

Vergaderjaar 2014–2015

**34 210 A**

**Wijziging van de begrotingsstaat van het  
Infrastructuurfonds voor het jaar 2015  
(wijziging samenhangende met de  
Voorjaarsnota)**

**Nr. 3**

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

Vastgesteld 23 juni 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer verslag uit te brengen in de vorm van een lijst van vragen met de daarop gegeven antwoorden.

De vragen zijn op 11 juni 2015 voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Bij brief van 22 juni 2015 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,  
Van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,  
Koerselman

1

**Vraag:**

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?

**Antwoord:**

De in de vraag genoemde kasschuiven op het Infrastructuurfonds in 2012, 2014 en 2015 zijn incidenteel van karakter en kennen ook ieder een andere aanleiding. Zo is in 2012 budget verschoven naar aanleiding van de besluitvorming in Begrotingsakkoord en gedurende 2014 als onderdeel van de mix aan maatregelen om de kasschaarste op het Infrastructuurfonds in 2016 op te lossen. De kasschuif die bij deze supplettoire begroting 2015 wordt voorgesteld kent weer een andere aanleiding. In 2015 zijn er voor een drietal projecten versneld bijdragen van derden ontvangen. De projectuitgaven zijn pas in latere jaren voorzien. Om het budget weer in lijn te brengen met de programmering wordt er nu een kasschuif toegepast via het generale beeld.

De bijdragen van «externe partijen» worden verwerkt in de begroting zodra deze zijn vastgelegd in bijvoorbeeld een bestuursovereenkomst. De bij de betrokken projecten gemaakte bestuurlijke overeenkomsten zijn recentelijk afgerond en derhalve was het niet eerder mogelijk om melding te maken van de bijdragen. Het gaat hier veelal om bijdragen in de aanleg. Dit is nu in de begroting verwerkt. Zie het antwoord op vraag 3 voor enkele voorbeelden.

2

**Vraag:**

Hoe wordt over de totale mutaties ten behoeve van Beter Benutten gerapporteerd en de effectiviteit gemeten?

**Antwoord:**

Zoals met u afgesproken, wordt u jaarlijks in het kader van het MIRT-proces geïnformeerd over de voortgang van de gebiedsprogramma's van Beter Benutten. Op de trajecten waar de Beter Benutten maatregelen zich op richten, worden gedurende de looptijd van het programma de verkeersontwikkelingen bijgehouden. Op deze trajecten worden vervolgens analyses verricht om de effectiviteit van de maatregelen in kaart te brengen. Naast het monitoren en meten van de effecten wordt de methodiek die hieraan ten grondslag ligt, regelmatig gemonitord door een team van wetenschappelijke experts.

3

**Vraag:**

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?

**Antwoord:**

Bij de ontvangsten van derden in dit onderdeel van de begroting worden projecten genoemd waarin de bijdragen van andere overheden worden gegeven op grond van specifieke bestuurlijke afspraken. Er is geen sprake van een systematiek, maar van maatwerk die voor elk van deze projecten tot een bepaalde oplossing heeft geleid, waarover ik uw Kamer heb geïnformeerd.

### Grote zeesluis in kanaal Gent-Terneuzen

De bijdrage van Vlaanderen aan de nieuwe grote zeesluis in Terneuzen is vastgelegd in het verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaamse Gewest van 5 februari 2015, waarover ik de Kamer heb geïnformeerd bij brief van 8 juni 2015 (Kamerstuk 34 221 A, nr. 1). Door deze nieuwe sluis wordt een knelpunt voor de bereikbaarheid van de haven van Gent voor zeeschepen en een verwacht knelpunt voor de binnenvaart opgelost. Daarom wordt het grootste deel van deze sluis betaald door het Vlaams Gewest, terwijl Nederland optreedt als juridisch opdrachtgever voor de Nieuwe Sluis.

### N 35 Nijverdal-Wierden

De bijdrage van de regio is vastgelegd in de bestuursovereenkomst waarover ik de Kamer heb geïnformeerd bij brief van 2 maart 2015 (Kamerstuk 34 000, nr. 59). Conform deze overeenkomst draagt het Rijk € 50 mln. en de regionale partijen gezamenlijk € 71,5 mln. bij. In de bestuursovereenkomst is het voorkeursalternatief uitgewerkt voor deze verbinding als 2+2 stroomweg met maximum snelheid van 100 km/u en ongelijkvloerse kruising en aansluiting in Nijverdal. Door deze financiering wordt het project eerder gerealiseerd en volgens hogere ontwerpcriteria dan oorspronkelijk door het Rijk was voorzien.

### Zeetoeegang IJmond

De bijdragen van de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam is vastgelegd in de bestuurlijke overeenkomst van 11 december 2014 waarover ik de Kamer heb geïnformeerd bij brief van 10 december 2014 (Kamerstuk 34 000, nr. 49). Volgens deze overeenkomst zijn de bijdragen van de Provincie en de gemeente bedoeld om de sluis eerder aan te leggen dan 2029 en groter uit te voeren dan de huidige Noordersluis, een en ander conform de scope van het project.

4

#### **Vraag:**

Om welke opdracht aan Rijkswaterstaat in het kader van het programma Verkeersmanagement en Verkeersinformatie gaat het?

#### **Antwoord:**

Het betreft de opdracht aan Rijkswaterstaat voor de uitvoering van het programma Connecting Mobility in het kader van de Routekaart Beter Geïnformeerd op Weg (BGOW). Zie verder het antwoord op vraag 7.

5

#### **Vraag:**

Wat is de reden achter de € 7,3 miljoen minder uitgaven aan beheer, onderhoud en vervanging?

#### **Antwoord:**

Zie vraag 8

6

#### **Vraag:**

Welke gevolgen gaat de verlaging van begrotingstand hebben voor de planning en realisatie van de wegprojecten in het Infrastructuurfonds?

#### **Antwoord:**

Deze verlaging heeft geen gevolgen voor de realisatie van de projecten. De verwachting is dat met het huidige budget de planning en realisatie kan worden gehaald.

7

**Vraag:**

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?

**Antwoord:**

Het programma Connecting Mobility (onderdeel van Verkeersmanagement en Informatie) richt zich op de realisatie van de Routekaart Beter Geïnformeerd op Weg. Hierover heb ik u in november 2013 de brief «Voortgang actieprogramma Beter geïnformeerd op weg» (Kamerstuk 31 305, nr. 207) toegezonden.

Slimme technologie en actuele reisinformatie op maat worden steeds belangrijker voor onze mobiliteit. Meer en meer reizigers beschikken voor en tijdens de reis over actuele individuele reisinformatie (bijvoorbeeld via smartphones), wat hun mobiliteitsgedrag en keuzes beïnvloedt. De autoindustrie is wereldwijd intensief bezig coöperatieve systemen en autonome voertuigen technisch mogelijk te maken. Dergelijke slimme technologie – zogeheten Intelligente Transport Systemen (ITS) – ontwikkelt zich de komende jaren verder en biedt kansen voor zowel weggebruikers, wegbeheerders als het Nederlandse bedrijfsleven. Met het actieprogramma Beter geïnformeerd op weg bepalen publieke en private partners gezamenlijk koers (2013–2023) om deze kansen te benutten. Het programma bestaat uit een Routekaart (koersbepaling) en een Uitvoeringsagenda.

De kosten van het programma worden verantwoord op het artikel verkeersmanagement 12.01. Het benodigde budget is overgeheveld vanuit het aanlegbudget (12.03).

8

**Vraag:**

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?

**Antwoord:**

Bij Najaarsnota 2014 is gemeld dat minder wordt uitgegeven als gevolg van vertraging in de aanbesteding van enkele projecten binnen het programma Vervanging en Renovatie (V&R). Tegelijkertijd is er sprake geweest van hogere uitgaven in 2014 op het V&R deelprogramma Renovatie Stalen Bruggen. Per saldo leidt dit uiteindelijk tot een verlaging van € 7,3 miljoen in 2014 en schuift dit bedrag door naar 2015.

Het betreft geen meevaller maar een vertraging van de uitgaven. Dit heeft geen effect op de langjarige verhouding tussen prognose en budget voor beheer, onderhoud en vervanging.

9

**Vraag:**

Wat wordt bedoeld met een verwerking van het saldo 2014 (-77,5 miljoen) onder artikel 12.03?

**Antwoord:**

De technische verwerking van het saldo 2014 betreft de technische verwerking van mutaties uit de 2e suppletoire (Najaarsnota), dan wel 3e suppletoire (Slotwet) begroting 2014 oftewel de verrekening in 2015 van lager of hoger gerealiseerde uitgaven in 2014. In het geval van een lagere kasrealisatie in 2014, schuift het onbenutte kasbudget door naar 2015; in

het geval van een hogere kasrealisatie, wordt deze gecompenseerd uit het kasbudget 2015. Het totaal beschikbare projectbudget blijft per project zo ongewijzigd.

Concreet betekent dit op artikel 12.03 Aanleg dat ten opzichte van de stand ontwerpbegroting 2015 in het jaar 2014 € 77,5 miljoen meer is uitgeven. In de onderliggende 1e suppletoire (Voorjaarsnota) begroting 2015 wordt hiervoor de begrotingstand in 2015 met € 77,5 miljoen verlaagd.

Voor de inhoudelijke toelichting op deze mutaties verwijs ik naar de 2e suppletoire begroting (Najaarsnota) (kenmerk: 34 085 A nr. 2) dan wel de 3e suppletoire (Slotwet) begroting 2014 (kenmerk: 34 200 A nr. 4).

10

**Vraag:**

Wat wordt bedoeld met het corrigeren van de minregel prijsbijstelling (- 68,4 miljoen)?

**Antwoord:**

De prijsbijstelling van de projecten en programma's naar prijspeil 2013 en 2014 is deels gedekt uit de investeringsruimte op de fondsen. Deze dekking was echter niet beschikbaar in alle jaren waarin deze benodigd was. Er is destijds een kasritmeprobleem ontstaan, met andere woorden: er was voldoende budget maar dit stond nog niet in de juiste jaren. In de fondsbegrotingen is dit kasritmeprobleem inzichtelijk gemaakt via minregels op de investeringsruimte van de modaliteiten. Het risico is geaccepteerd dat overschrijding in het uitvoeringsjaar plaats kan vinden ter omvang van een minbedrag. Een eventuele overschrijding wordt in het jaar daarna weer technisch gecorrigeerd oftewel in mindering gebracht op het totale budget.

Als onderdeel van deze afspraken heeft in 2014 op het Hoofdwegennet een overschrijding van € 68,4 miljoen plaatsgevonden. Het budgettaire kader hiervoor in 2015 nu technisch gecorrigeerd oftewel het budget wordt met € 68,4 miljoen verlaagd in 2015. Meerjarig is dit voor het Infrastructuurfonds budgettair neutraal.

11

**Vraag:**

Kan de technische verwerking van het saldo 2014 van € 77,5 miljoen worden toegelicht?

**Antwoord:**

Zie antwoord op vraag 9.

12

**Vraag:**

Is er € 25,3 miljoen minder beschikbaar voor Beter Benutten? Of is dit geld wel beschikbaar maar wordt dit vanuit andere potjes betaald?

**Antwoord:**

Er is geen sprake van dat er € 25,3 mln. minder beschikbaar is voor Beter Benutten. In totaal wordt € 25,3 mln. overgeboekt naar andere begrotingsartikelen om de uitvoering van Beter Benutten Vaarwegen, de gebiedspakketten van het lopende programma Beter Benutten en de uitvoer van de plannen Intelligente Transportsystemen mogelijk te maken. Dit geld blijft dus beschikbaar voor Beter Benutten.

13

**Vraag:**

Welke consequenties voor projecten heeft de verlaging van de begroting met € 77,5 miljoen als gevolg van de technische verwerking van het saldo 2014?

**Antwoord:**

Deze verlaging heeft geen gevolgen voor de realisatie van de projecten. De verwachting is dat met het huidige budget de planning en realisatie kan worden gehaald.

14

**Vraag:**

Waar staat GIV/PPS voor?

**Antwoord:**

GIV/PPS staat voor Geïntegreerde Contractvormen en Publiek – Private – Samenwerking. Op dit artikelonderdeel worden de projecten verantwoord die in het verleden als DBFM-contract (Design – Build – Finance – Maintain) zijn aanbesteed en waarvoor nu jaarlijks beschikbaarheidsvergoedingen worden betaald.

15

**Vraag:**

Is het hoge bedrag aan ontvangsten als gevolg van bijdragen van derden van tijdelijke aard of structureel?

**Antwoord:**

Ontvangsten van derden zijn projectgerelateerd en dus niet structureel van aard. Per project zijn specifieke afspraken gemaakt, meestal met een bestuursovereenkomst, wanneer de ontvangsten van derden aan I&M worden overgemaakt. Zo wordt dit jaar de bijdrage van de regio voor de N35 Nijverdal-Wierden ontvangen.

16

**Vraag:**

Kan de technische verwerking van het saldo 2014 van € 26,6 miljoen worden toegelicht?

**Antwoord:**

De technische verwerking van het saldo 2014 betreft de technische verwerking van mutaties uit de 2e suppletoire (Najaarsnota), dan wel 3e suppletoire (Slotwet) begroting 2014 oftewel de verrekening in 2015 van lager of hoger gerealiseerde uitgaven in 2014. In het geval van een lagere kasrealisatie in 2014, schuift het onbenutte kasbudget door naar 2015; in het geval van een hogere kasrealisatie, wordt deze gecompenseerd uit het kasbudget 2015. Het totaal beschikbare projectbudget blijft per project zo ongewijzigd.

Concreet betekent dit dat op het artikel 12.09 Ontvangsten ten opzichte van de ontwerpbegroting 2015 in het jaar 2014 € 26,6 miljoen minder is ontvangen. In de onderliggende 1e suppletoire (Voorjaarsnota) begroting 2015 wordt hiervoor de begroting in 2015 met € 26,6 miljoen verhoogd. Voor de inhoudelijke toelichting op deze mutaties verwijs ik naar de 2e suppletoire begroting (Najaarsnota) (kenmerk: 34 085 A nr. 2) dan wel de 3e suppletoire (Slotwet) begroting 2014 (kenmerk: 34 200 A nr. 4).

17

**Vraag:**

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?

**Antwoord:**

In de begroting van 2014 is het instrument overprogrammering geïntroduceerd. Dit doe ik om te zorgen dat de budgetten voor aanleg van infrastructuur ook daadwerkelijk tot besteding komen in de jaren waarin deze beschikbaar zijn gesteld. De ervaring leert namelijk dat infrastructuurprojecten kunnen vertragen ten opzichte van de planning, bijvoorbeeld door complexiteit, onvoorziene omstandigheden of een hoog ambitieniveau in de afgegeven mijlpalen. Doordat met overprogrammering wordt gewerkt leiden deze vertragingen bij individuele projecten niet automatisch tot onderbesteding van het beschikbare budget. Door gedurende het begrotingsjaar de overprogrammering nauwlettend te volgen, zorg ik ervoor dat er geen sprake is van tekorten. Dit door indien nodig bij onder andere de Najaarsnota tijdig bij te sturen.

Op het artikel 15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN wordt overprogrammering niet toegepast. Dit instrument wordt alleen gehanteerd bij het artikelonderdeel Aanleg.

18

**Vraag:**

Wat verklaart de fors lagere uitgaven aan beheer, onderhoud en vervanging met betrekking tot de spoorwegen?

**Antwoord:**

Zie vraag 21

19

**Vraag:**

Welke gevolgen gaat de verlaging van de begrotingstand hebben voor de planning en realisatie van de spoorprojecten in het Infrastructuurfonds?

**Antwoord:**

De totale begrotingsstand van 13.03 Aanleg is in het jaar 2015 verhoogd met € 57,5 mln. met name als gevolg van de onderbesteding in 2014. Op het onderdeel 13.03.04 is sprake van een verlaging van € 54,1 mln., voornamelijk veroorzaakt door het corrigeren van de minregel prijsbijstelling (€ 22,9 mln.) en de hogere uitgaven in 2014 op de projecten. Conform de begrotingssystematiek werken plussen en minnen in 2014 door naar 2015 via de 1<sup>e</sup> suppletoire begroting (Voorjaarsnota). Deze mutatie heeft derhalve geen gevolgen voor planning en realisatie van de spoorprojecten.

20

**Vraag:**

Kan de technische verwerking van het saldo 2014 van € 104,6 miljoen worden toegelicht?

**Antwoord:**

De technische verwerking van het saldo 2014 betreft de technische verwerking van mutaties uit de 2e suppletoire (Najaarsnota), dan wel 3e suppletoire (Slotwet) begroting 2014 oftewel de verrekening in 2015 van lager of hoger gerealiseerde uitgaven in 2014. In het geval van een lagere kasrealisatie in 2014, schuift het onbenutte kasbudget door naar 2015; in het geval van een hogere kasrealisatie, wordt deze gecompenseerd uit het

kasbudget 2015. Het totaal beschikbare projectbudget blijft per project zo ongewijzigd.

Concreet betekent dit dat op het artikel 13.03 Aanleg ten opzichte van de ontwerpbegroting 2015 in het jaar 2014 € 104,6 miljoen minder is uitgegeven. In de onderliggende 1e suppletoire (Voorjaarsnota) begroting 2015 wordt hiervoor de begroting in 2015 met € 104,6 miljoen verhoogd. Voor de inhoudelijke toelichting op deze mutaties verwijs ik naar de 2e suppletoire begroting (Najaarsnota) (Kamerstuk 34 085, A nr. 2) dan wel de 3e suppletoire (Slotwet) begroting 2014 (Kamerstuk 34 200 A, nr. 4).

21

**Vraag:**

Waarom is in 2014 € 30 miljoen minder uitgegeven aan beheer, onderhoud, vervanging spoorwegen dan oorspronkelijk begroot?

**Antwoord:**

Bij najaarsnota/slotwet 2014 en voorjaarsnota 2015 is € 30 miljoen aan uitgaven doorgeschoven van 2014 naar 2015. Hiervan heeft € 7 miljoen betrekking op P+R-voorzieningen (actieplan groei op het spoor). Dit bedrag kon niet meer in 2014 via de BDU worden beschikt voor de desbetreffende regionale overheid en is derhalve in 2015 overgeheveld naar de BDU. De andere € 23 miljoen heeft betrekking op spooronderhoud ProRail en hangt samen met het doorschuiven van vervangingsinvesteringen van 2014 naar 2015 en 2016.

De belangrijkste redenen waarom vervangingsinvesteringen zijn doorgeschoven zijn:

- Vertraging in de besluitvorming en aanbesteding (o.a. ICT-netwerken);
- Verschuiven van werkzaamheden om de winterperiode niet te verstoren (Verkeersleidingspost Utrecht);
- Faillissement aannemer/opnieuw aanbesteden (perronkappen Geldermalsen);
- Mislukte aanbesteding (seinen en kabels);
- Opnieuw bepalen van de scope (landelijke hekwerken);
- Treinvrije perioden niet gehonoreerd (bovenbouwvernieuwingen).

22

**Vraag:**

Waarom is in 2014 € 105 miljoen minder uitgegeven aan aanleg van spoorwegen dan oorspronkelijk begroot?

**Antwoord:**

De lagere realisatie van € 105 miljoen is een totaal van alle posten in de 2<sup>e</sup> suppletoire 2014 en de slotwet 2014. De toelichting op deze lagere realisatie in 2015 van € 105 miljoen is terug te vinden in de 2<sup>e</sup> suppletoire 2014 en de slotwet 2014.

23

**Vraag:**

Dalen de uitgaven rijksbreed aan ERTMS als gevolg van de overheveling van € 11 miljoen?

**Antwoord:**

Nee de uitgaven dalen niet Rijksbreed. De totale uitgaven voor de pilot ERTMS waren in 1<sup>e</sup> instantie geraamd op het infrastructuurfonds (artikelonderdeel 13.03 Aanleg). De door de NS gemaakte kosten voor de pilot ERTMS worden echter verantwoord op de begroting van HXII. Ter dekking van deze door NS gemaakte kosten is € 10,6 miljoen overgeheveld naar de begroting Hoofdstuk XII.



24

**Vraag:**

Worden de opbrengsten uit boetes aan NS aan investering spoor toegevoegd? Blijven deze gelden daarmee beschikbaar voor spoor?

**Antwoord:**

Ja, voor de boetes die in 2015 zijn ontvangen (betreffende de concessie-jaren 2013 en 2014) geldt dat deze zijn toegevoegd aan de investeringsruimte spoor en van daaruit beschikbaar zijn voor het spoor. Vanaf het concessiejaar 2015 geldt de nieuwe systematiek waarbij de precieze aanwending van eventuele nieuwe boetes in overleg met de consumentenorganisaties wordt bepaald.

25

**Vraag:**

Waarom is in 2014 € 10 miljoen minder uitgegeven aan grote regionale/ lokale projecten?

**Antwoord:**

In 2014 is geen sprake van € 10 miljoen lagere uitgaven maar van € 10 miljoen hogere uitgaven. De ophoging van het budget in 2014 (middels een kasschuif met 2015) om deze uitgaven te dekken is toegelicht op pagina 40 van de tweede suppletoire begroting (Najaarsnota) van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2014 (Kamerstuk 34 085 A, nr. 2). Conform de begrotingssystematiek worden de hogere uitgaven gemeld bij tweede suppletoire begroting in 2014 en vervolgens via de eerste suppletoire begroting 2015 (Voorjaarsnota) tegengeboekt.

26

**Vraag:**

Waarom is in 2014 € 15 miljoen minder uitgegeven aan RSP-ZZL?

**Antwoord:**

De lagere realisatie in 2014 wordt inhoudelijk toegelicht op pagina 40 van de tweede suppletoire begroting (Najaarsnota, Kamerstuk 34 085 A, nr. 2) en in de derde suppletoire begroting (Slotwet) van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2014.

27

**Vraag:**

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?

**Antwoord:**

Bij de 2e suppletoire begroting 2014 is gemeld dat binnen het programma Vervanging en Renovatie op enkele projecten (Impuls Groot Onderhoud, NOMO-AOV en Berging Baltic Ace) uitgaven worden doorschoven naar later jaren. Anderzijds was ook sprake van extra uitgaven voor de projecten Damwanden Amsterdam -Rijnkanaal en MOBZ. Per saldo leidt dit tot een verlaging van € 8 miljoen in 2014 en schuift dit bedrag door naar 2015.

Door de vertraagde introductie van de NH90-helikopter bij Defensie heeft lenM voor de Search and Rescue (SAR) -taken helikoptercapaciteit georganiseerd voor de periode 1 juli 2015 tot 1 juli 2020. Uitgangspunt is dat na die datum de NH90-helikopter ingezet zal worden voor deze taken. De extra bijdrage van € 17,4 mln heeft voor € 10 mln betrekking op het Defensie-deel van de kosten van het contract voor de SAR helikopter. Voor het beschikbaar stellen van de NH90 voor de SAR-taken zou lenM jaarlijks

€ 1,14 mln per jaar bijdragen. Deze bijdrage is voor de contractperiode teruggeboekt naar de begroting van lenM (in totaal € 7,4 mln).

28

**Vraag:**

Waarom is in 2014 € 4 miljoen minder uitgegeven aan de Betuweroute?  
En € 9 miljoen minder aan de HSL?

**Antwoord:**

Het begrote budget voor zowel Betuweroute als HSL-Zuid betreft het nazorgmaatregelen. Het gaat hier om de uitgaven die nog plaatsvinden na realisatie van het project. Voor dit soort maatregelen is meestal geen exacte tijdsplanning te maken. De belangrijkste factoren die van invloed zijn geweest op het doorschuiven van werkzaamheden en geld betreffen:

Betuweroute

- Bezwaarprocedure bij RvS inzake gevelisolatie Rozenburg;
- Werkzaamheden in het kader van «BB21» zullen meeliften met het project Zevenaar (efficiency);
- Latere besluitvorming over de oplossing van «plasverkleinende maatregelen» (het voorkomen van warme BLEVE ingeval van lekkage gevaarlijke vloeistoffen);

HSL-Zuid

- De afwikkeling van grondzaken (onteigeningen);
- De afwikkeling van planschades en nadeelcompensaties;
- Diverse nog te ontvangen naheffingen en afrekeningen.

29

**Vraag:**

Waarom is aan het ERTMS-project in 2014 € 22,2 miljoen minder uitgegeven?

**Antwoord:**

Bij het kwartiermaken voor de Planuitwerkingsfase heeft met name de bemensing van het ERTMS programma, mede door de keuze voor zoveel mogelijk invulling met medewerkers van de moederorganisaties, langer geduurd dan verwacht. Door de beperkte capaciteit in deze fase is in 2014 minder werk verzet dan gepland. Dit heeft geleid tot een andere verdeling van de middelen over de jaren.

30

**Vraag:**

Wat is de verklaring voor de verminderde uitgaven aan de Betuweroute en de Hogesnelheidslijn in 2014?

**Antwoord:**

Zie antwoord bij vraag 28

31

**Vraag:**

Wat is de reden voor het tot op heden onbekend zijn van het te reserveren bedrag bij het programma ERTMS als separaat apparaatbudget?

**Antwoord:**

Bij de start van het programma diende nog bepaald te worden welke capaciteiten daadwerkelijk bij lenM, ProRail en NS beschikbaar waren voor het programma en welke middelen hiervoor moesten worden gereserveerd. Begin 2015 is hierover duidelijkheid ontstaan en is de behoefte aan een separaat apparaatsbudget nader uitgewerkt en zijn de

benodigde stappen voor overheveling van budget tussen art IF 17 (Infrastructuurfonds) naar HXII (Apparaatskosten) doorlopen. Een en ander is recent afgerond.

32

**Vraag:**

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?

**Antwoord:**

Zie het antwoord op vraag 31. Het separate budget t.b.v. de apparaatskosten is voor de aankomende jaren vastgesteld op:

bedragen in mln.	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Apparaatsbudget ERTMS	1.534	2.412	2.412	2.412	2.412	2.412

33

**Vraag:**

Welke gevolgen heeft het overboeken van «Beter Benutten»-geld naar BDU en het Provinciefonds voor de verantwoording van de bestede middelen?

**Antwoord:**

De verantwoording van de overgeboekte middelen vindt plaats via de reguliere verantwoording van het Provinciefonds en van de BDU.

34

**Vraag:**

Wat verklaart de «versnelde ontvangst KGT: Vlaanderen» in de tabel van het hoofdvaarwegnet?

**Antwoord:**

Nederland en Vlaanderen hebben een gezamenlijk verdrag ondertekend in het kader van de realisatiefase van de Nieuwe Sluis Terneuzen. Deze is recent aan de Kamers gezonden ter ratificatie. Vlaanderen zal zoals overeengekomen in het verdrag de meerderheid van de realisatiekosten van de nieuwe sluis betalen. Vooruitlopend op de realisatiefase is gezamenlijk tot een zogeheten Overbruggingsfase besloten. Hierin worden reeds enkele acties uit de realisatiefase uitgevoerd, zoals het functievrij maken van de benodigde terreinen. Vlaanderen heeft voor haar aandeel in de kosten van de Overbruggingsfase en als voorschot voor een deel van de kosten van de realisatie deze aanbesteding verricht.

35

**Vraag:**

Wat verklaart het hoge bedrag aan bijdragen van derden ten aanzien van het ZuidasDok in de tabel over «Megaprojecten verkeer en vervoer»?

**Antwoord:**

Het project Zuidasdok is een gezamenlijk project van het rijk, de gemeente Amsterdam en de Stadsregio Amsterdam. Deze partijen hebben in 2012 afgesproken dat zij gezamenlijk de kosten van het project dragen. Ook de provincie Noord-Holland en de NS dragen een deel van de financiële lasten van het project. In december 2014 zijn in bestuurlijk overleg een aantal aanpassingen aan het project afgesproken. Daardoor worden de ontvangsten en uitgaven van het project verhoogd. Het betreft hier extra bijdragen van de gemeente Amsterdam, de stadsregio Amsterdam en de

NS. Daarnaast zijn, gelijktijdig met de conversie naar artikel 17, de ontvangsten van alle medefinancierende partijen in de begroting opgenomen. Dit betekent dat de Rijksmiddelen die in 2013 en 2014 via de BDU aan de gemeente Amsterdam zijn verstrekt, in de begroting weer als ontvangst en uitgaven van het Rijk worden opgenomen. Door al deze wijzigingen zijn de ontvangsten en uitgaven van het project in totaal met € 106,9 miljoen verhoogd, waarvan € 6,6 miljoen in 2015.

36

**Vraag:**

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?

**Antwoord:**

Het Beter Benutten project A7/A8 behelst het aanleggen van spitsstroken. Het is gebruikelijk om bij een aanlegproject de overgebleven middelen terug te laten vloeien naar de investeringsruimte. Bij de start van het programma Beter Benutten zijn met de regio afspraken gemaakt dat mee- en tegenvallers binnen het programma van de regio mogen worden gecompenseerd. Omdat de uitgaven voor deze maatregel lager uitvallen, blijft het restantbudget beschikbaar voor het regionaal gebiedspakket.

37

**Vraag:**

In hoeverre heeft de herijking van de projectplanning geleid tot vertraging van het project «A76 Aansluiting Nuth»?

**Antwoord:**

De voortgang van dit project was afhankelijk van een uitspraak van de Raad van State. Nu het Provinciaal Inpassingsplan onherroepelijk is geworden, is de projectplanning hierop aangepast en is oplevering in 2018 mogelijk. Dit is een jaar vertraging ten opzichte van de oude planning.

38

**Vraag:**

Waarom is het budget voor de zuidelijke ringweg Groningen verhoogd met € 6,2 miljoen? Bleek het project niet voor € 55,5 miljoen realiseerbaar?

**Antwoord:**

Het projectbudget van de Zuidelijke Ringweg Groningen is verhoogd met de bijdrage vanuit het Mobiliteitsfonds van het Regio Specifiek Pakket Zuiderzeelijn. Dit betreft een verhoging van € 55 mln verspreid over meerdere jaren, waarvan € 6,2 mln in 2015. Deze bijdrage vanuit het mobiliteitsfonds was reeds voorzien maar nog niet in de begroting van het Infrastructuurfonds opgenomen. Deze mutatie heeft daarmee geen consequenties op het taakstellende budget voor het project.

39

**Vraag:**

Wat is de reden voor het verlengen van de ERTMS-pilot Amsterdam-Utrecht en het expertisecentrum?

**Antwoord:**

Zoals reeds eerder gemeld in de najaarsnota 2014 is tijdens de inzet van de SLT's (Sprinter Light Train) een aantal onverwachte technische

problemen aan het licht gekomen. Het aantal testritten bleef daardoor achter bij de verwachting. Het gevolg van het achterblijven van het aantal testritten zou zijn dat een aantal onderzoeksvragen niet of onvoldoende zou kunnen worden beantwoord en herfst en de winter buiten de periode van het proefbedrijf vallen. Daarom is besloten de pilot te verlengen tot begin 2015

40

**Vraag:**

Waarom was de aanleg van ERTMS voor Maastricht-Belgische grens de beste optie?

**Antwoord:**

In de op 13 februari 2013 naar uw Kamer gestuurde «Railmap ERTMS 1.0» (Kamerstuk 29 984, nr. 385) is aangegeven dat als alternatief voor de aanleg van het Belgische treinbeveiligingssysteem TBL1+ (Transmissie Bakken Locomotief) ERTMS wordt overwogen. Mede in het licht van de verdere implementatie van ERTMS heeft ProRail aangegeven dat ook op het traject Maastricht-Belgische grens de aanleg van ERTMS doelmatiger en toekomstvaster is dan TBL1+. Omdat het hier een wijziging van de functionele en technische eigenschappen van de spoorweginfrastructuur betreft consulteert ProRail de vervoerders hierover. Op basis van de resultaten daarvan zal naar verwachting nog dit jaar een definitief besluit worden genomen en wordt aan ProRail opdracht gegeven voor de realisatie.»