

LIJST VAN VRAGEN

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de **Begroting van het Infrastructuurfonds voor 2016** (Kamerstuk **34 300-A**).

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd van Dekken

De Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

- Nr. Vraag
- 1 Op welke wijze wordt er gestreefd naar een afname van het autoverkeer?
 - 2 Hoeveel budget is opzijgezet om alternatieven voor luchtverkeer, zoals spoorvervoer, te onderzoeken?
 - 3 In hoeverre is spoorvervoer een geschikt alternatief voor transportvluchten?
 - 4 Wat betekent de overprogrammering op het spoorartikel in relatie tot de vrije investeringsruimte, de bestuurlijke en juridische verplichtingen en de geconstateerde tekorten voor wat betreft beheer, onderhoud en vervanging?
 - 5 Wat is de reden dat de constructie PHS-leenfaciliteit (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer) niet meer gebruikt wordt?
 - 6 Wat betekenen de kasschuiven voor de overgebleven investeringsruimte op wegen, spoor en op het Deltafonds? En wat betekent de structurele ramingsbijstelling van 100 miljoen per jaar vanaf 2026 voor wegen, spoorwegen en het Deltafonds?
 - 7 Kunt u een nadere toelichting geven op de inhoud en achtereind van de kasschuif ten behoeve van het rijksbrede financiële beeld? Wat betekent die voor het overgebleven Infrastructuurfonds tot 2028? En voor het Deltafonds?
 - 8 Welke kosten zijn opgenomen onder netwerkoverstijgende kosten? Zijn dit geen structurele kosten? En ligt hier een taakstelling op?
 - 9 Hoe ziet de reeks vervangingen er na 2020 uit? Kan er een nadere toelichting worden gegeven op de aflopende reeks bij vervanging van 2016 naar 2020? En hoe verhoudt zich dit met de reeks op pagina 15, onder 12.02 beheer, onderhoud en vervanging, waarbij de uitgaven onder dit artikel toenemen? Wat is de verhouding tussen vervanging en beheer en onderhoud?
 - 10 Op welke manier wordt, gezien het feit dat uitgaven aan het hoofdwegennet stijgen en uitgaven aan het spoor dalen, gekeken of de infrastructuur verduurzaamd kan worden?
 - 11 Hoeveel zijn de uitvoeringskosten wanneer de maximumsnelheid wordt gecommuniceerd via de matrixborden?
 - 12 Welke stappen zouden er nog gezet moeten worden om tot de invoering te kunnen komen van dynamische maximumsnelheid voor de snelwegen?
 - 13 Wat betekent permanente openstelling plusstrook A12 Woerden – Gouda voor de maximum toegestane snelheid aldaar?
 - 14 Is er bij permanente openstelling nog wel sprake van een plusstrook? Dient deze strook (A12 Woerden – Gouda) dan nog wel te worden opgenomen in de tabel «specificatie bedieningsareaal»?
 - 15 Wat zijn de doelstellingen van Connecting Mobility? Wat is er tot op heden gerealiseerd en wat zijn de resultaatverplichtingen?
 - 16 In hoeverre worden gelden uit het programma Beter geïnformeerd op weg ook ingezet ten behoeve van ontwikkelingen als de zelfsturende auto?
 - 17 Kan worden toegelicht waarom de streefwaarde onder de indicatoren beheer en onderhoud onder tijdsduur naar beneden zijn bijgesteld qua streefwaardepercentage?
 - 18 Wat wordt bedoeld met «Tunneltechnische Installatie tunnels in Zuid- en Noord-Holland» bij vervanging? Is dat gepland onderhoud of nieuw onderhoud?
 - 19 Wordt de Velsertunnel alleen in 2017 vervangen?
 - 20 Zijn de 300 extra te creëren verzorgingsplaatsen en de 400 meerjarig gehuurde verzorgingsplaatsen afdoende om het tekort aan deze plaatsen te verhelpen?
 - 21 Hoeveel geld wordt er nog uitgegeven, aan welke concrete maatregelen en welke maatregelen worden ingezet, inclusief de financiële middelen, ter bescherming van de otter?

- Nr. Vraag
- 22 Kunt u nader ingaan op de tegenvaller van 22 miljoen euro betreffende de N31 Haak om Leeuwarden?
- 23 Wanneer is meer duidelijkheid te geven over de realisatie van het project A1/A6/A9 binnen het taakstellend budget? Wat zijn nog de openstaande risico's? Klopt het dat er een risico is van 300 miljoen euro?
- 24 Wordt in het aanbiedingsontwerp Hoevelaken rekening gehouden met het gereserveerd houden van voldoende ruimte voor toekomstige realisatie van een derde spoor richting Amersfoort, gezien het feit dat de ruimte op het spoortraject Amersfoort-Apeldoorn nu al krap is en tot overbelastverklaringen heeft geleid (zie <http://www.rws.nl/over-ons/nieuws/nieuwsarchief/p2015/08/aanbiedingsontwerp-project-knooppunt-hoevelaken-kan-woorden-bekeken.aspx>)? Zo nee, bent u bereid de verbrede A1 enkele meters naar het noorden aan te leggen, zodat deze ruimte alsnog beschikbaar blijft?
- 25 Waarom werd voorheen uitgegaan van tegenvallende tolopbrengsten à 61 miljoen euro bij de A12/A15? Wordt hier nog steeds van uitgegaan?
- 26 Is de conclusie juist dat er sprake is van een meevaller à 40 miljoen euro, nu de investeringsruimte met dat bedrag is opgehoogd?
- 27 Wat is de omvang van het overgeboekte budget naar netwerkgebonden kosten ten behoeve van het in dienst nemen van eigen personeel door Rijkswaterstaat (RWS)? Is er sprake van een formatie-uitbreiding? Zo ja, met hoeveel?
- 28 Wat zijn de resultaatverplichtingen die gemoeid zijn met de bijdrage aan Eenvoudig beter?
- 29 Wat zijn de resultaatverplichtingen die gemoeid zijn met de bijdrage aan het National Data Warehouse?
- 30 Kunnen alle wijzigingen op de post investeringsruimte onder artikel 13 voor 2015, 2016 en 2017 schematisch worden weergegeven?
- 31 Verwacht u, gezien de problemen bij ProRail op dit moment, dat het budget voor spooronderhoud de komende 10 jaar toereikend zal zijn en, zo nee, hoe gaat u de tekorten opvangen?
- 32 Waarom dalen de uitgaven voor spoorwegaanleg en -onderhoud?
- 33 Wat zijn de bestuurlijke en wat de juridische verplichtingen van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) en PHS? Wat moet nog worden ingevuld en wat is de risicovoorziening?
- 34 Wat wordt er bedoeld met «een herverdeling van de taakstelling apparaat tussen BOV en aanleg»?
- 35 Hoe heeft een spanning tussen de meerjarenreeksen van ProRail en de beschikbare middelen op het Infrastructuurfonds van ca. 475 miljoen euro in de periode 2018–2028 kunnen ontstaan?
- 36 Wat is de reden dat in de begroting voor 2016 nog geen maatregelen zijn genomen om het gat van 475 miljoen euro in de periode van 2018–2028 op te vangen?
- 37 Hoe zorgt u ervoor dat de reiziger op 1, 2 en 3 blijft staan wanneer de budgetten van ProRail dusdanig onder druk komen te staan?
- 38 Waarom is de eerder aangekondigde tegenvaller rondom station Breda Centraal niet in het overzicht opgenomen? Wanneer wordt de Kamer hierover geïnformeerd?
- 39 Wat is de levensduur van de Automatische Treinbeïnvloeding Verbeterde versie (ATB-Vv) op deze corridors en wanneer zou hier ERTMS moeten worden aangelegd? Kunt u uw antwoord toelichten?
- 40 Hoeveel bedrijfsspooraansluitingen zijn er en op welke wijze worden deze onderhouden?
- 41 Hoeveel bedrijven hebben een spooraansluiting maar maken daar geen gebruik meer van?

- Nr. Vraag
- 42 Klopt het dat het project ov-terminal Utrecht in totaal 65,6 miljoen duurder uitvalt, namelijk de 12,4 miljoen voor tegenvallers uit de begroting en de toevoeging van 53,2 miljoen?
- 43 Wat verklaart de langere doorlooptijd van twee jaar voor de ov-terminal stationsgebied Utrecht? Waarom moet de overschrijding gedekt worden uit het Infrastructuurfonds? Moeten de gemeente en provincie hier niet aan bijdragen? Waarom lijkt het risico volledig bij het Rijk te liggen?
- 44 Kunt u een overzicht geven van de reeds bestede en nog te besteden gelden van de quick scan regionaal spoor per lijn en daarbij ook aangeven in hoeverre op deze budgetten is bezuinigd of geld is teruggevallen naar de investeringsruimte in de afgelopen jaren?
- 45 Wat is de stand van zaken met de besteding van de via amendement beschikbaar gestelde extra gelden voor de Valleilijn? Kunt u een totaaloverzicht geven van alle budgetten voor deze lijn en aangeven in hoeverre deze reeds zijn besteed of nog te besteden zijn?
- 46 Welke gevolgen heeft het opvangen van de kasspanning van 84 miljoen euro binnen het programma PHS voor de verdere uitvoering van dit programma?
- 47 Klopt het dat het budget PHS een overschrijding heeft van 169,9 miljoen, namelijk de meerkosten van Rijswijk – Delft Zuid van 85,9 miljoen en de kasspanning van 84 miljoen?
- 48 In hoeverre is het mogelijk en wenselijk om middels aanbestedingsafspraken het risico van overschrijdingen met spoorprojecten bij de aannemer neer te leggen in plaats van bij de overheid?
- 49 Waarom vervalt het budget voor OV-SAAL (Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad) nu pas naar PHS terwijl dit besluit al in augustus 2013 is genomen?
- 50 Is er financiële ruimte om de stijging van de gebruiksvergoeding voor het goederenvervoer ongedaan te maken of uit te stellen?
- 51 Wat betekent de tax adjustment concreet voor de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en van het Infrastructuurfonds? Betekent dit dat er voor spoor 65 miljoen minder beschikbaar is en dat dit vervalt aan de middelen van het Ministerie van Financiën?
- 52 Wanneer wordt besloten of ten aanzien van de leningen aan ProRail tot herfinanciering of schuldreductie wordt overgegaan? Als hiertoe wordt besloten, welke gevolgen heeft dit dan voor de begroting?
- 53 Wanneer worden er knopen doorgehakt met betrekking tot de herijking?
- 54 Is met de meerkosten Rijswijk-Delft de volledige viersporigheid Den Haag-Delft Zuid gefinancierd?
- 55 Wat is de verklaring voor de hogere kostenraming voor het project Rijswijk-Delft Zuid? Wat verklaart het verschil met het oorspronkelijke budget?
- 56 Hoe moet de toelichting onder de kop «Verkeersruit Eindhoven» gelezen worden in relatie tot de tabel daaronder (in de toelichting staat dat middelen worden toegevoegd aan de investeringsruimte, terwijl in de tabel nog steeds over een huidig budget van 272 miljoen euro wordt gesproken)?
- 57 Wat zijn de gevolgen voor de financiën van de zuidelijke ringweg van de recente uitspraak van de Raad van State waardoor een aantal onderzoeken overgedaan moet worden? En bij wie ligt het risico?
- 58 Kan het verschil in investeringsruimte tussen 2016 en 2017 nogmaals worden toegelicht?

- Nr. Vraag
- 59 In hoeverre staat de te verwachten groei van goederenvervoer over het water en de bezuinigingen op verkeersmanagement en bediening van bruggen en sluizen met elkaar op gespannen voet?
- 60 Kunt u inzicht geven in het huidige ligplaatsenbeleid voor de binnenvaart? Zijn er uitbreidingen van het aantal ligplaatsen voorzien? Zo ja, hoeveel en op welke plaatsen?
- 61 Wat is de reden dat de gemeente Capelle aan den IJssel nog steeds geen openbare ligplaatsen heeft gerealiseerd ter hoogte van KMR 18.4, zoals u 16 maart 2012 suggereerde in antwoord op Kamervragen over aanlegplaatsen in Capelle aan den IJssel van 1 maart 2012 (zie Kamervragen Bashir, vergaderjaar 2011–2012, aanhangsel Handelingen, nr. 1877)?
- 62 Hoe verhoudt het onveranderde budget t/m 2028 voor verkeersmanagement zich tot de stelling dat de groei in het goederenvervoer over water ten dele via verkeersmanagement gefaciliteerd moet worden?
- 63 Wanneer worden de effecten van de afspraken uit het vergezicht zoals in 2015 ingevoerd, geëvalueerd?
- 64 Wat gebeurt er met de vrijgevallen 17 miljoen euro van de Quick Wins Binnenhavens?
- 65 Hoe kan het dat het budget voor kleine projecten/afronding projecten gedaald is van 172 miljoen euro naar 3 miljoen euro?
- 66 Is het mogelijk dat het project nazorg Betuweroute verlengd wordt indien er sprake blijkt van grote tegenvallers (betonrot enz.)?
- 67 Heeft de wijziging van de DBFM-contractering (Design, Build, Finance, Maintain) voor het project Zuidasdok gevolgen voor de meerjarige budgettering? Zo ja, welke?
- 68 Hoe worden de effecten van de producten op de post intermodaal vervoer gemeten? Zijn hier al resultaten van bekend?
- 69 Kunt u een nadere uitsplitsing geven van het budget voor Beter benutten in soorten projecten (gedragsbeïnvloeding, ITS etc.) en de daarbij behorende doelstellingen? Welke bijdragen hebben andere overheden en marktpartijen ter beschikking gesteld?
- 70 Kan het inpassen van de minregel 2015 en 2017 als gevolg van de ingehouden prijsbijstelling nader worden toegelicht? Welke consequenties heeft dit op de vrije investeringsruimte in het Infrastructuurfonds? En welke voor het totale programma voor wegen, spoor en vaarwegen?
- 71 Wat zijn de gevolgen voor de investeringsruimte ten aanzien van het spoor als gevolg van de bekostiging van de overschrijdingen van het Nieuwe Sleutelproject (NSP) Utrecht en PHS Doorstroommaatregelen station Utrecht uit de investeringsruimte?
- 72 Kunt u toelichten waarom bepaalde onderdelen achterblijven op de initiële bedragen, zoals het versoberen van het bermbeheer? Wat betekent het achterblijven van het subtotaal aan versoberingen? En wat betekent het verhogen van de prognose bij het minder baggeren van vaarwegen?
- 73 Kan een nadere toelichting gegeven worden waarom de bijzondere baten ten behoeve van beheer en onderhoud zo achterblijven?
- 74 Kunt u de bedragen 317 miljoen euro, 276 miljoen euro en 226 miljoen euro toelichten? Waar zijn deze bedragen op gebaseerd?
- 75 Wat is de tijdslijn tot het moment van definitieve besluitvorming over te nemen maatregelen? Wanneer wordt een concept met de Kamer besproken?