

Vergaderjaar 2019–2020

35 470 A

Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2019

Nr. 6

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 23 juni 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 20 mei 2020 inzake het Jaarverslag Infrastructuurfonds 2019 (Kamerstuk 35 470 A, nr. 1).

De Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat hebben deze vragen beantwoord bij brief van 10 juni 2020. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

1

Vraag:

Kunt u uitleggen welke maatregelen voor de natuurgebieden Herperduin en Kunderberg overbodig bleken te zijn en hoe het uitblijven van deze maatregelen zich verhoudt tot de lagere uitgave van € 17.5 miljoen?

Antwoord:

Zoals toegelicht in de begroting 2020, is in totaal € 27.8 mln overgeboekt waarvan € 17.5 mln in 2019. Van dit bedrag was € 4 mln vanwege meevaller op Herperduin en Kunderberg. Alle maatregelen zijn derhalve uitgevoerd echter, tegen lagere kosten.

2

Vraag:

Kunt u uitleggen waar de overheveling van € 12 miljoen voor korte termijn aanpak files exact voor is gebruikt en hoe het staat met de voortgang van de korte termijn aanpak files?

Antwoord:

In 2019 is € 12 miljoen besteed aan maatregelen van de korte termijn aanpak files. Hieruit zijn o.a. 20 extra bergers en de inzet van extra weginsecteurs gefinancierd. Ook is de aansluiting bij Castricum op de A9 verbeterd en zijn de eerste nieuwe slimme verkeerslichten opgeleverd. Rijkswaterstaat werkt momenteel aan de voorbereiding en realisatie van de maatregelen uit de eerste en tweede tranche. De maatregelen uit de eerste tranche zijn uiterlijk in 2021 gerealiseerd. De realisatie van de maatregelen uit de tweede tranche zal in 2021 gestart zijn.

3

Vraag:

Kunt u verklaren wat het uitstel van voorbereiding tol voor effect heeft op de uitstoot en het milieu en bent u van plan dit nadelige effect op andere manieren te compenseren? Zo ja, hoe?

Antwoord:

De voorziene openstelling van de Blankenburgverbinding en de VIA15 is eind 2024. Dit is later dan werd voorzien ten tijde van de totstandkoming van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en VIA15. Daarom kan de voorbereiding om tol te kunnen heffen eveneens opschuiven. Doordat nog steeds tol geheven wordt bij aanvang van de openstelling, is er geen sprake van een effect op uitstoot en milieu anders dan verondersteld in het TB.

4

Vraag:

Kunt u verklaren in hoeverre de investeringen in de landzijdige bereikbaarheid van Lelystad Airport samenhangen met de eventuele uitbreiding van het vliegveld en in hoeverre het uitstel van de opening van Lelystad Airport van invloed zal zijn op de begroting voor dit project?

Antwoord:

Het uitstel van de openstelling van Lelystad Airport voor groot commercieel verkeer is niet van invloed op de investeringen in de landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven. Deze investeringen zijn reeds of worden thans uitgevoerd.

5

Vraag:

Kunt u in het kader van de verduurzaming van het verkeer verklaren waarom er € 140 miljoen minder geld is uitgegeven aan de aanleg van het spoor dan hiervoor was begroot?

Antwoord:

Bij de MIRT-projectoverzichten voor personen- en goederenspoor is in het jaarverslag de onderbesteding van de 140 miljoen per project inzichtelijk gemaakt en naar individuele oorzaak toegelicht, zowel voor realisatie- als voor planuitwerking projecten (zie pagina 35 t/m 40). De grootste afwijkingen ten opzichte van de in de begroting opgenomen financiële planning doen zich voor bij geluidsanering spoorwegen (30 miljoen), overwegenaanpak (25 miljoen) en sporendriehoek Noord-Nederland (13 miljoen).

Daarnaast gaat het bijvoorbeeld ook om herzieningen door de aannemer van het geplande werk waardoor er minder overlast is voor reiziger en vervoerder, of dat er werk met werk wordt gedaan (projecten in de uitvoering combineren). Hierdoor verschuiven weliswaar betaalschema's aan de aannemer, maar worden de projecten binnen scope, budget en tijd gerealiseerd. Tenslotte bestaat de 140 miljoen ook uit middelen die op dit artikel begroot waren, maar zijn overgeboekt naar de Regio, bijvoorbeeld voor de projecten Vleugel- Geldermalsen en Sporendriehoek Noord-Nederland. Deze gelden zijn derhalve wel besteed maar dit is niet zichtbaar in de realisatiecijfers van het Infrastructuurfonds.

De gelden die niet in 2019 zijn besteed voor de realisatie van de in de begroting opgenomen projecten worden in de volgende jaren wel op deze projecten gerealiseerd. Een lagere besteding in een jaar van beschikbare middelen is niet altijd te voorkomen maar staat geheel los van de ambitie op het vlak van model shift.

6

Vraag:

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de Agenda Waddengebied 2050? Wanneer wordt deze voorgelegd aan de Kamer? Hoe is de regio (Waddeneilanden, Waddenprovincies, ondernemers, bewoners) bij de agenda betrokken (geweest)? Wat wordt de status van deze Agenda?

Antwoord:

De Agenda voor het Waddengebied moet gezien worden als een beleidskader dat zelfbindend is voor de organisaties die de agenda via een instemmingsverklaring onderschrijven. Die «zelfbinding» bestaat uit het zorgen voor de doorwerking naar relevante beleidsvisies, uitvoeringsprogramma's en/of beheer. Zo wordt op nationaal niveau de hoofdoelstelling voor de Waddenzee en Waddengebied opgenomen in de Nationale Omgevingsvisie. Het ruimtelijk instrumentarium zoals was vastgelegd in de Structuurvisie Waddenzee wordt overgenomen in het Besluit kwaliteit leefomgeving. Daarmee blijft de bescherming van de Waddenzee geborgd. Ook regionale overheden dragen zorg voor de doorwerking in hun beleid en regelgeving

Tegelijk is de agenda agenderend door nieuwe ontwikkelingen en opgaven door te vertalen in uitvoeringsstrategieën. De Agenda bevat een doorkijk naar het uitvoeringsprogramma 2021–2026. Dit uitvoeringsprogramma biedt de betrokken partijen de mogelijkheid om op basis van de strategieën gezamenlijk vervolgstappen te maken richting implementatie in nieuw beleid en uitvoering van maatregelen en beheer.

De afgelopen periode zijn er diverse bijeenkomsten geweest waarbij betrokken partijen hun inbreng hebben kunnen geven. Om een brede groep van betrokkenen mee te kunnen laten denken over de richting van

de Agenda en zo alle kennis en ervaring te benutten, heeft eind vorig jaar een informele consultatie plaatsgevonden. De uitkomst hiervan is benut om de ontwerp-Agenda aan te scherpen.

Het Omgevingsberaad Waddengebied, waarin de verschillende stakeholders zijn vertegenwoordigd, heeft een positief advies gegeven over de conceptversie van de ontwerp-Agenda.

Ik ben voornemens om nu eerst met mijn collega-bestuurders de Ontwerp-Agenda vast te stellen. Het streven is om de ontwerp-Agenda voor het Waddengebied 2050 begin zomer aan te bieden aan de Tweede Kamer. De ontwerp-Agenda wordt tegelijkertijd ter consultatie gelegd, inclusief een internetconsultatie. De ondertekening van de definitieve Agenda (aan de hand van een instemmingsverklaring) is voorzien in november dit jaar.

7

Vraag:

Kunt u vertellen hoeveel vertraging voor de realisatie van het hoogwaardig openbaar vervoernet (HOV-net) wordt verwacht en wat voor effect deze vertraging heeft op de hoeveelheid autoverkeer en de bijbehorende uitstoot?

Antwoord:

Het HOV-Net bestaat uit verschillende projectonderdelen. Het onderdeel Alphen-Gouda is grotendeels gerealiseerd. De onderdelen Leiden-Utrecht en Leiden-Katwijk/Noordwijk lopen vertraging op. Leiden-Utrecht vanwege baanstabieleit (Kamerstuk 34 775 A, nr. 76) en Leiden-Katwijk/Noordwijk door vertraagde woningbouwplanvorming. Het HOV-Net Zuid-Holland Noord is een project van de provincie Zuid-Holland. IenW is subsidieverlener. De provincie is verantwoordelijk voor de realisatie. Er is bij IenW geen inzicht in de effecten op het autoverkeer.

8

Vraag:

Bent u van plan om de nadelige milieueffecten van de vertraagde realisatie van het HOV-net op andere manieren te compenseren? Zo ja, hoe?

Antwoord:

Nee, het project is de verantwoordelijkheid van de provincie Zuid-Holland.

9

Vraag:

Hoeveel vertraging verwacht u voor de realisatie van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) en het Programma Hoofdfrequent Spoor (PHS) nu er sprake is van verplichtingschuif en uitgestelde programmabeslissing en wat voor effect heeft dit op de hoeveelheid autoverkeer en vliegverkeer gedurende deze uitstelperiode?

Antwoord:

In de planning die door het kabinet op 17 mei 2019 is vastgesteld als onderdeel van de programmabeslissing ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 65) is uitgegaan van de start van de realisatiefase per die dag en dat realisatie van het laatste baanvak in 2029–2031 wordt opgeleverd. Op basis van deze planning is er geen effect van de uitgestelde programmabeslissing op de hoeveelheid autoverkeer en vliegverkeer.

10

Vraag:

Bent u van plan om de nadelige milieueffecten van de vertraagde realisatie van deze megaprojecten op andere manieren te compenseren? Zo ja, hoe?

Antwoord:

De afweging om milieu-effecten en eventuele maatregelen te compenseren heeft zoals gebruikelijk plaatsgevonden in de planuitwerkingsfase.

11

Vraag:

Kunt u nader verklaren welke aanbevelingen vanuit Bureau ICT Toetsing dusdanig complex waren om uit te voeren dat deze tot een dergelijke vertraging hebben geleid?

Antwoord:

De opvolging van de twee BIT-aanbevelingen om «meer aandacht te geven aan de integrale systeemprestaties» en de «kwaliteitsbeheersing bij ontwikkeling van ERTMS-componenten op orde te brengen» hebben het meeste tijd gekost. Naar aanleiding hiervan is onder meer het kwaliteitsstelsel van het programma ERTMS uitgebreid aan de hand van de zogenaamde Systeem Engineeringmethodiek. Vervolgens is op basis van deze methodiek een doorvertaling gemaakt van de programma-eisen op niveau van het vervoersstelsel (zoals meer veiligheid, meer capaciteit enz.) naar de eisen van de verschillende ERTMS-systeemonderdelen die nu worden aanbesteed. Dit was een zeer arbeidsintensief proces.

12

Vraag:

Kunt u nader verklaren waarom er een verkenning plaatsvindt naar de nut en noodzaak van investeringen in de generieke en ruimtelijke inrichting, OVT inclusief keerspoor, Tunnel en A10 terwijl dit al lopende projecten zijn?

Antwoord:

Eerder bent u geïnformeerd over de vertraging van de herijkingsfase van het project en dat deze verder is opgelopen. In de brief van 30 oktober 2019 (Kamerstuk 32 668, nr. 14) is aangegeven dat Minister van Staat Sybilla Dekker vanuit haar rol als onafhankelijke, gezaghebbende derde deze verkenning heeft uitgevoerd. In mijn brief van 26 maart 2020 (Kamerstuk 32 668, nr. 15) zijn de uitkomsten van deze verkenning met de Kamer gedeeld. De kernboodschap van haar advies is: ga voortvarend door met de realisatie van het project Zuidasdok en doe een eenmalige extra budget-bijdrage. Niets doen is geen optie, de knelpunten op de A10 en vooral op de Openbaar Vervoer-terminal vereisen een spoedige aanpak.

13

Vraag:

Kunt u vertellen wat voor overwegingen er worden meegenomen om de nut en noodzaak van deze onderdelen van de ZuidasDok te bepalen?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 12.

14

Vraag:

Kunt u vertellen hoe het bedrag van 300 miljoen voor de uitrol van ERTMS en de € 100 miljoen per jaar vanaf 2031 tot stand is gekomen, en hoe bent u van plan verdere uitstel van de ERTMS te voorkomen?

Antwoord:

ProRail heeft, op basis van een vergelijkingsmodel ontwikkeld door PwC in 2018 (Kamerstuk 33 652, nr. 63) aangegeven dat de landelijke uitrol van ERTMS, inclusief de eerste zeven baanvakken en inclusief het beheer en onderhoud, € 6,5 tot 7 mld (excl. BTW, prijspeil 2017) zal kosten tot aan 2050. In aanvulling op de beschikbare middelen voor de treinbeveiliging in de BOV-reeks tot aan 2050 en de middelen die gekoppeld zijn aan de programmabeslissing ERTMS voor infrastructuur tot aan 2030, verwachtte ProRail vanaf 2030 een orde-grootte bedrag van € 100 mln per jaar aanvullend nodig te hebben voor de landelijke uitrol tot 2050. Ik heb toen aangegeven dat ik dit zag als een eerste indicatie, waarbij ik wil inzetten op het incasseren van mogelijke besparingen door synergievoordelen of verwachte innovaties. De precieze omvang zal mede afhangen van de snelheid waarmee het beveiligingssysteem wordt uitgerold, technologische mogelijkheden (bijvoorbeeld de overschakeling naar ERTMS level 3) en hoe de prijs van het systeem zich ontwikkelt.

Deze langetermijnveranderingopgave voor de sector heeft en krijgt te maken met vele risico's en kansen, ook op het gebied van de planning. Het is zaak hier continu op te sturen. Door intensieve afstemming en communicatie worden risico's gesignaleerd en kunnen adequate maatregelen worden getroffen om risico's te vermijden of de gevolgen te beperken. Het is daarbij belangrijk dat interne, maar vooral ook externe partijen periodiek de peilstok in het programma steken om permanent risico's te ontdekken, hierop bij te sturen en te verzekeren dat een verantwoorde en doelmatige uitrol plaatsvindt.

15

Vraag:

Kunt u vertellen hoe de hoogtes van de reserveringen voor Slimme en duurzame mobiliteit (€ 66 miljoen) en het Schone Luchtakkoord (€ 50 miljoen) zijn bepaald?

Antwoord:

De reservering voor Slimme en duurzame mobiliteit is als volgt opgebouwd: voor bijdragen aan decentrale overheden staat in totaal € 43 mln. ter beschikking. Met deze reservering worden de toezeggingen uit het BO MIRT 2018/2019 gestand gedaan. De regionale overheden leggen minimaal een gelijk bedrag in voor de uitvoering van de in het BO MIRT afgesproken maatregelen. Daarnaast is € 23 bestemd om de uitgaven (gebaseerd op de opgestelde programmaplannen) van de Programma's Duurzame mobiliteit/ Fiets en Innovatie voor de jaren 2020 en 2021 te dekken.

Met het Schone Lucht Akkoord streef ik naar permanente verbetering van de luchtkwaliteit om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te bereiken. De inzet is om minimaal 50% gezondheidswinst in 2030 te realiseren (t.o.v. 2016) voor de gezondheidseffecten afkomstig van Nederlandse bronnen. Dit akkoord is samen met decentrale overheden gesloten en bevat maatregelen die door het Rijk en decentrale overheden ten uitvoering zullen worden gebracht. Met de door het Rijk beschikbaar gestelde € 50 miljoen kunnen maatregelen worden bekostigd zoals de inzet op bronbeleid, verbetering van toezicht en handhaving en het uitvoeren van pilots met decentrale overheden om samen met hen te experimenteren met vernieuwende en verdergaande luchtkwaliteitsmaatregelen. De reservering van € 50 miljoen biedt de mogelijkheid om maatregelen die haalbaar en betaalbaar zijn uit te voeren.