

Vergaderjaar 2013–2014

**33 930 A**

**Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2013**

**Nr. 5**

## **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 13 juni 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over het Jaarverslag Infrastructuurfonds 2013 (Kamerstuk 33 930 A, nr. 1).

De Minister en de Staatssecretaris hebben deze vragen beantwoord bij brief van 12 juni 2014. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De waarnemend voorzitter van de commissie,  
Van Dekken

De griffier van de commissie,  
Sneep

1

**Vraag:**

- a. Hoeveel geld gaat er precies naar het onderhoud van de Betuwe-route?
- b. Waar bestaat dit onderhoud uit?
- c. Hoe is bekeken of dit beoogde onderhoud de meest voordelige manier van onderhoud is?
- d. Is dit onderhoud in het verleden aanbesteed?
- e. Zo nee, waarom niet?

**Antwoord:**

a. en b.

Vanuit het Infrastructuurfonds is € 29 miljoen (excl. BTW) aan subsidie via ProRail aan Keyrail betaald (zie de tabellen op pagina's 34 en 81 en het schema op pagina 80 van het jaarverslag) en door de vervoerders is € 11 miljoen aan gebruiksvergoeding betaald aan Keyrail (zie het schema op pagina 80 van het jaarverslag). Van deze € 40 miljoen heeft Keyrail € 28 miljoen besteed aan uitbesteed werk beheer en onderhoud (inclusief ICT) en € 12 miljoen aan apparaatskosten (personeel, externe dienstverlening en huisvesting).

c., d. en e.

De exploitatie van de Betuweroute is voor de eerste jaren opgedragen aan Keyrail. De aandelen van Keyrail zijn in handen van ProRail en de Havenbedrijven. Voor de periode daarna is onderzocht of aanbesteding van de exploitatie mogelijk en wenselijk is. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat aanbesteding slechts een beperkte meerwaarde zou hebben en dat de baten van een aanbesteding niet zouden opwegen tegen de kosten daarvan. Voor een uitgebreide toelichting hierop verwijs ik naar mijn brief van 29 juni 2011 (Kamerstuk 22 589, nr. 310). De hoogte van de onderhoudskosten is door bureau Horvat beoordeeld en geëvalueerd.

2

**Vraag:**

- a. Hoeveel geld wordt er uitgegeven aan fietsprojecten?
- b. Kunt u een overzicht hiervan naar de Kamer sturen?
- c. Kan in dit overzicht de doorlooptijd per project worden aangegeven en daarnaast welke kosten per jaar worden ingeboekt voor de betreffende projecten? d. Kunt u per project aangeven of het volgens planning verloopt en zo niet, wat de oorzaak van vertraging is?
- e. Kunt u per project aangeven welke rol de desbetreffende lokale overheid heeft en wat de financiële bijdrage van die lokale overheid is?

**Antwoord:**

a. en b.

Uitgaven voor fietsprojecten zijn ondergebracht in diverse programma's. In het lopende programma Beter Benutten hebben 49 maatregelen betrekking op de fiets. In totaal wordt aan deze projecten een bedrag van € 137 miljoen uitgegeven, waarbij een kostenverdeling tussen rijk en regio wordt gehanteerd. In mijn brief van 1 december 2011 met Kamerstuknummer 33 000-A Nr. 21 heb ik u per regio een overzicht gegeven van de projecten die binnen het kader van Beter Benutten zijn afgesproken. Het merendeel van de projecten die onder het lopende Beter Benutten programma vallen zal volgens afspraak voor het eind van 2014 worden gerealiseerd.

Voor het Actieplan «Fietsparkeren bij Stations» is in in totaal € 220 miljoen beschikbaar. In 2013 is € 15 miljoen uitgegeven. Voor de periode 2014–2028 is nog € 205 miljoen beschikbaar. De uitgaven in 2013 hebben deels betrekking op realisatie van plannen die al voor de start van het Actieplan «Fietsparkeren bij stations» waren gestart onder voorwaarden

van het programma «Ruimte voor de Fiets». Het resterende budget daarvoor was toegevoegd aan het budget van het Actieplan. Daarnaast is uitbreiding van stallingen gerealiseerd op 24 locaties onder de nieuwe voorwaarden van het Actieplan. Hieronder treft u een overzicht aan, waarbij is aangegeven hoeveel is bijgedragen aan cofinanciering (exclusief btw). Een bedrag van ongeveer € 1,9 miljoen is uitgegeven aan projectmanagement, planstudies en programmakosten, die niet aan één locatie kunnen worden gekoppeld.

Gouda	€ 230.000,00
Den Haag Mariahoeve	€ 190.000,00
Nijverdal	€ 220.000,00
Wierden	€ 75.000,00
Veenendaal de Klomp	€ 415.000,00
Brummen	€ 65.000,00
Nunspeet	€ 125.000,00
Tilburg	€ 870.000,00
Heeze	€ 65.000,00
Oisterwijk	€ 135.000,00
Rosmalen	€ 195.000,00
Vierlingsbeek	€ 60.000,00
Vught	€ 130.000,00
Zevenbergen	€ 135.000,00
Almelo	€ 195.000,00
Voorhout	€ 60.000,00
t Harde	€ 40.000,00
Tiel	€ 45.000,00
Apeldoorn de Maten	€ 45.000,00
Naarden Bussum	€ 170.000,00
Sittard	€ 875.000,00
Venray	€ 160.000,00
Meerssen	€ 60.000,00
Landgraaf	€ 50.000,00

c. t/m e.

De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de projecten ligt bij de decentrale en lokale overheden. Zij zijn initiatiefnemer van alle projecten. Ik kan u derhalve geen detailplanning doen toekomen wat betreft de kasuitgaven en tijdsplanning per project

3

**Vraag:**

- a. Kunt u een overzicht geven van de projecten die achterlopen in de planning?
- b. Kan daarbij de reden voor die vertraging worden gegeven?
- c. Welke kosten zijn voor deze projecten doorgeschoven naar latere jaren?

**Antwoord:**

a.

Ik informeer de Tweede Kamer twee keer per jaar over de voortgang van de Tracéwetprojecten. Voor de meest recente informatie verwijs ik u naar de Voortgangsrapportage die ik per 24 april aan de Tweede Kamer heb gestuurd (kamerstuk 33 750 A, nr. 69). In de begroting 2015 en het MIRT Projectenboek 2015 zal ik een geactualiseerd overzicht geven van de plannings voor alle projecten.

b.

Het is gebruikelijk dat ik in het MIRT-projectenboek de mutaties in de plannings van een toelichting voorzie. Dit zal ik ook dit jaar doen.

c.

In het jaarverslag is er voor realisatieprojecten aangegeven in hoeverre de begrote uitgaven over het jaar 2013 zijn gerealiseerd en welk deel er eventueel doorschuift naar latere jaren.

4

**Vraag:**

- a. Welke natuurcompenserende maatregelen zijn er in 2013 getroffen?
- b. Bij welke projecten is dat gebeurd?
- c. Wat hebben deze natuurcompenserende maatregelen gekost?

**Antwoord:**

Per project is bij het projectbesluit informatie beschikbaar over de natuurcompensatie. Er is echter geen centrale landelijke registratie van alle maatregelen beschikbaar. De provincies hebben een regierol bij natuurcompensatie. Derhalve maak ik geen totaaloverzicht van de totale kosten van natuurcompenserende maatregelen of welke maatregelen er getroffen zijn in 2013. De provincies volgen de totale omvang en kwaliteit van de natuur via hun reguliere monitoring en doen hierover verslag in de jaarlijkse rapportage over de voortgang van de ambities uit het Natuurpact.

5

**Vraag:**

Wanneer bestaat er een integraal beeld van de investeringen die nodig zijn in het kader van het onderzoek – welke kunstwerken zijn wanneer aan vervanging of renovatie toe – naar de staat van de kunstwerken op de Rijkswegen?

**Antwoord:**

Het in beeld brengen van de benodigde investeringen in vervanging of renovatie van kunstwerken op de Rijkswegen, is een continu proces. De behoefte aan vervanging en renovatie van kunstwerken en andere objecten van het hoofdwegennet wordt langs twee lijnen verricht. In de eerste plaats wordt op basis van ouderdom en ontwerplevensduur van kunstwerken globaal ingeschat in welk decennium vervanging of renovatie naar verwachting aan de orde zal zijn. Deze meer theoretische benadering wordt naast de resultaten van de uitgevoerde inspecties en nader onderzoek naar de toestand van de kunstwerken en andere objecten gelegd. Op basis van deze gegevens wordt het theoretische beeld verder verfijnd doordat een duidelijker beeld wordt verkregen waar op een termijn van ca. 5 tot 15 jaar vervanging of renovatie aan de orde zal zijn. Vanuit het steeds scherper wordende beeld wordt dan vervolgens een concrete planning opgesteld van de objecten die naar verwachting binnen een termijn van 5 tot 8 jaar aan vervanging of renovatie toe zijn. Voor de vervanging of renovatie van deze objecten wordt dan de voorbereiding concreet ter hand genomen. Deze planning wordt elke 2 tot 3 jaar herijkt op basis van inspecties en onderzoeksresultaten. In de ontwerpbegroting 2016 zal ik een nadere onderbouwing opnemen van de vervangingsopgave langs de hierboven geschetste lijn.

6

**Vraag:**

Is er een achterstand in beheer en onderhoud van wegen? Zo ja, hoe wilt u die achterstand wegwerken?

**Antwoord:**

Afgelopen jaren is er sprake geweest van spanning tussen beschikbaar budget en onderhoudsbehoefte. Als gevolg daarvan zijn in de begroting 2012 de budgetten in lijn gebracht met de onderhoudsbehoefte. Binnen de onderhoudsprogrammering wordt geoptimaliseerd.

7

**Vraag:**

Is het technisch mogelijk om grote delen van het pakket van 4,8 miljard euro aan niet gedekte beheer- en onderhoudsproblematiek op te schuiven naar de periode na 2020? Zijn de effecten van latere renovatie en vervanging van wegen en kunstwerken op de verkeersveiligheid voldoende in ogenschouw genomen?

**Antwoord:**

In de begroting 2012 is de totale niet gedekte onderhoudsproblematiek tot en met 2020 voor de drie netwerken tezamen vastgesteld op ca € 4,8 miljard. In deze begroting is een pakket aan maatregelen getroffen waarmee het beheer en onderhoud van RWS in balans is gebracht met de investeringsambities. Eén van de getroffen maatregelen was het reserveren van middelen in de periode na 2020 ten behoeve van de periode voor 2020. In de Voorjaarsnota 2013 zijn middelen ten behoeve van Beheer en Onderhoud en Vervanging, via een kasschuif met het budget voor de Planuitwerking, naar de juiste jaren gebracht.

8

**Vraag:**

- a. Hoe wordt het effect van dynamisch verkeersmanagement gemeten en welke doelstellingen gelden hiervoor?
- b. Voldoet dynamisch verkeersmanagement aan de doelstellingen of is er zicht op dat dynamisch verkeersmanagement aan de doelstellingen gaat voldoen?
- c. Hoe wordt dynamisch verkeersmanagement meegenomen bij het Programma Beter Benutten?

**Antwoord:**

Het KIM heeft berekend dat verkeersmanagement voor een afname van 3% van het reistijdverlies heeft gezorgd op het hoofdwegennet in de periode 2008–2012 en dat de betrouwbaarheid van de reistijd door verkeersmanagement is toegenomen met 9% in de periode 2001–2012 (Bron: KIM, Mobiliteitsbalans 2013). Het verminderen van reistijdverlies het verbeteren van de reistijd en vergroten van de veiligheid zijn de doelstellingen van dynamisch verkeersmanagement. Verkeerssignalering zorgt voor 15 tot 45 procent minder ongevallen en 35 procent minder secundaire ongevallen (kop-staart botsingen) op het hoofdwegennet (bron: Effecten van benutting in Nederland, TrafficQuest 2013) Op dit moment worden diverse verkeersmanagement maatregelen gerealiseerd onder andere in het Programma Beter Benutten. Hiervan worden de resultaten (effecten) medio 2015 verwacht. Daarnaast worden innovatieve verkeersmanagement maatregelen beproefd in de Praktijkproef Amsterdam. De eerste resultaten hiervan worden dit jaar verwacht. In het actieprogramma Connecting Mobility (voorheen Beter Geïnfomeerd op Weg) werken het rijk, regionale overheden, kennisinstellingen en de private sector verder samen aan de doorontwikkeling van verkeersmanagement en verkeersinformatie. Toenemende kosteneffectiviteit maakt deel uit van de doelstellingen van dit actieprogramma. De Tweede Kamer is hierover geïnformeerd in mijn brieven van 7 februari 2013 en 4 november 2013 (Kamerstuk 31 305, nrs. 202 en 207).

9

**Vraag:**

Waarom is niet tijdig gereageerd op de overschrijding van de norm voor stroefheid voor verhardingen in 2013?

**Antwoord:**

De borden met snelheidsbeperking vanwege langzaam verminderde stroefheid voor het betreffende deel van de weg (6,5 km) zijn binnen twee weken na constatering geplaatst in plaats van binnen de norm van 1 week. Er zijn maatregelen getroffen en het is opgelost.

10

**Vraag:**

Kunt u een overzicht geven van alle ecoducten, dassentunnels en in-/uittreedplaatsen voor wild die in de planning staan, inclusief de kosten daarvan?

**Antwoord:**

Zie antwoord op vraag 11 Jaarverslag Infrastructuurfonds 2013.

11

**Vraag:**

- a. Welk budget wordt ingezet voor de maatregel «Meer kwaliteit leefomgeving»?
- b. Wat is er precies gerealiseerd?
- c. Welk bedrag wordt bijgedragen door derden en onder welke condities?
- d. Wat is het effect van dit beleid?

**Antwoord:**

Het budget voor meer kwaliteit leefomgeving is bestemd voor de realisatie van het meerjarenprogramma ontsnippering (MJPO). Het MJPO is gericht op het opheffen van barrières en het herstellen van ecologische verbindingen voor flora en fauna die worden veroorzaakt door bestaande rijksinfrastructuur zoals wegen, vaarwegen en spoorwegen. Het gaat dan bijvoorbeeld om het realiseren van ecoducten, faunapassages, uittreedplaatsen en dassentunnels. Het MJPO kent meer dan 210 knelpunten, die met meer dan 600 maatregelen worden opgelost. Destijds in 2005 is voor het MJPO in totaal € 410 mln gereserveerd waarvan € 160 mln voor maatregelen gerelateerd aan het hoofdwegennet. De betreffende begrotingsreeks heeft betrekking op dit zogenaamde wegendeel van het MJPO.

De uitvoering van het MJPO vindt plaats in de periode 2005–2018 met doorloop van uitgaven in 2019. Totaal resteren in de periode 2014–2019 conform de begroting 2014 van het Infrastructuurfonds nog uitgaven ad € 105 mln. Deze uitgaven betreffen zowel de lopende projecten in uitvoering als de projecten waarvan de uitvoering nog in voorbereiding is. Het gehele budget is benodigd om de resterende maatregelen te realiseren om de in het MJPO opgenomen knelpunten op te lossen. Het totale budget is € 198 mln voor wegen, inclusief € 38 mln die is gedekt door bijdragen van derden zoals gemeenten en provincies voor hun aandeel in de projecten. De afspraken over bijdragen worden per project gemaakt en vastgelegd.

Een uitgebreid overzicht van alle gerealiseerde en nog te realiseren maatregelen en opgeloste en nog op te lossen knelpunten kunt u vinden in het jaarverslag MJPO over 2013 ([www.mjpo.nl](http://www.mjpo.nl)). Gelet op de omvang van het aantal knelpunten en maatregelen verwijs ik u graag naar dit jaarverslag. Het jaarverslag geeft de door u gevraagde informatie op overzichtelijke wijze weer inclusief kaartmateriaal. Naar de effecten van de maatregelen uit het MJPO wordt voortdurend onderzoek gedaan. In hoofdstuk 5 van het jaarverslag wordt een overzicht gegeven van de stand van zaken, de gerealiseerde effectonderzoeken en de lopende studies naar effecten van MJPO maatregelen.

12

**Vraag:**

Bij welke projecten is, in het kader van het project ZSM 1+2 (spoedwet wegverbredingen), in 2013 minder geld uitgegeven omdat in 2013 minder risico's zijn opgetreden dan vooraf ingeschat? Waarom zijn bij deze projecten de risico's hoger ingeschat?

**Antwoord:**

Bij de navolgende projecten is in 2013 minder geld uitgegeven, omdat in 2013 minder risico's zijn opgetreden dan vooraf was ingeschat:  
A1/A6 Watergraafsmeer – Diemer – Muiderberg – Almere, incl. Muiderbrug  
A2 Leenderheide – Valkenswaard  
A9 Velsen – Raasdorp – Badhoevedorp  
A12 Gouda -Woerden  
A12 Woerden – Gouda  
A12 Woerden – Oudenrijn  
A12 Waterberg – Velperbroek  
A20 Aansluiting Moordrecht  
A27 Everdingen – Lunetten  
A50 Valburg – Grijsoord  
A58 Eindhoven – Oirschot  
Mede door een goede projectbeheersing is gebleken dat een deel van de risico's uiteindelijk niet is opgetreden, waardoor er geld over bleef. (Voorbeelden: door goed overleg en samenwerking met gemeenten konden vergunning tijdig worden verkregen, waardoor het risico op vertraging werd voorkomen. Door de aannemer mede verantwoordelijk te maken voor het beheersen van de risico's konden de kosten worden beperkt).

13

**Vraag:**

Wat is de totale kostenoverschrijding bij de A2-passage Maastricht, in verband met een scopewijziging, als gevolg van de tunnelproblematiek?

**Antwoord:**

De totale kostenoverschrijding bij de A2 Passage Maastricht, in verband met een scopewijziging, als gevolg van de tunnelproblematiek is € 47,5 mln.

14

**Vraag:**

Wat gebeurt er met de 14 miljoen euro aan onderbesteding op artikelonderdeel 13.04?

**Antwoord:**

Het saldo van 2013 wordt bij voorjaarsnota 2014 weer toegevoegd aan de beschikbare middelen voor HSL-Zuid in 2014.

15

**Vraag:**

Wat gebeurt er met de 142 miljoen euro die in 2013 te veel is ontvangen (Ad 8)?

**Antwoord:**

Van deze € 142 miljoen heeft € 136 miljoen betrekking op zogenaamde desalderingen (zie ook de toelichting op pagina 42 van het jaarverslag). Het gaat hierbij hoofdzakelijk om afrekeningen tussen ProRail en IenM met betrekking tot afgesloten begrotingsjaren. Deze middelen zijn toegevoegd aan de budgetten waarop ze betrekking hebben zodat ProRail

deze later weer kan opvragen. De € 6 miljoen hogere ontvangsten (niet zijnde desalderingen) uit hoofde van de boete aan NS (€ 3 miljoen) en indexering concessievergoeding (€ 3 miljoen) zijn toegevoegd aan de investeringsruimte spoor.

16

**Vraag:**

- a. Uit welke middelen betaalt ProRail de boete van 1,5 miljoen euro?
- b. Wat had ProRail met het geld dat nu naar het betalen van de boete gaat kunnen doen?
- c. Wordt de boete geheel ten laste gelegd aan de organisatie, waardoor deze efficiënter moet werken? d. Kunt u een nadere toelichting geven op het niet behalen van de twee kritieke prestatie-indicatoren?

**Antwoord:**

a t/m c

Het is aan ProRail om te besluiten uit welke middelen zij de boete betaalt. Het betalen van de boete gaat niet ten koste van de afgesproken prestaties. Voor het efficiënter opereren van het apparaat is reeds een taakstelling opgelegd van € 58 miljoen (inclusief BTW) structureel vanaf 2018. Deze taakstelling vult ProRail in zonder verlies van prestaties, door efficiënter en klantgerichter te werken.

Aan de boete van € 1,5 miljoen, wanneer deze eventueel definitief wordt opgelegd, is een herstelperiode van een jaar verbonden. ProRail krijgt in 2014 de gelegenheid om alsnog te voldoen aan de grenswaarden over 2013, waardoor de definitieve boete lager kan uitvallen.

d.

De prestaties die niet zijn behaald hebben betrekking op de punctualiteit van het regionale reizigersvervoer en de punctualiteit van het goederenvervoer. Bij het regionale reizigersvervoer wordt dit onder andere veroorzaakt door overgangsproblemen doordat na een aanbesteding andere vervoerders zijn gaan rijden, door het grensoverschrijdend regionaal vervoer en door het herfstweer. De punctualiteit lag wel iets hoger dan in 2012. De punctualiteit van het goederenvervoer is voornamelijk achtergebleven door een grote buitendienststelling in het derde kwartaal van 2013 en het slechte herfstweer. Ik verwacht voor de punctualiteit van het goederenvervoer een verbetering van ProRail. Daarom is de grenswaarde voor 2014 omhoog gegaan van 81,0% naar 82,0%.

17

**Vraag:**

Waar heeft de schuldreductie van 32 miljoen euro betrekking op?

**Antwoord:**

In december 2012 heeft ProRail een lening (waarmee in het verleden hoofdspoorweginfrastructuur is gefinancierd) afgelost. Er is toen nog niet besloten of ProRail deze lening moest herfinancieren of dat lenM deze aflossing vanuit het Infrastructuurfonds als schuldreductie zou overnemen. Eind 2013 is besloten deze keuze verder uit te stellen naar 2015 om op deze manier een versnelling van de onderhoudsprogrammering te kunnen realiseren in 2013.

18

**Vraag:**

- a. Wat gebeurt er met de 44 miljoen euro die door ProRail nog niet is besteed?
- b. betreft het hier regulier onderhoud uit de reguliere onderhoudsbudgetten?
- c. Moet ProRail dit bedrag in 2014 alsnog besteden en zo ja, waaraan?



**Antwoord:**

a.

Deze € 44 miljoen blijft bij ProRail en is in de programmering van beheer, onderhoud en vervanging voor 2014 weer opgenomen.

b.

Het betreft hier geen regulier onderhoud, maar vervangingsinvesteringen waarvan het grootste deel (€ 34 miljoen) betrekking heeft op GSMR en ATB-Vv/Mistral (treinbeveiliging), waarover definitieve besluitvorming is doorgeschoven naar 2014. Zie ook de toelichting op pagina 35 en de tabel op pagina 82 van het jaarverslag.

c.

Ja, deze middelen moeten aan de uitvoering van het beheerplan worden besteed.

19

**Vraag:**

Kunt u een overzicht geven van het uitgavenpatroon met betrekking tot het project AKI-plan (Aanbestedingszaken, Kostenmanagement en inkoop) en Veiligheidsknelpunten?

**Antwoord:**

Voor het AKI-plan/veiligheidsknelpunten (Programma Verbeteren Veiligheid Overwegen (nieuw)) is 395,3 mln beschikbaar. Daarvan is 318,5 mln uitgegeven t/m 2013 en wordt er nog 76,8 mln uitgegeven in de periode 2014–2020.

20

**Vraag:**

- a. Wat is de reden dat het programma Fietsenstalling Amsterdam CS steeds eerder gepland wordt?
- b. Bij wie ligt de projectverantwoordelijkheid voor dit programma?
- c. Hoeveel kan er nog geschoven worden alvorens u het bedrag terugvordert en het inzet bij een ander project?

**Antwoord:**

a.

Ik neem aan dat hier sprake is van een verschrijving; er is helaas sprake geweest van vertraging i.p.v. eerdere planning. Het vinden van kosteneffectieve oplossingen is complexer gezien de ligging en ruimte bij Amsterdam CS. Ontwerp, fasering en vermijden van onaanvaardbare hinder voor reizigers is ingewikkeld vanwege de beperkte ruimte en vanwege alle andere projecten in uitvoering op het stationseiland. Overigens wordt nog dit jaar een realisatiebesluit genomen voor een of meer stallingen.

b.

In het laatste BO MIRT zijn met de gemeente en stadsregio afspraken gemaakt om nu snel een of meer stallingen op het Amsterdamse stationseiland te kunnen realiseren. Het Rijk neemt verantwoordelijkheid voor realisatie van circa 3000 fietsplaatsen op spoorgrond. De gemeente Amsterdam zal circa 7000 plaatsen realiseren op gemeentegrond. De kosten van deze stallingen zijn voor rekening van het Rijk.

c.

De problematiek voor het fietsparkeren op en rond Amsterdam Centraal is groot en urgent. Er liggen nu afspraken met alle partijen die realisatie dichterbij brengen. Mijn inzet is het huidige budget in te zetten voor de broodnodige stallingen, mits deze na verdere uitwerking nog steeds kosteneffectief zijn.

21

**Vraag:**

- a. Wat is de achtergrond van het programma Intensivering Spoor in Steden?
- b. Waarom zijn de uitgaven te hoog ingeschat?
- c. Wat wordt gedaan met de 7 miljoen euro die nog niet is uitgegeven?
- d. Wat is de doelstelling van dit programma?

**Antwoord:**

- a. Achtergrond is de subsidie «Regeling Eenmalige uitkering Spoorse doorsnijdingen» uit 2006 en de «Circulaire Spoorse doorsnijdingen tweede tranche» uit 2008. De middelen gekoppeld aan de Regeling zijn in 2006 aan 61 gemeentelijke projecten beschikbaar. De middelen gekoppeld aan de Circulaire uit 2008 zijn in 2009 t.b.v. 37 gemeentelijke projecten in het Gemeentefonds gestort.
- b. De uiteindelijk uitgaven zijn afhankelijk van of gemeenten de beschikte middelen daadwerkelijk in het verwachte jaar opvragen. Omdat lenM hier geen invloed op heeft, betreft het een inschatting.
- c. De niet uitgegeven 7 miljoen schuift daarmee door naar latere jaren. Gemeenten hebben, zoals opgenomen in de Regeling, tot 2017 de tijd om de beschikte middelen op te vragen.
- d. Doelstelling van zowel de Regeling als de Circulaire is het verminderen van de barrièrewerking van het spoor in stedelijke gebieden. Het Rijk levert een maximale bijdrage van 25% aan gemeentelijke projecten die hierop gericht zijn.

22

**Vraag:**

Wat gebeurt er met de onderbesteding ten bedrage van 14 miljoen euro van HSL-Zuid?

**Antwoord:**

Zie het antwoord op vraag 14 uit het jaarverslag van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

23

**Vraag:**

Hoe verhoudt de in het jaarverslag staande planning om voor de Noordoostcorridor in 2014 een projectbesluit te nemen zich met de intentie van de provincie om pas in 2015 een besluit over het project te nemen?

**Antwoord:**

Het project Verkeersruit Eindhoven (Noordoostcorridor) is een regionaal project waarvoor een rijksbijdrage is voorzien. Voor dit project neemt het rijk geen «projectbesluit», maar het geeft een «subsidiebeschikking» af. Deze beschikking was voorzien voor eind 2014, vandaar deze datum in het jaarverslag. Vanwege een motie van de Tweede Kamer dient de regio dit najaar een MKBA op te leveren. Pas daarna wordt definitief besloten tot een rijksbijdrage.

24

**Vraag:**

Kunt u een nadere toelichting geven over de redenen voor de vertraging van een aantal projectonderdelen onder artikel 15.03.01?

**Antwoord:**

De reden voor de vertraging van het onder tabel 15.03.01 genoemde projectonderdeel (ad 1), heeft betrekking op de latere oplevering van de bouw van een software applicatie «Verkeersmanagement Ondersteuning

voor de Scheepvaart» door de leverancier. Door de complexiteit van deze applicatie is de oplevering vertraagd. De bouw van deze applicatie is begin 2014 voltooid en op dit moment vinden er gebruikerstesten plaats. Door deze vertraging van VOS is ook de realisatie van IDOS 2 (informatie-diensten op schepen) vertraagd.

25

**Vraag:**

Wat waren de (on)voorzien risico's die zich niet hebben voorgedaan in 2013 met betrekking tot de lagere kasuitgaven op het project Mainportontwikkeling Rotterdam?

**Antwoord:**

In het kader van het project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) wordt een risicodossier bijgehouden waarin risico's inclusief eventuele beheersmaatregelen worden geregistreerd. Deze risico's zijn ook terug te vinden in de voortgangsrapportages van de verschillende deelprojecten onder de paragraaf risico's (als bijlagen gevoegd bij iedere VGR PMR). De belangrijkste risico's voor het Rijk komen terug in de hoofdtekst van de VGR zelf. De risico's hebben in 2013 niet geleid tot uitgaven, waardoor de kasrealisatie in dat jaar lager is.

26

**Vraag:**

Kunt u een toelichting geven ten aanzien van de overschrijding van de «Apparaatskosten RWS» in artikel 18.08.01?

**Antwoord:**

De overschrijding van 1,7 mln is een saldo van een aantal positieve en negatieve mutaties. Enerzijds is voor 3,1 mln. aan loon en prijsbijstelling ontvangen en is een aantal kleine taken aan RWS overgedragen, onder meer op het gebied van ARBO, juridische zaken en Lean&Green waarvoor ook budget aan de begroting van RWS is (totaal 2,6 mln.). Daar staat tegenover dat er voor ca 4 mln. budget is overgeheveld van RWS naar BZK ten behoeve van P-direkt.

27

**Vraag:**

Kunt u de hoogte van het onderhoudsbedrag van 29 miljoen euro voor de Betuweroute nader toelichten?

**Antwoord:**

Zie het antwoord op vraag 1.