afhechting van de eerste fase van Beter Benutten gereed.

18

Vraag:

Kunt u aangeven waarom er voor de A20 Nieuwerkerk–Gouwe nog geen budget is gereserveerd en waarom het überhaupt zo lang duurt voordat dit gevaarlijkste stuk snelweg van Nederland wordt aangepakt?

Antwoord:

In het MIRT is € 173 miljoen gereserveerd voor de verbreding van de A20 in de periode 2023–2026. Dit betekent niet dat dit bedrag ook volledig voor het project wordt ingezet. Bij het vaststellen van de voorkeursbeslissing en het bijbehorende maatregelenpakket zal een taakstellend budget voor de maatregelen worden vastgesteld.

Naar aanleiding van een motie van de leden Hoogland en Visser uit 2015 (Kamerstuk 34 300 A, nr. 29) heb ik op 13 februari 2017 de Startbeslissing genomen voor het project A20 Nieuwerkerk–Gouda. De financiële middelen voor het project komen in 2023 beschikbaar en daarom is de start van de realisatie ook in dat jaar voorzien. Eerdere aanleg kan niet plaats vinden zonder repercussies voor andere MIRT-projecten. Het Rijk staat open voor een eerdere start van de realisatie (namelijk tussen 2021–2023) wanneer de regio bereid is tot voorfinanciering. Hierover dienen in dat geval aparte afspraken te worden gemaakt. Dit is ook afgesproken in het Bestuurlijk Overleg MIRT met de regio.

19

Vraag:

Kunt u een aantal concrete projecten noemen die dankzij een Design Build Finance Maintain (DBFM)-constructie ook daadwerkelijk eerder zijn opgeleverd en eveneens een aantal waarbij dit niet het geval is?

Antwoord:

Alle infrastructurele DBFM-projecten zijn tot nu toe op tijd beschikbaar gesteld (bij DBFM contracten wordt gesproken van beschikbaar stellen i.p.v. opleveren). De N31 en de A12 Lunetten Veenendaal zijn eerder beschikbaar gesteld dan in het contract vastgelegd.

20

Vraag:

Wat is voor de komende jaren de verwachting ten aanzien van het aantal passerende voertuigen? Zal dat structureel lager zijn? Of komt het door de renovatie die heeft plaatsgevonden aan de Wijkertunnel?

Antwoord:

De Wijkertunnel werd weliswaar als omleidingsroute gebruikt tijdens de renovatie van de Velsertunnel maar per saldo viel het aantal passerende voertuigen dit jaar voor de Wijkertunnel en de tunnel de Noord lager uit. Voor de komende jaren wordt er rekening gehouden met een jaarlijkse groei van 2,02% van het aantal passerende voertuigen voor de tunnel de Noord en de Wijkertunnel.

21

Vraag:

Kunt u de hogere uitgaven voor A10 Tweede Coentunnel / Westrandweg nader toelichten? Waarom vielen de vastgoeduitgaven hoger uit en waarom is er sprake geweest van een meerwerk aan de Coentunnel? In hoeverre zitten tunneltechnische installaties niet standaard in het contract?

Antwoord:

De vastgoeduitgaven vielen hoger uit omdat er nog een grondaankoop van € 4 miljoen afgehandeld moest worden, die oorspronkelijk gepland was voor 2015. Uiteindelijk is de overeenkomst eind december 2015 gesloten, maar heeft de feitelijke betaling in 2016 plaatsgevonden. De realisatie van tunneltechnische installaties conform de Landelijke Tunnelstandaard maakt onderdeel uit van het DBFM-contract. De extra betaling in 2016 voor tunneltechnische installaties (ca 1 mln.) valt echter buiten het contract omdat het hier om meerwerk gaat. De tunneltechnische installaties zitten conform de landelijke tunnelstandaard in het huidige standaard DBFM-contract. Het contract van de Tweede Coentunnel was een van de eerste DBFM-contracten dat was opgesteld toen de huidige tunnelstandaard nog niet bestond. Na aanpassing dienen ook de installaties van de Tweede Coentunnel te voldoen aan de landelijke tunnelstandaard.

22

Vraag:

Wat is de omvang van de niet gerealiseerde nadeelcompensatie en de opgelegde korting op de beschikbaarheidsvergoeding ten aanzien van de Botlkebrug? Kunt u beide aspecten voorzien van een nadere inhoudelijke toelichting?

Antwoord:

Voor de afwikkeling van de nadeelcompensatie als gevolg van het project was voor 2016 een bedrag gereserveerd van ca. m€ 1,5, hiervan is door

de onafhankelijk commissie een bedrag gehonoreerd van € 37.672,-. Er zijn geen schadevergoedingen uitgekeerd als gevolg van de storingen aan de nieuwe Botlekbrug.

In mei 2016 ontstond, als gevolg van een vastgelopen kabelwiel, een storing aan de Botlekbrug. Om deze te verhelpen moest de brug gedurende lange tijd worden afgesloten. Hiervoor is de Opdrachtnemer een beschikbaarheidskorting opgelegd. Daarnaast zijn als gevolg van de storingen in het derde en vierde kwartaal nog prestatiekortingen opgelegd. In totaal is er voor ca. 8 mln. aan kortingen opgelegd.

23

Vraag:

Waarom is er nog geen overeenstemming bereikt met derden inzake de A12?

Antwoord:

In 2014 is een verzoek om Nadeelcompensatie ingediend. Door een onafhankelijke commissie is in september 2015 het advies uitgebracht om geen compensatie uit te keren. De Minister heeft dit besluit overgenomen. De indiener heeft zich hierbij neergelegd.

Wat betreft de Boscompensatie waren de besprekingen over mogelijke boscompensatielocaties met particulieren in 2015 nog in volle gang. In de eerste helft van 2016 zijn de uitkomsten van de besprekingen vastgelegd in overeenkomsten, inclusief de financiële aspecten. De bomen zijn echter daadwerkelijk gepland in het plantseizoen van 2016/2017 (in het najaar). De financiële afhandeling van de overeenkomsten is afgerond in 2017.

24

Vraag:

Kunt u toelichten in hoeverre het Rijk zeggenschap heeft over eventuele tarieven die in rekening gebracht worden voor het fietsparkeren bij stations en in hoeverre het Rijk verdient aan betaald fietsparkeren bij stations?

Antwoord:

NS heeft volgens de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet de plicht om de daarin opgesomde «concessiestallingen» bewaakt te exploiteren. Het merendeel van deze stallingen draait met verlies, een klein deel maakt een kleine winst op de exploitatie. Alles bij elkaar genomen legt NS plm. € 2.4 mln. per jaar toe op de exploitatie van deze stallingen.

NS stelt de hoogte van de tarieven in deze stallingen vast. Vanwege de concessierelatie die het Rijk met NS heeft kan het Rijk slechts indirect invloed uitoefenen op de tarieven. In december 2016 is het bestuursakkoord fietsparkeren tussen alle bij fietsenstallingen betrokken partijen tot stand gekomen. Daarin is ervoor gekozen om het betaald stallen in samenhang met het gratis fietsparkeren bij stations te bekijken. Betaalde stallingen staan in sommige gevallen half leeg, terwijl in de gratis stallingen buiten het station ruimte tekort is. Als NS de tarieven in bewaakte stallingen verhoogt of verlaagt, kan dit gewenste en ongewenste effecten op de situatie binnen en buiten de stalling hebben. Vaak wordt door NS in overleg met gemeenten en/of vervoerregio's en provincies het «eerste 24 uur gratis» regime gekozen. De bewaakte stallingen worden dan voller, de vaak rommelige situatie rond de gratis stallingen buiten wordt tegengegaan. Na de eerste dag gratis kunnen dan inkomsten worden gegenereerd. Dit leidt niet tot een kostendekkende exploitatie. Gemeenten en soms vervoerregio's betalen mee aan het jaarlijks exploitatietekort. Het is niet zo dat het rijk verdient aan betaald parkeren bij stations.

25

Vraag:

Hoe kan het dat de bedragen die Rijkswaterstaat ontvangt voor schades die schippers veroorzaken aan de vaarweg niet toereikend zijn om de kosten van herstel te dekken? Op welke wijze kan dat in de toekomst wel dekkend worden gemaakt, zodat de Staat niet hoeft op te draaien voor deze kosten? Welke mogelijkheden zijn er om de kosten voor het herstel van schade, door schadevaren, wel volledig vergoed te krijgen?

Antwoord:

Rijkswaterstaat spant zich maximaal in om de schade die wordt aangebracht te verhalen. Echter soms is de veroorzaker van de schade niet bekend of is de schade hoger dan de verzekeraar uitkeert of is er sprake van niet verzekerd zijn, waarbij verder verhaal op de veroorzaker niet mogelijk is omdat deze niet over andere middelen beschikt om de schade alsnog te compenseren.

Eigenaren van schepen kunnen bovendien, tenzij de schade met opzet of door roekeloosheid is veroorzaakt, aansprakelijkheid voor aanvaringen beperken. Dat heeft tot gevolg dat de partij die door een aanvaring schade lijdt, alleen tot een bepaald maximumbedrag zijn schade vergoed kan krijgen. Het meerdere blijft voor zijn eigen rekening. De hoogte van dat maximumbedrag hangt af van de grootte van het betreffende schip. De beperking van aansprakelijkheid is vastgelegd in Internationale verdragen. Om volledig kostenverhaal mogelijk te maken zou wijziging van de betreffende verdragen noodzakelijk zijn.

26

Vraag:

Wanneer is de monitoring van het uitgesteld onderhoud afgerond? Wat betekent het concreet dat er nu sprake is van achterstallig onderhoud van 24 miljoen euro?

Antwoord:

Het is de bedoeling elk jaar in het jaarverslag van het infrastructuurfonds inzicht te geven in de financiële omvang van het uitgesteld en achterstallig onderhoud. Dit geeft uitvoering aan een van de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer naar aanleiding van haar onderzoeken naar de instandhouding van het hoofdwegennet en het hoofdvaarwegennet. Daar waar sprake is van achterstallig onderhoud worden de onderhoudsmaatregelen die nodig zijn om de achterstalligheid op te heffen zo snel mogelijk in de onderhoudsprogrammering opgenomen en uitgevoerd. Daar waar de verkeersveiligheid in het geding kan zijn, worden bovendien tijdelijke beheersmaatregelen genomen zoals tijdelijke afscherming of snelheidsverlaging.

27

Vraag:

Wat is precies het geschil met de aannemer inzake de openstelling van de Zaan?

Antwoord:

Allereerst geef ik u mee dat de inhoudelijke projectverantwoordelijkheid van dit project is gelegen bij de provincie Noord-Holland en dat IenM alleen subsidie verleent aan dit project. Door tekortkomingen in het ontwerp van de Wilhelminasluis door de opdrachtnemer is stagnatie van het werk opgetreden. Er loopt een arbitragezaak met opdrachtnemer over de kosten voor het nieuwe ontwerp en de opgetreden vertraging. De zitting heeft 23 mei plaatsgevonden en de uitspraak is naar verwachting in september 2017 bekend. Er is inmiddels funderingsherstel uitgevoerd aan een belendend pand. Een nieuw definitief ontwerp is vrijwel afgerond en

een nieuwe omgevingsvergunning is inmiddels aangevraagd. Hierdoor zijn de werkzaamheden naar verwachting in voorjaar 2019 gereed.

28

Vraag:

Wat zijn de financiële consequenties van de aanpassing van de scope van het Wilhelminakanaal? Kan er een inhoudelijke toelichting op deze aanpassing worden gegeven? En zijn met deze aanpassing alle risico's weggenomen?

Antwoord:

De geraamde meerkosten van de tussentijdse afbouw van het project, inclusief de verdragingskosten zijn geraamd op € 20 mln. waarvan 70% ten laste van het Rijk komt en 30% van de gemeente Tilburg en de provincie Noord-Brabant. De kosten worden gemaakt voor het veilig afronden van het huidige project in afwachting van een structurele oplossing en aan stagneringskosten voor de tijd dat het project stil heeft gelegen. Met de genomen maatregelen wordt het kanaalpeil voorsnog niet verlaagd en kan wel de nieuwe sluis III in gebruik worden genomen. Hierdoor kan de scheepvaart met klasse II na openstelling veilig het Wilhelminakanaal, sluis II en de nieuwe sluis III passeren.

29

Vraag:

Wat waren destijds de argumenten om de hogesnelheidslijn (HSL-Zuid) niet bij ProRail onder te brengen, maar bij Infrasppeed? Gelden die argumenten nog steeds? Waarom wel/niet?

Antwoord:

De HSL-Zuid bestaat uit stukken hogesnelheidsspoor en stukken conventioneel spoor. Voor de financiering, aanleg, beheer en onderhoud van het hogesnelheidsspoor is destijds gekozen voor een PPS-contract van 30 jaar. Daarmee koos de overheid voor een langjarige financiering en dienstverlening. Omdat ProRail geen ervaring had met PPS-contracten is het destijds aanbesteed door RWS. De aanbesteding is gewonnen door het consortium Infrasppeed.

Overigens is ProRail formeel de beheerder van de hele hoofdspoorweginfrastructuur (hswi), inclusief de HSL-Zuid. Het dagelijks beheer en onderhoud van het hogesnelheidsspoor is gecontracteerd aan Infrasppeed. Of de argumenten van destijds voor de keuze voor een PPS-contract nog steeds valide zijn, is niet te zeggen. Het is een keuze die in de tijdsgeest en ontwikkelingen van toen geplaatst moeten worden. Wat overblijft, is dat er een rechtsgeldig contract is waarbij Infrasppeed aan haar verplichtingen jegens de Staat voldoet en dat tot 2031 loopt.

30

Vraag:

Wat zouden de kosten van het (eventueel, in de toekomst) afkopen van het HSL-beheercontract met Infrasppeed bedragen?

Antwoord:

Aangezien Infrasppeed aan haar verplichtingen uit het contract voldoet, is het niet mogelijk het contract met Infrasppeed zomaar op te zeggen. Het contract loopt in 2031 af, de waarde bedraagt nog ongeveer € 2,2 miljard

31

Vraag:

Welke voordelen verwacht u als Infrasppeed het beheer van de HSL overdraagt aan ProRail?

Antwoord:

Zoals hiervoor aangegeven voldoet Infrasppeed aan haar verplichtingen. De beschikbaarheidseisen die de Staat aan Infrasppeed stelt zijn heel hoog (99,4%) en Infrasppeed komt deze na. Het is daarom niet mogelijk zomaar het contract met Infrasppeed op te zeggen.

In het theoretische geval dat ProRail ook de stukken hogesnelheidsspoor van de HSL-Zuid zou beheren en onderhouden, zijn aanpassingen in de infrastructuur van de HSL-corridor (inclusief conventioneel spoor) wellicht eenvoudiger te realiseren omdat dan al het beheer bij één partij zit.

32

Vraag:

Op welke aanpassingen doelt u als u zegt dat de grootste prestatieverbeteringen op de HSL-Zuid zijn te behalen door aanpassingen aan de infrastructuur? Wat zijn de kosten van deze aanpassingen?

Antwoord:

De gewenste prestatieverbetering op de HSL-Zuid is een samenspel tussen verbeteringen in de operatie en aanpassingen aan de infrastructuur. Per brief van 13 december 2016 (Kamerstuk 22 026, nr. 495) heb ik u geïnformeerd over de afspraken die ik met NS en ProRail heb gemaakt om de prestaties op de HSL-Zuid te verbeteren. Om goed met de complexiteit van de HSL-corridor om te gaan nemen NS en ProRail extra operationele maatregelen. Deze maatregelen zijn in het verbeterprogramma opgenomen. Daarnaast bestuderen NS en ProRail momenteel de mogelijkheden voor infrastructurele maatregelen om de betrouwbaarheid op de middellange termijn te verhogen. Een dergelijk investeringspakket kost naar huidig inzicht ca € 60 mln.

Om op lange termijn een nog verdere verbetering te realiseren, zou volgens de review op de verbeterplannen van NS en ProRail (Kamerstuk 22 026, nr. 495) een «systeemsprong» nodig zijn om de HSL-corridor minder complex te maken. Deze infrastructurele maatregelen vergen forse investeringen, waarvoor verder onderzoek nodig is naar de (technische) haalbaarheid, de verwachte effecten op de betrouwbaarheid, de mogelijke realisatietermijn en de kosten. ProRail en NS zullen lenM begin 2018 adviseren over de samenstelling van een mogelijk investeringspakket om de betrouwbaarheid verder te vergroten en de complexiteit op de lange termijn te reduceren. Op basis daarvan kan een volgend kabinet een integrale afweging maken tussen de kosten en baten van de diverse oplossingsrichtingen en eventueel het bijbehorende investeringsprogramma.

33

Vraag:

Hoe zijn de inkomsten van het aanleggen van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) gebudgetteerd? Wat is de scope van deze inkomsten (dus wat valt daaronder en wat niet) en in hoeverre heeft het uitstel van ERTMS naast invloed op de uitgaven ook invloed op de geprojecteerde inkomsten van de ERTMS-uitrol?

Antwoord:

De gebudgetteerde inkomsten zijn inkomsten uit subsidies die door de Europese Commissie zijn toegekend. De subsidie-inkomsten voor ERTMS worden gebudgetteerd zodra subsidieovereenkomsten zijn afgesloten (zie het antwoord op vraag 5). De ontvangen voorschotten zijn in 2015 en 2016 verwerkt. Het restant van de subsidie-inkomsten wordt verwacht in 2018 en 2021. De toegekende subsidies zien op de studiekosten voor de lijn Kijfhoek-Roosendaal-Belgische grens, kosten voor de realisatie van de ombouw en indienststelling van de lijn Kijfhoek-Roosendaal-Belgische grens en de ombouw van 174 voertuigen naar ETMS level 2.

Als gevolg van de latere afronding van de planuitwerkingsfase is het nodig om uitstel te vragen aan de Europese Commissie voor de opleverdeadlines van de afgesproken activiteiten. Op grond van contacten hierover met de Europese Commissie heb ik er vertrouwen in dat dit uitstel wordt gehonoreerd en de vertraging zodoende geen effect heeft op de geprojecteerde subsidie-inkomsten.

34

Vraag:

Kunt u toelichten waarom er langer gewacht moet worden op de 6,8 miljoen euro die de gemeente Amsterdam bij moet dragen aan het project Zuidasdok?

Antwoord:

De bijdragen van de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam aan het project Zuidasdok worden naar rato, op basis van de projectuitgaven, ontvangen in de tijd middels een voorschot-afrekeningsystematiek.

De werkelijke uitgaven 2015 vielen lager uit doordat de geprognosticeerde aankoop van een deel van de Atrium parkeergarage niet is gerealiseerd. Met de voorschot-afrekeningsystematiek is dit in 2016 verrekend waardoor de bijdragen van gemeente Amsterdam en de Vervoerregio per saldo lager zijn uitgevallen in 2016, totaal € 5,6 mln. Tot slot is de in 2016 geplande Europese TEN-T subsidie ad. € 1,25 miljoen (2e en laatste tranche) niet ontvangen doordat er nog vragen waren ten aanzien van de verantwoording van de kosten. Recent is bekend geworden dat het nog te ontvangen subsidiebedrag volledig uitgekeerd zal worden in 2017.

35

Vraag:

Kunt u aangeven in hoeverre de verstrekte voorschotten van 1,2 miljard euro reeds financieel gedekt zijn?

Antwoord:

Alle voorschotten zijn opgenomen in de begroting en het jaarverslag, deze zijn daarmee volledig financieel gedekt.

36

Vraag:

Kunt u aangeven waarom 674 miljoen euro aan voorschotten van 2014 of eerder nog steeds niet door derden betaald zijn en of hierover ook misgelopen rente in rekening wordt gebracht aan deze derden?

Antwoord:

De 674 miljoen euro aan voorschotten betreft voornamelijk de betaalde subsidies door IenM aan ProRail en decentrale overheden op lopende projecten waarvan de subsidievaststelling nog niet heeft plaatsgevonden. De subsidievaststelling van de aanlegprojecten ProRail vindt plaats een jaar na de indienststelling van het project. Aangezien er geen sprake is van betalingen door derden maar van betalingen aan derden is er ook geen sprake van misgelopen rente.