

LIJST VAN VRAGEN

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Rijkers

- | Nr. | Vraag |
|------------|---|
| 1 | Kunt u aangeven welke extra maatregelen op het gebied van beheer en onderhoud zijn genomen door ProRail? |
| 2 | Kunt u, gelet op het feit dat de ambities voor fietsenstallingen bij stations groot zijn, maar de tekorten groter, aangeven hoeveel stallingsplekken er in 2025 nog te weinig zijn en hoeveel geld ervoor nodig is om deze plekken alsnog te realiseren? |
| 3 | Kunt u aangeven welke investeringen er nodig zijn voor extra railinfrastructuur om alle vluchten van Schiphol naar bestemmingen in onze directe buurlanden te vervangen door treinreizen? |
| 4 | Kunt u de meevallers bij Openbaar Vervoerstraject Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL) toelichten en een totaaloverzicht geven van de mee- en tegenvallers sinds de start van dit project, afgezet tegen het budget? Wat is de vervallen scope van 26 miljoen euro bij Beheer, Onderhoud en Vervanging? Welk project of deelproject is hiervoor vervallen? Hoe verhoudt dit zich tot de 23 miljoen euro (vervallen scope) op pag. 38? Kunt u ook deze vervallen scope toelichten? |
| 5 | Wat is de reden voor de nieuwe vertraging van Den Haag Centraal spoor 11 en 12? Waarom duurt het, gezien het feit dat deze sporen inmiddels niet meer in gebruik zijn voor de metro, nog vier jaar voordat er weer treinen kunnen gaan rijden? Betekent dit ook uitstel voor de ambities ten aanzien van het Hoogfrequente Spoor tussen Leiden en Den Haag? Bent u bereid om de realisatie van genoemde sporen te versnellen? |
| 6 | Kunt u een overzicht geven van stations waar sprake is van te korte perrons, waardoor treinen niet op de door de vervoerders gewenste lengte kunnen rijden? Wat zijn indicatief de kosten om deze perrons te verlengen? Heeft u hiervoor budget beschikbaar (bijvoorbeeld uit de niet bestede middelen voor intensivering van het spoor in steden)? |
| 7 | Wat gebeurt er met de 270 miljoen euro die naar aanleiding van de Design, Build, Finance and Maintain-conversie (hierna: DBFM-conversie) in mindering is gebracht op de bijdrage aan het Infrastructuurfonds? Komen deze middelen -evenals eerdere verlagingen van de bijdragen aan het Infrastructuurfonds op de begroting 2017- ten goede aan het generale beeld en de schatkist of blijven deze middelen beschikbaar voor het Infrastructuurfonds? Zo nee, waarom niet? |
| 8 | Welke financiële consequenties heeft de DBFM-conversie van een aantal infrastructuurprojecten voor de totale kosten van de betreffende projecten? |
| 9 | Kunt u bij artikel 12 Hoofdwegennet toelichten in hoeverre de onderbesteding van 251 miljoen euro wordt verklaard door de DBFM-conversies van enkele aanlegprojecten? Zijn deze DBFM-conversies de belangrijkste veroorzaker van de onderbesteding? Zo nee, welke andere belangrijke oorzaken zijn er voor deze onderbesteding? |
| 10 | Kunt u bij artikel 13 Spoorwegen toelichten waardoor de onderbestedingen zo omvangrijk zijn dat de kasschuif van 350 miljoen euro (2017) in de komende jaren kan worden ingepast en er nog steeds een onderbesteding resteert? |
| 11 | Welke maatregelen gaat u nemen ter bestrijding van de onderbesteding bij spoorwegen? |