

Vergaderjaar 2012–2013

33 400 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2013

Nr. 8

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 31 oktober 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, belast met het voorbereidende 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. Met de vaststelling van het verslag acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Koolmees

De griffier van de commissie,
Sneep

1

Vraag:

Kunt u een overzicht geven van alle kosten die zijn gemaakt om de maximumsnelheid op snelwegen naar 130 km/ per uur te verhogen?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 4 XII.

2

Vraag:

Wanneer zijn de problemen met de snelheidsborden als gevolg van de snelheidsverhoging opgelost? Hoe beoordeelt u de mogelijkheid om de afwijkende snelheid op de matrixborden weer te geven? Wat zijn hiervan de kosten?

Antwoord:

Naar aanleiding van meldingen van de ANWB, VID, het KLPD en de eigen 0 800 lijn van Rijkswaterstaat is de bebording aangepast op circa 100 locaties. Daarnaast blijven wij verbeteringen aanbrengen als er meldingen zijn. De bebording van de spitsstroken wordt ook verbeterd. Medio april 2013 verwacht ik dat alle rotatiepanelen naast de spitsstroken zijn aangepast zodat de huidige bebording verwijderd kan worden. Veel matrixborden zijn niet geschikt om afwijkende snelheden te tonen. Het aanpassen van de matrixborden voor dit doel wordt niet kosteneffectief geacht.

3

Vraag:

Kunt u per rijksweg aangeven welke veiligheidsmaatregelen u heeft genomen om de maximumsnelheid op deze rijkswegen te kunnen verhogen?

Antwoord:

In de periode 2012–2014 wordt € 45 mln. geïnvesteerd in de aanpassing van het wegontwerp op wegen waar de snelheid naar 130 km/h is/wordt verhoogd. Voor alle wegen waar 130 wordt ingevoerd gaat het hierbij om maatregelen als het plaatsen van geleiderails, het verwijderen van bomen en het verlengen van in- en uitvoegstroken. De locaties van deze maatregelen zijn per wegvak vastgesteld. Ik heb dit uitgebreid beschreven in de rapportage bij mijn brief over de verhoging van de maximumsnelheid van 28 november 2011 (Kamerstuk 32 646, nr. 14). Deels zijn deze maatregelen in 2012 gerealiseerd en deels worden de maatregelen in 2013 en 2014 uitgevoerd, waarna de maximumsnelheid op de betreffende trajecten wordt verhoogd. De timing van de maatregelen heb ik uiteengezet in mijn brief over het eindbeeld van de verhoging van de maximumsnelheid van 23 juni 2012 (Kamerstuk 32 646, nr. 33). Daarnaast wordt in de periode 2015–2018 het pakket «Meer Veilig 3» (€ 40 mln) gerealiseerd. Dit pakket Meer Veilig 3 is nog in voorbereiding en betreft maatregelen op het gehele hoofdwegennet (inclusief N-wegen).

4

Vraag:

Kunt u aangeven welke gevolgen het uitvoeren van wegwerkzaamheden overdag heeft voor de veiligheid van de wegwerkers?

Antwoord:

Rijkswaterstaat hanteert hoge normen, als het gaat om veiligheid voor wegwerkers. Deze normen veranderen niet door de versoberingen. Het

uitvoeren van werkzaamheden overdag zal de veiligheid voor hen niet doen afnemen. Door het oprekken van de werkperiodes hoeven verkeersmaatregelen minder vaak worden geplaatst en verwijderd. Voor wegwerkers zijn dit de meest gevaarlijke momenten. De totale verblijfsduur van de wegwerkers wordt korter; er komen dus minder gevaarlijke momenten.

5

Vraag:

- a. Klopt het dat de rijksbijdrage voor het Regiospecifiek Pakket (RSP) alleen van toepassing is als het mobiliteitsfonds wordt gebruikt voor infrastructurele projecten (weg, water en openbaar vervoer)?
- b. Accepteert u dat de provincie Fryslân de provinciale middelen voor de N381 en Centrale As overhevelt als dekkingsmiddel voor het mobiliteitsfonds voor deze twee projecten in plaats van voor de spoorlijn Heerenveen – Drachten – Groningen?
- c. Kunt u aangeven of hierover overleg heeft plaatsgevonden met de noordelijke provincies? Zo ja, bent u bereid om een afschrift van dit overleg en eventuele afspraken, voortvloeiend uit dit overleg, naar de Kamer toe te sturen?

Antwoord:

- a. Dit klopt grotendeels, met het verschil dat de middelen uit het Regionaal Mobiliteitsfonds bedoeld zijn voor infrastructurele regionale bereikbaarheidsprojecten gericht op weg en OV, dus niet op water. Bij de oprichting van het mobiliteitsfonds is bepaald dat zodra de regio een bijdrage stort, het rijk verhoudingswijze zijn bijdrage stort. De inzet van middelen uit het mobiliteitsfonds is vervolgens een decentrale verantwoordelijkheid.
- b. Zoals onder a. aangegeven is de inzet van middelen uit het mobiliteitsfonds een decentrale verantwoordelijkheid. Het is daarbij aan de regio om te besluiten wel of niet door te gaan met de spoorlijn Heerenveen – Drachten – Groningen dan wel de hiervoor beoogde RSP middelen, binnen de kaders van het RSP, alternatief in te zetten.
- c. Hierover heeft geen overleg plaats gevonden. De voortgang van dergelijke projecten wordt wel opgenomen in de jaarlijkse voortgangsrapportage aan de Tweede Kamer over het RSP. Deze zal als bijlage meegestuurd worden met de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen MIRT van dit najaar.

6

Vraag:

- a. Aan welke Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) projecten geven regionale overheden een financiële bijdrage?
- b. Komen deze bijdragen in gevaar door invoering van de Wet Houdbare overheidsfinanciën (Wet HOF)?
- c. Zo ja, kunt u aangeven om welke projecten het gaat? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

- a. Aan Rijksprojecten wordt een bijdrage van circa 2 mld t/m 2023 gedaan voor realisatie, planstudie en verkenningen. Voorbeelden van projecten met een grote regionale bijdrage zijn de A15 (ViA15), A4/A9 Badhoevedorp, Zuidas, Zeetoegang IJmond en Amsterdam, Almere Schiphol. Tevens zijn er MIRT-projecten in regionale uitvoering waar het Rijk de rol van subsidieverlener vervult. Dergelijke projecten als de Rotterdamse Baan en het HWBP vergen een additionele investeringsinpanning van de regio/waterschappen van circa 4 mld.

b en c. De Wet HOF regelt een gezamenlijke verantwoordelijkheid tussen rijksoverheid en decentrale overheden m.b.t. het terugdringen van het EMU-tekort. De Wet HOF regelt niet of en wanneer de decentrale overheden in evenwicht moeten komen in EMU-saldo termen. De Wet HOF voorziet in een procedure om de gelijkwaardige inspanning van de decentrale overheden, na bestuurlijk overleg, vast te stellen. Zo is de mogelijkheid gecreëerd om rekening te kunnen houden met specifieke omstandigheden bij decentrale overheden, bijvoorbeeld investeringsopgaven. Hoeveel ruimte de decentrale overheden in het kader van de Wet HOF wordt geboden om het EMU-saldo te belasten, is een politiek-bestuurlijke keuze die aan het begin van elke kabinetsperiode bepaald wordt. Er is geen één-op-één relatie tussen de Wet HOF en de MIRT-projecten. Bij het terugdringen van het EMU-tekort gaat het om het totaal van uitgaven bij de decentrale overheden, dus ook om lopende uitgaven, zoals uitgaven ten behoeve van subsidies en personeel.

7

Vraag:

- a. Bestaan er «waterdichte» schotten tussen de diverse budgetten bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu, zoals tussen beheer onderhoud en aanleg of tussen weg en spoor? b. Zo ja, wat gaat u ondernemen om deze schotten te verwijderen?
- c. Zo nee, kunt u voorbeelden noemen hoe er slim wordt omgegaan met combineren van deze budgetten?

Antwoord:

a) Nee, er zijn geen waterdichte schotten vanuit de Wet op het Infrastructuurfonds. In de begroting 2013 zijn keuzes gemaakt over de verdeling van de middelen over diverse modaliteiten. Er wordt op een transparante manier inzicht gegeven in de totstandkoming van budgetten per artikel/modaliteit tot en met 2028 (weg, spoor, reg/lok, vaarwegen en water). Tevens wordt voortaan inzicht gegeven in de mutaties zodat kan worden vastgesteld of een verschuiving intertemporeel is danwel beleidsmatig. Verschuivingen tussen artikelen en artikelonderdelen worden daarbij ter autorisatie voorgelegd aan de kamer.

b)+c) Met de SVIR heb ik aangegeven investeringen binnen het Infrastructuurfonds meer wegen, spoor en vaarwegen in samenhang te willen bezien. Vanuit die gedachte worden integrale afwegingen gemaakt. Een voorbeeld daarvan is de Zuidas, waarbij zowel wegen-, spoor- als NSP-geld in samenhang wordt ingezet.

8

Vraag:

- a. Klopt het dat de aanpak van de verzorgingsplaatsen met minimaal 1 jaar wordt uitgesteld?
- b. Blijft het toegezegd budget van € 25 mln wel voor de aanpak van de verzorgingsplaatsen behouden?
- c. Kan het Maatregelenpakket Verzorgingsplaatsen wel onverkort worden uitgevoerd?
- d. Wanneer bent u van plan de grote en acute problemen langs met name de A1 Oost aan te gaan pakken? Is het een mogelijkheid om voor enkele verzorgingsplaatsen op die route (zoals De Poppe en Struik) al in 2013 tot uitbreiding van de capaciteit te komen?

Antwoord:

- a. Ten aanzien van het aanvankelijke geplande maatregelenpakket verzorgingsplaatsen (€ 25 mln. in de periode 2012–2013) is overeen-

komstig het begrotingsakkoord besloten € 20 mln. van dit maatregelenpakket met 1 jaar te vertragen van 2013 naar 2014.

- b. Ja.
- c. Ja, maar deels met een vertraging van 1 jaar.
- d. De aanpak van de problemen op verzorgingsplaatsen op de A1 (w.o. De Poppe en Struik) is onderdeel van het maatregelenpakket en zal in 2014 worden aangepakt.

9

Vraag:

Waarom beschouwt u aangenomen amendementen als «gebonden» uitgaven en niet als verplichte uitgaven?

Antwoord:

Een project wordt als verplicht beschouwd indien het Rijk zich jegens derden in meer of mindere mate heeft gecommitteerd aan de realisatie van een project. Dat kan variëren van harde juridische, contractuele verplichtingen, met name in de uitvoeringsfase, tot meer bestuurlijke afspraken. Een project wordt als gebonden beschouwd indien het Rijk besluiten heeft genomen over voorgenomen realisatie van een project tegen een bepaald budget, doorgaans middels besluiten conform de MIRT-systematiek tijdens de planfase, maar ook Kameruitspraken kunnen leiden tot gebonden projecten. Omdat een amendement over een verkenning of planuitwerking niet automatisch leidt tot een verplichting tot daadwerkelijke realisatie van het project, wordt een amendement in deze fase als gebonden beschouwd.

10

Vraag:

- a. Kunt u aangeven hoeveel kilometer spoorstaven en dwarsliggers er in de periode 2005 t/m 2012 zijn vervangen?
- b. Hoeveel euro was er hiervoor in de periode van 2007 t/m 2011 per jaar begroot en hoeveel euro is hier in de periode van 2007 t/m 2011 per jaar daadwerkelijk uitgegeven? c. Wat is de vervangingstermijn voor spoorstaven en dwarsliggers? Is dit vervangingstempo voldoende in relatie tot de levenscyclus van spoorstaven en dwarsliggers? Wat betekent de dalende productie voor de levensduur van het spoor?
- d. Kunt u aangeven na hoeveel jaar gemiddeld de «bovenbouw» van snelwegen wordt vernieuwd?
- e. Herinnert u zich de toezegging dat u ProRail bij de eerstvolgende benchmark specifiek zou vragen te kijken naar de verschillende typen spoorstaven in relatie tot de lifecycle-kosten (Kamerstukken II, vergaderjaar 2008–2009, 29 984, nr. 154, blz. 3)? Kunt u aangeven waarom deze toezegging nog niet is nagekomen terwijl op 25 oktober 2011 de nieuwe benchmark naar de Kamer is gestuurd (Kamerstuk 29 984, nr. 273)? Kunt u aangeven wanneer deze toezegging alsnog wordt uitgevoerd?

Antwoord:

- a. In onderstaande tabel zijn de gegevens over de vervangen kilometers spoorlengte in de periode 2005–2011 opgenomen. De gegevens over 2012 zijn nog niet bekend.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Vervangen spoorlengte	94	94	104	91	105	131	139

- b. In onderstaande tabel zijn de gegevens over de begrote en gerealiseerde uitgaven (exclusief BTW) voor bovenbouwvernieuwingen in de periode 2007–2011 opgenomen. Dit is inclusief wissels en ballastbed.

	2007	2008	2009	2010	2011
Begroot	181 mln	196 mln	193 mln	179 mln	164 mln
Realisatie	187 mln	191 mln	170 mln	168 mln	134 mln

- c. In de afgelopen jaren is gemiddeld 2% van de totale spoorlengte jaarlijks vervangen. Dat komt overeen met een vervangingstermijn van eens in de 50 jaar. De theoretische levensduur ligt tussen de 15 en 70 jaar. Het huidige vervangingstempo is derhalve voldoende in relatie tot de levenscyclus. Er is geen sprake van een dalende productie in aantallen (zie ook antwoord a.), wel is er de laatste jaren minder geld aan besteed, met name vanwege aanbestedingsmeevallers en de doorgevoerde kostenreductie (zie ook antwoord b.).
- d. Nadat een rijbaanbrede verlaging heeft plaatsgevonden gelden gemiddeld de volgende vervangingstermijnen voor asfaltverhardingen:
- dicht asfaltbeton wordt op de rechterrijstrook na 12 jaar vervangen en rijbaanbreed na 18 jaar;
 - zeer open asfalt beton + (ZOAB+) wordt op de rechterrijstrook na 11 jaar vervangen en rijbaanbreed na 17 jaar;
 - tweelaags ZOAB wordt op de rechtrijstrook na 9 jaar vervangen en rijbaanbreed na 13 jaar.
- e. Bij de internationale benchmark in 2011 is niet specifiek gekeken naar verschillende typen spoorstaven en bijbehorende life-cycle kosten. Ik heb ProRail gevraagd mij hierover alsnog separaat te informeren.

11

Vraag:

Kunt u aangeven welke concrete mogelijkheden er zijn om de taakstelling in te vullen? Op welke projecten uit de verschillende productartikelen kan er in theorie worden bezuinigd? Wat zullen de gevolgen hiervan zijn?

Antwoord:

Grofweg zie ik (een combinatie van) twee mogelijkheden om een eventuele structurele taakstelling in 2014 en volgende jaren in te vullen. De ene mogelijkheid is herprioritering van projecten. Dit zal leiden tot het schrappen van een groot aantal projecten. De andere mogelijkheid is om een nader te bepalen deel van de beleidsruimte van het Infrastructuurfonds en Deltafonds in te zetten waardoor projecten getemporeerd moeten worden om tijdig de benodigde besparingen te realiseren. Met de structurele taakstelling is een bedrag van 4,5 mld (2014 t/m 2028) gemoeid, waarmee het Infrastructuurfonds en Deltafonds in dat geval gekort worden. Dit zal ten koste gaan van de realisatie van de beleidsdoelen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR).»

12

Vraag:

Wat zijn de potentiële gevolgen in de periode 2014–2028 van de taakstelling op artikel 13 (spoor) van in totaal € 832 mln?

Antwoord:

De invulling van de taakstellingen voor de periode 2014–2028 en de wijze waarop dat gebeurt voor spoor is aan een nieuw Kabinet, zoals ook staat aangegeven in antwoord op vraag 11 over het Infrafonds 2013.

13

Vraag:

- a. Kunt u aangeven of de bezuinigingsreeks 2013–2028 op artikel 13 (spoor), die optelt tot € 832 mln, wordt veroorzaakt door generieke taakstellingen en een specifieke taakstelling op het Infrastructuurfonds van structureel € 200 mln per jaar? Kunt u een uitsplitsing naar deze taakstellingen van de bezuinigingsreeks voor de gehele periode naar de Kamer toe sturen?
- b. Kunt u tevens een uitsplitsing naar deze twee oorzaken van de bezuinigingsreeks voor de gehele periode voor de taakstelling op waterveiligheid naar de Kamer toe sturen?

Antwoord:

- a) De bezuinigingsreeks voor de periode 2013–2028 op artikel 13 spoor betreft een aandeel uit zowel de rijksbrede taakstellingen (generieke taakstellingen en inkoopstaakstelling) alsook de specifieke taakstelling. Het aandeel van spoor in de rijksbrede taakstellingen bedraagt € 390 mln (2013–2028). Het aandeel van spoor in de structurele taakstelling ad € 200 mln per jaar bedraagt cumulatief € 442 mln (2014–2028). Daarmee komt het totaal aan taakstellingen bij spoor op de genoemde € 832 mln.
- b) Een uitsplitsing van de taakstellingen over de gehele periode voor zowel het Infrastructuurfonds als het Deltafonds treft u bijgaand aan.

14

Vraag:

Kunt u een overzicht geven van de nieuwe prestatieafspraken die zijn gemaakt en de nieuwe indicatoren die zijn opgesteld ten behoeve van het Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud voor de periode 2013–2016?

Antwoord:

De prestatieafspraken gaan uit van een bepaalde (streef)waarde voor de verschillende indicatoren. Omdat het nieuwe indicatoren betreft, zijn de waarden vastgesteld op basis van proefmetingen en ervaringscijfers. De waarden zijn een eerste inschatting.

Voor Beheer en Onderhoud van infrastructuur, inclusief verkeersmanagement, zijn de volgende drie indicatoren en streefwaarden van toepassing:

Indicator	2013	2014	2015	2016
Tijdsduur (%) van het jaar dat de weg veilig beschikbaar is, zonder dat rijstroken zijn afgesloten of een snelheidsbeperking beperking is ingesteld door aanlegwerkzaamheden, onderhoudswerkzaamheden, door falen infrastructuur of falen verkeersmanagement.	90%	90%	90%	90%
De verhouding verstoringen door aanleg, beheer en onderhoud ten opzichte van totale verstoringen (aandeel in de filezwaarte).	10%	10%	10%	10%

Indicator	2013	2014	2015	2016
Voldoen aan norm voor verhardingen (stroefheid en spoorvorming) en gladheidbestrijding en neemt binnen 24 uur, na constatering, maatregelen bij het (tijdelijk) niet voldoen van de norm bij wegen, viaducten, aquaducten, bruggen en tunnels (eenheid: % van de gevallen).	98%	98%	98%	98%

Daarnaast is op Verkeersmanagement ook de volgende indicator van toepassing:

Indicator	2013	2014	2015	2016
Op alle bemeeten wegvakken wordt betrouwbare reis en route-informatie ingewonnen en tijdig geleverd aan de serviceproviders (% van bemeeten rijbaanlengte)	88%	89%	89%	90%

15

Vraag:

- a. Wat is de planning van de Praktijkproef Amsterdam?
- b. Wanneer ontvangt de Kamer informatie met betrekking tot de voortgang van de Praktijkproef Amsterdam?

Antwoord:

- a. Momenteel worden de voorbereidingen getroffen voor de praktijkproeven die medio 2013 zullen starten. Afronding en evaluatie van de proef vindt begin 2015 plaats.
- b. Zoals gebruikelijk bij dit type projecten wordt over de voortgang gerapporteerd via de jaarlijkse begrotingscyclus.

16

Vraag:

Kunt u aangeven hoeveel van de stalen kunstwerken, gezien hun staat, direct aan vervanging toe zijn? Levert uitstel van vervanging gevaarlijke situaties op?

Antwoord:

In 2008 werd voorzien dat vanwege vermoeiingsproblemen 14 stalen bruggen gerenoveerd of vervangen moesten worden. Inmiddels zijn er 6 gereed, 3 in uitvoering en 4 in voorbereiding. De renovatie of vervanging is noodzakelijk om de veiligheid van de bruggen te kunnen blijven borgen. Tot het moment van renovatie of vervangen, worden de bruggen frequent geïnspecteerd en zo nodig gerepareerd. Door deze frequente inspecties worden gevaarlijke situaties vroegtijdig gesignaleerd en opgelost, waardoor acute veiligheidsproblemen voorkomen kunnen worden. Uitstel van renovatie leidt tot een toename van spoedreparaties met hinder voor de (vaar)weggebruikers en extra onderhoudskosten.

17

Vraag:

- a. Kunt u een toelichting geven op de tabel «Stalen kunstwerken»?

- b. Kunt u de Kamer inzicht verschaffen in de onderhoudsplanning van deze stalen bruggen?

Antwoord:

In de tabel «Stalen kunstwerken» van de begroting zijn een aantal items verschoven.

Onderstaand de huidige planning van de renovatie (peildatum 1 september 2012)

Vaste bruggen	Uitvoering renovatie	Toelichting
Muiderbrug	2010	Gereed
Scharbergbrug	2011	Gereed
Boogbrug Beek	2010–2012	Gereed (recent gereedgekomen)
Brug bij Ewijk	2012–2014	In uitvoering: zomer 2014 gereed
Galecopperbrug	2013–2015	Aanbesteding gestart: uitvoering eind 2015 gereed
Kreekrakbrug	2014–2015	In voorbereiding
Suurhoffbrug	2015–2016	In voorbereiding
Brienoordbrug	Uiterlijk 2018	Voorbereiding nog niet gestart
Beweegbare bruggen		
Scharsterrijnbrug	2009 en 2010	Gereed
Calandbrug	2010	Gereed
Gideonbrug	2011	Gereed
Ketelbrug	2012–2013	In uitvoering: voorjaar 2013 gereed
Kruiswaterbrug	2013–2014	In uitvoering: voorjaar 2014 gereed
Wantijbrug	2014–2015	Aanbesteding 1 ^e helft 2013

18

Vraag:

- Kunt u aangeven welke concrete maatregelen op het gebied van Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) door u in de periode 2009–2012 zijn doorgevoerd?
- Waarom staat in de begroting van het Infrastructuurfonds 2013 beschreven wat er tot 2012 is geïnvesteerd in DVM?
- Zijn er nog DVM maatregelen die in 2013 en later worden uitgerold, afgezien van de Praktijkproef Amsterdam?

Antwoord:

- In de periode 2009–2012 is er een groot aantal maatregelen gerealiseerd binnen het programma Mobiliteitsaanpak (MA), waaronder verschillende DVM maatregelen zoals het plaatsen van dynamische route-informatie panelen (DRIP's), het optimaliseren van de regelsystemen die gebruikt worden in de verkeerscentrales, het installeren van incidentmanagement camera's en het plaatsen van signalering en toeritdoseerinstallaties. Daarnaast wordt in 2012 een begin gemaakt met de eerste maatregelen binnen het programma Beter Benutten waarbinnen verschillende DVM maatregelen zijn opgenomen. Ook is de ontwikkeling van de Nationale Database Wegverkeersgegevens (NDW) voortgezet.
- De ontwikkeling van DVM bouwt voort op wat er voorgaande jaren is gerealiseerd. De MA wordt dit jaar grotendeels afgerond en het programma betere benutten is opgestart. Dit staat uitgebreider beschreven in paragraaf 12.01 van het IF.
- Ja. Deze worden in paragraaf 12.01 van deze Rijksbegroting, waarin het basispakket Verkeersmanagement wordt toegelicht, nader beschreven. Daarnaast zullen in 2013 en later als onderdeel van het programma Beter Benutten en de ontwikkeling van de

19

Vraag:

Kunt u aangeven wat DVM heeft opgeleverd wat betreft het verminderen van het aantal voertuigverliesuren?

Antwoord:

Het KIM heeft in april 2012 het rapport gepubliceerd «Verklaring reistijdverlies en betrouwbaarheid op hoofdwegen 2000–2010». Op basis van empirisch onderzoek stelt het KIM in dit rapport dat in 2010 ten opzichte van 2000 de voertuigverliesuren per saldo met 49% zijn toegenomen. De toename van het reistijdverlies is veroorzaakt door onder andere veranderingen in banen, bevolking, autobezit en weersomstandigheden. Verkeersmanagementmaatregelen hebben er voor gezorgd dat het aantal voertuigverliesuren in Nederland beperkt is gebleven. Zonder verkeersmanagementmaatregelen zouden de reistijdverliezen nog eens 6% hoger zijn geweest.

20

Vraag:

Waarom vervalt de indicator voor de kwaliteit van de bruggen? Deelt u de mening dat de vervangende indicatoren voor verstoringen een resultante zijn, maar niet inzichtelijk maken of er wellicht op termijn problemen aankomen die nog niet zichtbaar zijn via de nieuwe indicatoren, bijvoorbeeld door achterstallig onderhoud?

Antwoord:

Door te sturen op het netwerk als geheel, zorg ik ervoor dat ook de onderdelen als kunstwerken, stukken asfalt en DVM-apparatuur beschikbaar zijn. Wanneer één schakel niet beschikbaar is vertaalt zich dit direct in de beschikbaarheid van het gehele wegennet. Ik wil vooral sturen op de prestaties van een geheel netwerk. Daarom stuur ik via een overzichtelijke set indicatoren op prestatieniveau in plaats van via een uitgebreidere set op maatregel- en onderdeelniveau. Om deze reden vervalt onder andere de indicator voor de kwaliteit van bruggen. Om te borgen dat tijdig bepaalde risico's gesignaleerd worden, zoals de effecten van een onderhoudsstrategie op langere termijn en de te verwachten vervangingen van kunstwerken die medio vorige eeuw gerealiseerd zijn, wordt aan RWS ook andere informatie gevraagd. Vandaar dat de begroting ook meldt: «Voor wat betreft de vervanging voert Rijkswaterstaat nader onderzoek uit waarmee steeds concreter wordt wanneer kunstwerken in aanmerking komen voor vervanging of renovatie en wat de precieze omvang van de problematiek is».

21

Vraag:

a. Wat betekent de versobering op het gebied van DVM voor de oorspronkelijke doelen van dit programma? Kunt u per jaar een totaal overzicht geven van de budgetten voor DVM in de periode 2009–2012 en de periode 2013 en later, waarbij wordt aangegeven waar de versobering van DVM precies plaatsvindt?

b. Kunt u aangeven waar de € 50 mln voor DVM rond Amsterdam precies aan wordt besteed? Komt dit bovenop de eerder genoemde middelen voor DVM?

Antwoord:

a. Het DVM investeringsprogramma Mobiliteitsaanpak is in 2007 opgezet met als doel een betere benutting van de wegen, vooral op de file top-50

en het verbeteren van aansluitingen tussen de snelweg en regionale wegen. Het programma bevat een groot pallet aan maatregelen, onder meer de realisatie en het anders inregelen van (geautomatiseerde) verkeersmanagement maatregelen, kleine infrastructurele maatregelen en belijning en bebording. De versoberingen op DVM zijn gericht op blijvende besparing op het jaarlijks onderhoud en is niet toegepast op maatregelen die een hoge bijdrage leveren aan het bereiken van de beleidsdoelstellingen. De versobering op DVM heeft dan ook geen negatieve impact op de doelen van het programma. Op die locaties waar verkeerssignalering wordt uitgezet zal weliswaar sprake zijn van 2% meer filevorming (IF2013 pp. 147). Logischerwijs worden de drukste locaties ontzien inclusief de onderdelen van Beter Benutten. De versobering op DVM heeft dus geen negatieve impact op de doelen van het programma Beter Benutten.

De € 200 mln voor de mobiliteitsaanpak is vrijwel geheel gerealiseerd in de periode 2009–2012. In 2013 wordt nog circa € 9 mln uitgegeven en in 2014/2015 nog circa € 4 mln. In het kader van de regioaanpak van Beter Benutten wordt in 2013/2014 ca. € 20 mln uitgegeven. Hierbij is rekening gehouden met de versoberingopgave.

b. De Praktijkproef Amsterdam is een grootschalige proef die wordt uitgevoerd in het kader van de landelijke beleidsontwikkeling Verkeersinformatie & Verkeersmanagement. Er worden innovatieve technieken op, boven en rond de weg («wegkantsystemen») en in het voertuig («in-car» technologie) beproefd. Het geheel wordt in verschillende onderdelen en fasen uitgevoerd. De voorbereiding en uitvoering van de proef wordt in samenwerking met de markt gedaan. Bij positieve resultaten wordt het systeem over een groter netwerk uitgerold. De genoemde 50 miljoen komt bovenop de 200 miljoen die beschikbaar is gesteld in het kader van de Mobiliteitsaanpak (2009–2012).

22

Vraag:

Hoe verhoudt het pakket Meer veilig-2 en Meer veilig-3 zich tot het recente nieuws dat de doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid mogelijk niet gehaald worden?

Antwoord:

Het pakket Meer Veilig-2 en 3 is gericht op het reduceren van het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden op het rijkswegennet door het verder verbeteren van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur. Hiermee draagt het Rijk als direct verantwoordelijke voor het rijkswegennet (autosnelwegen en rijks-N-wegen) bij aan het halen van de nationale verkeersveiligheidsdoelstellingen.

Het totale aantal verkeersdoden is in 2011 voor het eerst in jaren licht gestegen, niet op het rijkswegennet maar als gevolg van de ontwikkelingen op het onderliggende wegennet. Op de rijkswegen is het aantal verkeersdoden in de periode tot en met 2010 gedaald met 45% ten opzichte van het jaar 2002. In tegenstelling tot de landelijke trend is ook het aantal ernstige verkeersgewonden in de periode tot en met 2010 gedaald (met 28%).

Om de ontwikkeling op het onderliggend wegennet te keren, zullen vooral gemeenten en provincies aan zet zijn. Hiervoor zijn afspraken gemaakt in de beleidsimpuls verkeersveiligheid.

23

Vraag:

a. Kunt u verklaren waarom er in 2013 geen bestedingen zijn voor de A9 Alkmaar – Uitgeest, terwijl in 2014 er wel € 7 mln wordt voor de snelweg wordt uitgetrokken?

- b. Kunt u het verschil in uitgaven in de periode 2015–2017 voor de A4 Midden Delfland verklaren?
- c. Kunt u het toegenomen budget voor de N57 verklaren? Waarom zijn er bij dit project wel indexeringskosten en bij andere projecten niet?

Antwoord:

- a. Het bedrag van € 7 mln. in 2014 is bestemd voor geluidsisolatie van woningen en een risicoreservering voor de scheurvorming die in de spitsstrook is ontstaan na openstelling.
- b. Het verschil in uitgaven in de periode 2015–2017 voor de A4 Midden Delfland komt, omdat de meerjarige kasplanning is geactualiseerd, mede naar aanleiding van de aanbestedingsmeevaller. Deze meevaller is geraamd in 2017 en is nog niet afgeboekt. Dit verklaart de forse toename van 2016 naar 2017.
- c. Het budget voor de N57 is toegenomen door:
 - nadere afspraken met de gemeente Middelburg
 - afhandeling claim aannemerscombinatie
 - niet gedekte verschil indexering (GWW – IBOI)

Standaard worden projecten in de begroting geïndexeerd conform IBOI. Verschillen tussen de feitelijke prijsontwikkeling en IBOI kunnen veelal binnen projecten worden opgevangen. Alleen indien dit niet haalbaar blijkt, kan het projectbudget hiervoor worden opgehoogd.

24

Vraag:

Kunt u verklaren wat de oorzaak is van de meerkosten bij project N50 Ramspol – Ens?

Antwoord:

De oorzaak van de meerkosten bij project N50 Ramspol – Ens is als volgt: Tijdens de realisatie bleek dat het referentieontwerp van het Tracébesluit onvoldoende was uitgewerkt. Hiervoor heeft de aannemer aanpassingskosten geclaimd. Daarnaast is een bonus-/malus regeling afgesproken wat tot meer uitgaven heeft geleid.

25

Vraag:

- a. Kunt u aangeven wat precies de hoogte is van de bijstelling van de projectraming bij het project A4 Burgerveen – Leiden?
- b. Wat is de oorzaak van de verlaging van het taakstellend budget?

Antwoord:

- a. De hoogte van de bijstelling van de projectraming bij het project A4 Burgerveen – Leiden is € 8 mln.
- b. Het taakstellend budget kon worden verlaagd omdat door de beheersing van de risico's, thans een deel van de post onvoorzien niet nodig is.

26

Vraag:

- a. Kunt u aangeven hoe de kosten als gevolg van diefstal van koperleidingen langs het spoor zijn meegenomen in de begroting?
- b. Bent u bekend met de hoogte van deze kosten?

Antwoord:

Ad a en b: Ik ben bekend met de omvang van deze kosten. De kosten bedragen gemiddeld 10 miljoen per jaar. Deze kosten zijn voor rekening van ProRail en vallen ten laste van het onderhoud & beheer budget. Dit bedrag is exclusief de schade die verladings, vervoerders en reizigers door de vertragingen lijden.

27

Vraag:

Wat is uw oordeel rondom het realiseren van een spoortunnel in Weesp?

Antwoord:

Ik heb u eerder bericht over mijn oordeel over de «visie spoortunnel» van de gemeente Weesp (1 mei 2012, handelingen 2011/2012, nr. 2393). Een spoortunnel in Weesp is niet te realiseren binnen de kaders van dit project. De kosten van een tunnel zijn dermate hoog dat deze bij lange na niet opwegen tegen de baten en niet zijn in te passen in het beschikbare budget.

28

Vraag:

Kunt u meer toelichting geven op de oorzaken van de kostenoverschrijding van € 77 mln bij het project Rijswijk – Schiedam?

Antwoord:

De verantwoordelijkheid voor de realisatie van de spoortunnel Delft, het ondergrondse station en de ondergrondse fietsenstalling in Delft is op verzoek van uw Kamer van de gemeente Delft overgenomen en opgenomen als regulier MIRT-realisatieproject omdat de gemeente de risico's niet meer kon dragen. Op basis van externe audits over de planning, het risicoprofiel en de risicobeheersing van het project, als ook naar aanleiding van tegenvallers in het project, is de kostenprognose van het project met € 77 mln verhoogd. Extra kosten zijn opgenomen voor aanvullende voorbereidende, toezichhoudende, administratieve en bouwtechnische werkzaamheden als gevolg van een verlenging van de doorlooptijd van het project met 1,5 jaar en gewijzigde inzichten in de Delftse grondwaterstanden. Daarnaast is de post onvoorzien in de kostenraming verhoogd en gebracht op het peil van vergelijkbare projecten.

29

Vraag:

Kunt u een verklaring geven voor de vertraging van Den Haag CS van de sporen 11 en 12? Klopt het dat deze vertraging niet wordt veroorzaakt door aanpassingen in het ontwerp maar juist omdat het de vraag was of deze sporen nodig waren voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en dat de regio recent heeft gehoord dat dit toch het geval is, waardoor alsnog het project voor Randstadrail eindstation Erasmuslijn moet worden gestart?

Antwoord:

Op dit moment gebruikt RandstadRail de sporen 11 en 12 op station Den Haag Centraal als begin- en eindpunt voor de Erasmuslijn. Bij de bouw van de Randstadrail was al bekend dat de aanlanding op spoor 11 en 12 tijdelijk was. Op enig moment zouden de sporen 11 en 12 weer door NS in gebruik worden genomen.

Na overleg met betrokken partijen is in 2011 besloten tot een heroverweging van het ontwerp. Bezien is in hoeverre de NS sporen 11 en 12 nodig heeft voor het uitvoeren van de dienstregeling mede in relatie tot het Programma Hoogfrequent Spoor. Daarnaast is gekeken naar de mogelijkheden om de robuustheid van het ontwerp te vergroten. Uiteindelijk is vastgesteld dat 12 sporen wenselijk zijn en wordt het emplacement robuuster ontworpen.

Vraag:

- a. Hoeveel treinen zullen in het kader van de European Rail Traffic Management System (ERTMS) pilot worden voorzien van ERTMS? Blijft ERTMS in deze treinen ook na afloop van de pilot beschikbaar?
- b. Kunt u aangeven waar het geld voor de pilot precies aan wordt besteed door een verdere specificatie van de verdeling van de middelen te geven?
- c. Welke vragen moeten er met deze pilot worden beantwoord?
- d. Waarom moet de overheid de kosten van deze pilot betalen?
- e. Hoe staat het met de voortgang van de pilot en met het Expertisecentrum?
- f. Hoe wordt de positie van kennispartijen als de TU Delft en ervaren vervoerders optimaal benut?
- g. Wanneer gaat de ICE eindelijk 160 en 200 km/ per uur rijden? Klopt het dat er goedkope mogelijkheden zijn om de ICE al op korte termijn tussen Amsterdam Arena en Arnhem 160 km/ per uur te laten rijden?

Antwoord:

- a) In het kader van de ERTMS pilot worden 13 treinen van NS voorzien van ERTMS (10 Sprinter Light Trains (SLT's) en 3 ICE's (ICE3-materieel)). De keuze of specifiek deze ERTMS-onboard-systemen in deze treinen beschikbaar blijft, dient na afloop van de pilot, voor met name de SLT's, in samenhang met de keuzes over het overige materieel in het kader van de bredere implementatie naar ERTMS (Roadmap en uitwerking daarvan) gemaakt te worden. In principe heeft NS uit standaardisatie oogpunt de voorkeur om alle treinen danwel treintypen van dezelfde ERTMS-apparatuur te voorzien. Daarom bestaat de kans dat de ERTMS na afloop van de pilot uit de SLT's wordt verwijderd. De ERTMS kan wel in deze treinen beschikbaar blijven na afloop van de pilot. In dat geval geldt, dat het economisch voordeel dat hierdoor voor NS zou ontstaan, verrekend wordt met het Rijk, die de inbouw in het kader van de pilot 100% vergoedt. Ook goederentreinen doen mee aan de pilot. Zij hebben al ERTMS aan boord.
- b) Aan NS is maximaal 29 miljoen euro (exclusief BTW) beschikbaar gesteld, dat wordt besteed aan de inbouw van ERTMS in de treinen, machtiging tot ingebruikname (voorheen Vergunning voor Indienststelling), opleidingskosten van personeel en de ontwikkeling van een referentiesysteem voor ERTMS aan boord. Aan ProRail is 4,7 miljoen euro beschikbaar voor het operationele proefbedrijf, de inzet van goederenvervoerders en -machinisten, de capaciteits- en overige studies, het testen van operationele procedures en machtiging tot ingebruikname voor goederenmaterieel. Beide budgetten kennen een aandeel voor de pilotorganisatie en een risicoreservering.
- c) De pilot moet vragen beantwoorden over: het operationaliseren van ERTMS, de invloed van ERTMS en dual signalling (ERTMS en ATB) op beschikbaarheid, bedrijfszekerheid en risico's, de wijze waarop personeel omgaat met duale systemen in de cabine, capaciteitseffecten, ombouw van materieel naar ERTMS, toelating op het landelijke net, opleiding van rijdend personeel, storingsorganisatie en invloed op kwaliteit van dienstverlening aan de reiziger.
- d) ERTMS op een drukbereden spoorlijn met gemengd vervoer (personen en goederen) met dual signalling (ERTMS en ATB) is een nog onbeproefd fenomeen. Mede in het licht van de bredere implementatie van ERTMS in Nederland zijn er algemene (empirische) lessen te leren, die niet direct alleen ten goede komen aan de deelnemers van de pilot en ook breed verspreid zullen worden. Daarmee is bekostiging door de overheid gerechtvaardigd. Wel is bepaalde inzet van partijen voor eigen rekening.

- e) De pilot is dit jaar van start gegaan met eerste testritten van de ICE3. De pilotorganisatie is opgebouwd. Er zijn workshops gehouden met een breed scala aan betrokkenen als input voor het onderzoeksprogramma voor de pilot.
- f) Kennispartijen en ervaren vervoerders worden actief betrokken bij de opstelling en uitvoering van het onderzoeksprogramma van de pilot. Een brede afvaardiging van kennispartijen, waaronder TU Delft en goederenvervoerders, heeft in twee bijeenkomsten input geleverd aan de opstelling van het onderzoeksprogramma. Met de goederenvervoerders worden momenteel nadere (financiële) afspraken gemaakt over hun medewerking aan de pilot.
- g) Tussen Amsterdam Arena en Utrecht is 160 km/u voor de ICE onder ERTMS in principe mogelijk. Het is aan de vervoerder de benodigde procedures (o.a. machtiging tot ingebruikname) te doorlopen om met de ICE3 160 km/u te rijden tussen Amsterdam Arena en Utrecht. Tussen Utrecht en Arnhem is het spoor niet geschikt om 160 km/u te rijden. Aan het geschikt maken van deze spoorbaan zijn zeer hoge kosten verbonden, o.a. omdat er veel overwegen zijn, die bij treinverkeer met 160 km/u, vervangen zouden moeten worden door ondertunneling, en het spoor en de bovenleiding moeten worden aangepast.

31

Vraag:

- a. Kunt u de grote schommelingen in het budget in de periode 2013–2017 voor het programma kleine functiewijzigingen verklaren?
- b. Welke maatregelen zijn of worden er worden er voor dit budget gerealiseerd in 2012 en welke maatregelen zijn beoogd in 2013? Hoeveel van dit budget is nog niet belegd?

Antwoord:

- a. In de periode 2013–2017 staan extra uitgaven voor kleine functiewijzigingen gepland in het kader van het robuuster maken van het spoor. Hierdoor ontstaat een piek in de verwachte besteding van de middelen. Vanaf 2017 stabiliseert zich dit weer tot circa het niveau van voor 2013.
- b. Het budget voor 2012 is volledig belegd met maatregelen, waarvan de grootste projecten zijn:
 - Amsterdam Aziëhavenweg, electrificatie emplacement (€ 4 miljoen);
 - Tilburg industrie, westelijke ontsluiting (€ 3,5 miljoen);
 - Rotterdam Noord Goederen, opstellen forfaitair vervoer (€ 2 miljoen);
 - Eindhoven, verkorten bezettingstijden (€ 1,2 miljoen);
 - Geldermalsen, seinverbetering (€ 1 miljoen);
 - Robuust spoor, reservering maatregelen eerste (€ 3 miljoen) en tweede (€ 2 miljoen) tranche;
 - Geluidsmaatregelen (€ 1 miljoen);
 - 27 projecten kleiner dan € 1 miljoen.

Voor 2013 wordt het concrete programma met de uitgaven per project eind 2012 door ProRail ingediend.

32

Vraag:

Kunt u een overzichtstabel geven van alle middelen voor regionaal spoor (bijvoorbeeld uit het Begrotingsakkoord 2013 en het programma Beter Benutten) en daarbij aangeven hoe de middelen zijn verdeeld over de verschillende projecten?

Antwoord:

Er lopen 2 programma's om de punctualiteit en capaciteitsknelpunten voor het regionaal spoor te verbeteren:

- Quick scan regionaal spoor 2008.
- Beter Benutten.

Daarnaast is in het Lenteakkoord een extra investeringsimpuls van 25 mln afgesproken.

Quick scan regionaal spoor (2008): Op basis van de quick scan regionaal spoor is een totaal pakket aan maatregelen afgesproken van 21 maatregelen op 9 lijnen. De totale kosten bedragen € 108,8 mln. waarvan het rijk € 54,4 mln. (50%) financiert.

Beter Benutten: Aanvullend op de quick scan regionaal spoor stelt het Rijk via het Programma Beter Benutten € 91 miljoen beschikbaar voor knelpunten op het decentrale spoor op basis van 50/50% cofinanciering. Onder regie van Beter Benutten loopt er op dit moment voor 9 lijnen een onderzoek om samen met regio's en vervoerbedrijven de knelpunten te identificeren en oplossingen te benoemen. Een kosten-effectiviteitsanalyse is onderdeel van de afweging. Het onderzoek loopt nog en de eerste uitkomsten worden in het BO MIRT november 2012 besproken. De middelen zijn op bestuurlijk niveau vastgelegd, maar nog niet ingevuld.

Lenteakkoord, voorjaarsnota 2012 (25 mei 2012): Voor regionaal spoor is bovenop het MIRT € 25 mln uitgetrokken om dit (waar mogelijk al in 2013) te besteden aan de lijnen: Valleilijn (Barneveld-Ede), Arnhem-Doetinchem, Zwolle-Wierden en Arnhem-Elst Tiel (ongedaan maken knip)».

Ook deze middelen zijn nog niet aan afzonderlijke lijnen toegewezen.

33

Vraag:

Kunt u aangeven of er al specifieke projecten zijn benoemd voor de impuls van 50 miljoen euro voor grensoverschrijdend spoorvervoer?

Antwoord:

De impuls van 50 mln voor grensoverschrijdend spoorvervoer is ten behoeve van maatregelen om het grensoverschrijdend personenvervoer te verbeteren. In aanmerking komen in principe alle (regionale) grensoverschrijdende diensten zoals Groningen – Leer, Enschede – Gronau, Arnhem-Emmerich en de verbindingen naar enkele eerste HSL stations net over de landsgrens. De gesprekken hierover zijn nog gaande.

34

Vraag:

Hoe zijn de middelen voor grensoverschrijdend spoorvervoer op dit moment verdeeld? Kunt u een overzicht geven van de nog beschikbare middelen en de projecten die hiervoor in aanmerking komen? Kunt u indicatief aangeven hoeveel geld er voor de verschillende projecten nodig is?

Antwoord:

Naar aanleiding van het amendement Cramer en Koopmans (Kamerstuk 31 700 A, nr 71) is € 20 mln (incl BTW) vrijgemaakt op de begroting. Dit co-financieringsbudget wordt ingezet ter bevordering van het grensoverschrijdend regionaal spoorvervoer. Vanuit dit budget is bijgedragen aan de sneltram Maastricht-Hasselt (6 mln) en de 3 jaar durende pilot Hengelo-Bad Bentheim (1,7 mln). Het resterende budget is gereserveerd voor Heerlen-Kerkrade-Aken en Groningen-Leer (Bremen).

Met het amendement Koopmans en Cramer (Kamerstuk 32 123 A, nr 16) is € 20 mln (excl BTW) vrijgemaakt voor de aanleg van een tweede geëlektrificeerd spoor tussen Heerlen en Heerlen de Kissel, met het oog op een snelle verbinding tussen Sittard en Aken. Dit bedrag is geoor-

merkt, is 100% rijksbijdrage, maar blijkt onvoldoende te zijn om de maatregelen te realiseren.

Het kabinet heeft een aanvullende post van 50 mln beschikbaar gesteld om een impuls aan het grensoverschrijdende spoorvervoer. Zie verder het antwoord op vraag 33.

35

Vraag:

Kunt u aangeven wat de budgetten zijn voor de Roadmap ERTMS, Winterhard spoor en overige projecten?

Antwoord:

In de tabel verkenningen & planuitwerking in de categorie «Bestemd» staan die posten (verkenningen, programma's, planuitwerkingen, bekende risico», etc.) waarvoor geen vastgestelde budgetten zijn. Dit geldt ook voor Roadmap ERTMS, Winterhard spoor en overige projecten.

De categorie «Bestemd» behelst in totaal € 1 066 miljoen. Wat betreft de projecten in voorbereiding zijn in 2012 een aantal projecten aangekondigd, zoals het programma Winterhard Spoor, een overkoepelende veiligheidsaanpak, aanvullende maatregelen om stoptonend seinpassages (STS) tegen te gaan en de implementatie van het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS om de veiligheid op het spoor te garanderen. Deze projecten ondersteunen de overkoepelende «Lange Termijn Spooragenda».

36

Vraag:

Kunt u toelichten wanneer de Roadmap ERTMS zal verschijnen?

Antwoord:

Ik heb nog niet met uw Kamer gesproken over het onderzoek van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie Spoor. Ik wil de bespreking van het Eindrapport Parlementair onderzoek Onderhoud en innovatie spoor met uw Kamer op 31 oktober 2012 betrekken bij de opstelling van de Roadmap ERTMS.

37

Vraag:

Kunt u aangeven wat de budgettaire gevolgen zijn voor de projectbijdragen aan de regiotram Groningen, nu de gemeenteraad heeft besloten geen geld te begroten voor de regiotram?

Antwoord:

Als u doelt op de projectbijdrage vanuit het RSP, kan ik slechts aangeven dat deze afkomstig zijn vanuit het onderdeel Regionaal Mobiliteitsfonds. De financiële regie over de aanwending van deze middelen ligt bij de regio. Het is dan ook aan de regio om te bepalen welke projecten met dit fonds worden gerealiseerd.

38

Vraag:

Wat zijn de nieuwe prestatieafspraken die gemaakt zijn en de nieuwe indicatoren die zijn opgesteld met betrekking tot verkeersmanagement in de scheepvaart?

Antwoord:

De nieuwe prestatieafspraken voor scheepvaart zijn opgenomen onder beheer & onderhoud vaarwegen (15.02.01) op pag. 64/65. Bij de nieuwe prestatieafspraken is gekozen voor indicatoren, die beter aansluiten bij de beleidsdoelstellingen met betrekking tot de beschikbaarheid en betrouw-

baarheid van het hoofdvaarwegennet. De indicator uit de voorgaande begrotingen, namelijk de indicator «vaarbak op orde» is vervangen door de indicator «technische beschikbaarheid». Deze indicator geeft aan, in welke mate het vaarwegennet beschikbaar is voor veilig gebruik. De geplande en ongeplande stremmingen geven een beeld van de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de sluisen en bruggen op deze vaarwegen.

39

Vraag:

Hoeveel spoorgoederenknooppunten gaat u aanpakken en hoeveel geld is hiermee gemoeid?

Antwoord:

Ik ga de benutting van bestaande spoorgoederenknooppunten aanpakken door ondernemers te stimuleren tot bundelen van goederenstromen. Er zijn op het ogenblik 7 aanvragen vanuit 5 knooppunten ontvangen voor de «Tijdelijke subsidieregeling stimuleren van bundeling van goederenstromen voor vervoer op het spoor». Ik verwacht dat er nog aanvragen vanuit meer knooppunten gaan komen. Er is in totaal € 6,4 miljoen beschikbaar. De regeling gaat uit van de de-minimis bepalingen voor staatssteun, waarbij er per aanvrager maximaal € 200 000 kan worden toegekend tot maximaal 50% van de in aanmerking komende kosten. Men kan ook samen met andere ondernemers een voorstel indienen en zo elk maximaal € 200 000 subsidie krijgen.

40

Vraag:

Kunt u aangeven wat het percentage is van externe inhuur bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu en bij Rijkswaterstaat?

Antwoord:

Het percentage voor externe inhuur voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu exclusief Rijkswaterstaat wordt voor 2013 begroot op 5,3%. Het percentage voor externe inhuur van Rijkswaterstaat voor 2013 wordt begroot op 9,5%. In de raming is rekening gehouden met een deel van inhuurcontracten voor niet kernactiviteiten (zie noot 1, bijlage 3 «Externe Inhuur» van het jaarverslag van het Ministerie van IenM 2011). RWS is bezig om in kaart te brengen wat de invloed is op het percentage als alle inhuur op niet-kernactiviteiten in het percentage worden opgenomen. Dit initiatief is eind 2012 afgerond.

41

Vraag:

Betekent de desaldering voor tolinkomsten dat er geen rekening meer wordt gehouden met tolinkomsten?

Antwoord:

Er wordt nog steeds rekening gehouden met tolontvangsten bij de projecten ViA15, A13/A16 en NWO. De geraamde tolontvangsten (en de uitgavenruimte die daar tegenover staat) kunt u nu terugvinden op artikel 18. Het ramen van tolontvangsten is met onzekerheden omgeven (zoals ook genoemd in het MIRT-projectenboek). Uit behoedzaamheid worden de tolopbrengsten pas bij het afronden van de aanbestedingsfase van een project daadwerkelijk als dekking toegekend. In begrotingsverband betekent dit dat de tolopbrengsten op dat moment uit artikel 18 aan artikel 12 toegevoegd worden.

42

Vraag:

Heeft u ook gekeken naar alternatieven voor wegverlichting zoals het vaker toepassen van reflectoren en het vaker toepassen van led-verlichting?

Antwoord:

Ja, dat heb ik.

Het op grotere schaal invoeren van led-verlichting op het rijkswegennet is momenteel nog niet aan de orde. Tot voor kort was het niet mogelijk om met led-verlichting, wegen met drie of meer rijstroken, vanaf één zijde vanuit een hoge mast te verlichten. Omdat dit na een geslaagde proef op de A44 technisch wel mogelijk lijkt, wil Rijkswaterstaat verder onderzoek uitvoeren naar toepassing van led-verlichting op deze bredere wegen. Bij vervanging wordt op dit moment gekozen voor led-verlichting mits het technisch haalbaar is en de extra investering binnen 10 jaar kan worden terugverdiend. Terugverdienen na 10 jaar betekent echter niet dat de noodzakelijke besparing op beheer en onderhoud wordt bereikt. Bij versobering moet je geld besparen. Dat begint pas na de terugverdienperiode van 10 jaar. Dat is nu buiten de periode tot en met 2020. Voor de geleidingsfunctie zijn vele alternatieven voorhanden zoals reflectoren, actieve markering en verlichtingsunits op de geleiderail. Dit soort maatregelen is op meerdere locaties toegepast door Rijkswaterstaat om de geleiding te verbeteren. In het kader van de versoberingen is er een pilot in voorbereiding waarbij het in de bedoeling ligt om in een bocht de verlichting uit te zetten in combinatie met het aanbrengen van één of meerdere alternatieven.

43

Vraag:

Kunt u aangeven welk deel van de bezuiniging op bermbeheer ten laste komt van natuurontwikkeling?

Antwoord:

Rijkswaterstaat bespaart tot en met 2020 ca. 40 miljoen euro door de bermen, daar waar dit kan vanuit veiligheid en beschermde flora en fauna, 1x in plaats van 2x per jaar te maaien. Frequenter maaien komt de diversiteit in de berm ten goede en geeft mede invulling aan het ecologisch bermbeheer wat Rijkswaterstaat tot op heden toepast. De bezuiniging op bermbeheer komt niet ten laste van de budgetten voor natuurontwikkeling.

44

Vraag:

- a. Kunt u aangeven wat het uitzetten van rijstrooksignalering financieel gezien oplevert?
- b. Heeft u ook een kosten/baten analyse gemaakt van de bezuinigingen op DVM en de gevolgen voor de bereikbaarheid?

Antwoord:

- a. Rijkswaterstaat zet rijstrooksignalering uit over 20 km areaal. Deze maatregel levert structureel € 0,3 miljoen per jaar op. Tot 2020 is dat € 2,4 miljoen. De maatregel is structureel, ook na 2020 blijft de besparing doorlopen.
- b. Bij de uitwerking van de maatregel is steeds gekeken naar wat de maatregel oplevert en wat de kosten zijn. De bezuinigingen op DVM omvatten een aantal maatregelen, waarvan een deel geen invloed heeft op de bereikbaarheid, zoals de besparingen op de techniek. Bij het verminderen van DVM-areaal is besloten voornamelijk areaal weg te halen met een informierend karakter.