

Vergaderjaar 2012–2013

33 605 A

Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2012

Nr. 6

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 6 juni 2013

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 2012 van het Infrastructuurfonds (Kamerstuk 33 605 A, nr.1).

De minister en de staatssecretaris hebben deze vragen beantwoord bij brief van 5 juni 2013. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Paulus Jansen

De griffier van de commissie,
Tijdink

- 1 **Vraag:**
Wat is de reden dat de voorbereidingstijd voor de projecten «Stroomlijn» en «Natuurcompensatie Perkpolder» meer tijd heeft gekost dan gepland?
- Antwoord:**
De voorbereiding van de maatregelen om de vegetatie van de uiterwaarden op orde te brengen (Stroomlijn) heeft meer tijd gekost dan verwacht. Hiervoor is een aantal oorzaken aan te wijzen:
- Het uitwerken en vastleggen van een effectieve aanpak (in een normatief kader met stroombanen) in de verkenningsfase kostte meer tijd dan voorzien;
 - Er zijn veel vergunningen nodig bij verschillende overheden ten behoeve van de ingrepen om de vegetatie op orde te brengen;
 - Het rivierengebied is, qua grondeigendom, erg versnipperd waardoor er veel grondeigenaren betrokken zijn bij de voorbereiding van de maatregel.
- De belangrijkste oorzaak van de langere voorbereidingstijd van het project Natuurcompensatie Perkpolder is het verbreden van projectscope van natuurcompensatie naar integrale gebiedsontwikkeling. De projectorganisatie moest hierop worden aangepast en de planning van de natuurcompensatie moest worden ingepast in de overall projectplanning van de integrale gebiedsontwikkeling Perkpolder.
- 2 **Vraag:**
Hoe wordt beheerst dat er voldoende water aan de Rijkswateren wordt geleverd? Zijn daar afspraken of regels over waar de buurlanden waardoor het water stroomt naar Nederland zich aan moeten houden?
- Antwoord:**
De hoeveelheid water in de Rijkswateren is afhankelijk van de aanvoer uit het buitenland (voornamelijk via de Rijn en de Maas) en van de binnenlandse aanvoer (via het regionale watersysteem). In tijden van zeer lage afvoer is alleen de Maas te reguleren door de buurlanden. De hoeveelheid Maaswater die Nederland ontvangt uit België is in die situatie afhankelijk van de hoeveelheid die bij Luik over het Albertkanaal naar Antwerpen wordt geleid. Afspraken over de verdeling van het Maaswater in periodes van lage afvoer zijn vastgelegd in een verdrag tussen Nederland en het Vlaamse Gewest van 1995. Uitgangspunt in het Maasafvoer-verdrag is een gelijk gebruik van water voor de economische doeleinden van Nederland en België, en de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de Gemeenschappelijk Maas. Het Maasafvoer-verdrag streeft bij lagere debieten naar een afvoer van minimaal 10 m³/s in de Grensmaas.
- Voor de Rijn is er geen vergelijkbare «regelknop», en bestaat een dergelijk verdrag niet. De Internationale Rijncommissie heeft in juli 2012 wel een rapport over de laagwaterperiodes in het Rijnstroomgebied in 2011 vastgesteld. Naast meer aandacht voor laagwater gaat de Rijncommissie onderzoeken op welke wijze er tot een verdeling gekomen kan worden van de koelcapaciteit van het Rijnwater in periodes met een verhoogde watertemperatuur en lage afvoer. Samen met andere gevolgen van klimaatverandering voor het Rijnstroomgebied zijn dit onderwerpen voor een Rijnministersconferentie die op 28 oktober 2013 is gepland.

- 3 **Vraag:**
Welke projecten zijn er in 2012 niet tijdig gerealiseerd in het kader van het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswaterstaat?
- Antwoord:**
Het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswaterstaat richt zich op het halen van doelstellingen voor de Kaderrichtlijn Water in 2015. In 2015 zal aan de Europese Commissie worden verantwoord welke wijzigingen op het maatregelenprogramma precies hebben plaatsgevonden, conform bijlage 7 van de Kaderrichtlijn Water.
In 2012 is inderdaad een aantal maatregelen uit de werkplanning naar voren gehaald, en andere maatregelen duren langer of zijn naar achteren geplaatst. Dit in verband met verschillende redenen, zoals kosten-effectiviteit en uitvoeringstechnische aspecten. Op het totaal van 300 maatregelen gaat het om een tiental maatregelen waarvan de planning is veranderd.
Gezien de doelstelling die in 2015 ligt, is «niet tijdig realiseren» echter nog niet aan de orde.
- 4 **Vraag:**
Zijn de gereserveerde middelen met betrekking tot de synergie tussen de Kaderrichtlijn Water en Waterbeleid 21e eeuw in 2012 ook 1-op-1 overgedragen aan de provincies?
- Antwoord:**
De synergiemiddelen van de landelijke projecten zijn 1-op-1 overgedragen aan de provincies. De gereserveerde middelen voor de stedelijke projecten zijn niet overgedragen aan de provincies, maar deze middelen worden beschikt krachtens een specifieke uitkeringsregeling, de Tijdelijke regeling eenmalige uitkering stedelijke synergieprojecten Kaderrichtlijn Water (Stcrt, 2 juli 2009). Begunstigden in deze regeling zijn gemeenten en waterschappen.
- 5 **Vraag:**
Kunnen de financiële consequenties voor publiek-private samenwerkingsconstructies (PPS) van infrastructuurprojecten, zoals bij de Wijkertunnel en de Design Build Finance Maintain (DBFM-) projecten, inzichtelijk worden gemaakt? Hoeveel is er in 2012 aan uitgegeven en wordt er op dit moment meer of minder uitgegeven aan deze projecten dan bij de aanleg werd geraamd?
- Antwoord:**
De financiële consequenties van infrastructuurprojecten waarbij sprake is van een geïntegreerde contractvorm – zoals de Wijkertunnel en de DBFM-projecten – worden op artikelonderdeel 12.04 separaat begroot en verantwoord. In 2012 is er ten opzichte van de begroting € 18 miljoen minder uitgegeven aan deze projecten dan was begroot (zie pag. 40 jaarverslag IF).
Voor DBFM-contracten geldt dat na financial close in de begroting de meerjarige geplande kasreeksen worden opgenomen. Raming en budget zijn op dat moment in evenwicht. De feitelijke realisatie in enig jaar kan vervolgens hoger of lager uitvallen als gevolg van onder meer scopewijzigingen, het moment waarop de aanleg voltooid wordt, beschikbaarheidscorrecties, prestatiekortingen in de exploitatiefase of prijspeilaanpassingen. De verschillen worden in het jaarverslag toegelicht. In het geval van de Wijkertunnel is de te betalen vergoeding afhankelijk van het aantal voertuigen dat gebruik maakt van de tunnel. Bij de andere projecten is dit principe niet meer toegepast en is sprake van een vooraf vastgestelde vergoeding voor beschikbaarheid.

- 6 **Vraag:**
Welke projecten hebben er naast de DBFM-contracten Schiphol-Amsterdam-Almere A1/A6 en N33 Assen – Zuidbroek nog meer aan bijgedragen dat het verplichtingenbudget fors is overschreden?
Antwoord:
De aangegane verplichtingen voor Schiphol-Amsterdam-Almere A1/A6 en N33 Assen – Zuidbroek bedroegen circa € 2 miljard. Dit betekent dat de volledige overschrijding van het verplichtingenbudget aan deze projecten kan worden toegeschreven.
- 7 **Vraag:**
Welke factoren liggen ten grondslag aan de lagere budgetbehoefte met betrekking tot het basispakket verkeersmanagement gedurende 2012?
Antwoord:
In de begroting waren onder meer onderhoudskosten voor verkeerscentrales opgenomen als uitgaven voor basispakket verkeersmanagement (12.01.01). Deze uitgaven worden met ingang van 2012 verantwoord onder 12.02.01 basispakket Beheer en Onderhoud. De lagere budgetbehoefte op dit artikelonderdeel betreft dus een technische mutatie.
- 8 **Vraag:**
Welke afspraken lagen ten grondslag aan de overschrijding van € 207 miljoen aan beheer en onderhoud en waarom zijn deze afspraken niet bij voorbaat in de begroting voor 2012 verwerkt?
Antwoord:
Het betreft hier geen extra middelen, maar de invulling van de afspraken conform bijlage 4.2 in de begroting van het Infrastructuurfonds 2012 (pag. 107). Deze middelen waren nog niet in de begroting 2012 op de juiste jaren verwerkt, omdat dit ten koste zou gaan van budgettaire ruimte die nodig zou zijn voor investeringen in verbetering van de bereikbaarheid. Dit is inmiddels aangepast, waardoor nu de budgetten in evenwicht zijn gebracht met de programmering (voor de gehele planperiode tot met 2028). Deze mutatie ziet u bij VJN 2013.
- 9 **Vraag:**
Welke projecten hebben naast de overheveling van het project A15 Maasvlakte – Vaanplein nog meer bijgedragen aan de lagere realisatie in de post «Aanleg van infrastructuur» en wat waren hiervan de oorzaken?
Antwoord:
In de tabel 12.03.01 op pagina 36 van de Jaarverslag Infrastructuurfonds is de lagere realisatie per project gespecificeerd.

- 10 **Vraag:**
Waarom is er voor gekozen de jaarlijkse betaling voor het PPS-contract A59 af te kopen? Vallen de totale realisatiekosten hierdoor hoger of lager uit dan geraamd?
- Antwoord:**
Eind 2000 is tussen de Minister van Infrastructuur en Milieu en de Provincie Noord-Brabant een overeenkomst gesloten waarbij de Provincie middels publiek-private samenwerking (PPS) de aanleg van de A59 vervroegd zou realiseren. Afspraak is dat IenM bijdraagt aan de door de Provincie aan private partijen te betalen beschikbaarheidsvergoeding (t.b.v. aanleg, beheer en onderhoud). Door de bijdrage voor de aanleg in één keer af te lossen vervallen de relatief hoge rentelasten die destijds zijn overeengekomen en is er sprake van financieel voordeel. Het voorstel voor afkoop van de verplichting jegens de Provincie is vóóraf getoetst door de ADR op rechtmatigheid en doelmatigheid en is gemeld bij Najaarsnota 2011.
- 11 **Vraag:**
Zijn er nog meer PPS-contracten die voortijdig zullen worden afgekocht?
- Antwoord:**
De afkoop betrof de afkoop van een Rijksbijdrage aan de provincie en niet een afkoop van DBFM-contract. Voor de andere PPS-contracten bestaat er geen intentie deze contracten voortijdig af te kopen.
- 12 **Vraag:**
Welk bedrag is bij Najaarsnota tegengeboekt en op welke projecten is de kasschuif ten behoeve van het brede financiële beeld gerealiseerd?
- Antwoord:** Verwezen wordt naar de tweede suppletoire begroting 2012 van het Infrastructuurfonds samenhangende met de Najaarsnota (Kamerstukken II, 2012–2013, 33 480 A, nr. 2), waar in de tabel op bladzijde 15 zichtbaar is dat er 167 mln op de kasschuif ten behoeve van het rijksbrede financiële beeld is tegen geboekt. Uit dezelfde tabel is af te lezen dat dit met name op de projecten A1/A6/A9 Schiphol – Amsterdam – Almere, N61 Hoek – Schoon-dijke, A9 Omlegging Badhoevedorp, N18 Varsseveld – Enschede en Benutting is gerealiseerd.
- 13 **Vraag:**
Waarom is er voor gekozen om de streefwaarde op 80% van de gevallen te zetten, met betrekking tot de indicator dat op de drukste trajecten van het rijkswegennet de aanrijtijd bij incidenten in de spits ten hoogste 15 minuten bedraagt? Zou een streef-waarde niet hoger moeten zijn?
- Antwoord:**
In de begroting worden realistische streefwaarden opgenomen. De streefwaarde van 80% – voor aanrijtijden van ten hoogste 15 minuten bij incidenten – op de drukke delen van het wegennet is realistisch maar ook ambitieus. Het is inderdaad wenselijk om juist op de drukke delen de aanrijtijd te minimaliseren. Het is echter als gevolg van de drukte ook moeilijker om dit op deze wegvakken te realiseren. Het op deze wegvakken vaak niet beschikbaar zijn van de vluchtstrook als gevolg van gerealiseerde spitsstroken speelt daarbij ook een rol. Zoals blijkt uit de cijfers is de realisatie op de drukke wegvakken conform de streefwaarde. Op de minder drukke wegvakken lukt het wel om boven de streefwaarde uit te komen.

- 14 **Vraag:**
Waardoor is de foutieve areaal-informatie veroorzaakt en zijn er meer aspecten waarbij de areaaladministratie niet adequaat zou kunnen zijn?
Antwoord:
Rijkswaterstaat heeft de afgelopen jaren intensief gewerkt aan het verbeteren en actueel houden van de areaalinformatie. Daarbij wordt de kwaliteit van de informatie getoetst en waar nodig worden verbeteringen doorgevoerd. Dat kan tot aanpassingen leiden zoals in 2012 is gebeurd bij het aantal kilometers rijbaan met signalering. Oorzaak was een niet juiste invoer in de basisadministratie. In de begroting wordt altijd de op dat moment best beschikbare informatie weergegeven. Verdere toekomstige verbeteringen zijn daarbij niet uitgesloten. In het kader van een transparante verantwoording wordt een dergelijke bijstelling – net zoals in 2012 is gebeurd – vermeld als toelichting bij de cijfers.
- 15 **Vraag:**
Waren de begroting en realisatie van het correctief onderhoud van wegen door vorstschade met elkaar in evenwicht? Wat impliceert dit voor toekomstige begrotingen?
Antwoord:
De jaarlijkse omvang van de vorstschade is sterk afhankelijk van het verloop van het winterweer en daardoor niet te voorspellen. De in de begroting voor beheer en onderhoud meerjarig beschikbare middelen vormen het kader voor de onderhoudsprogrammering. Dit betekent dat bij extra kosten als gevolg van vorstschade in beginsel andere werkzaamheden naar achteren worden geschoven om meerjarig binnen het budgettaire kader te blijven. Er wordt niet op voorhand een reservering getroffen voor vorstschade.
- 16 **Vraag:**
Wie was verantwoordelijk voor de problemen met de tunneltechnische installaties in de Leidsche Rijntunnel en op de N35 Zwolle-Almelo?
Antwoord:
Er is de laatste jaren veel onduidelijkheid geweest over de eisen die gesteld worden aan de tunneltechnische installaties, waarmee de veiligheid en beschikbaarheid van de tunnels geborgd moeten worden. Dit leidde tot langdurige discussies en herontwerpen van de installaties. Om deze onduidelijkheid weg te halen, heb ik een wetswijziging van de wet aanvullende regels wegtunnels voorbereid en een standaarduitrusting opgesteld (Dit is aangekondigd in het actieplan wegtunnels van 2010, Kamerstuk 29 296, nr.7). De wetswijziging is eind vorig jaar door uw Kamer aanvaard. Voor de projecten Leidsche Rijntunnel, 2^e Coentunnel en N35 Zwolle-Almelo kwamen deze oplossingen te laat om er vol van te profiteren, aangezien de projecten al in uitvoering waren.
- 17 **Vraag:**
Komen de totale kosten van het project A2 Passage Maastricht tot op heden wel overeen met de begroting?
Antwoord:
In het project A2 Passage Maastricht werken Rijk en regionale overheden samen. De gemeente Maastricht en de provincie dragen ook bij in de realisatie van het project. In de begroting zijn alleen de kosten van het Rijk opgenomen. In de begroting 2012 en 2013 is als totaal benodigd budget € 564,5 miljoen opgenomen. In de Voorjaarsnota 2013 worden de meerkosten van de tunneltechnische installaties ad € 47,5 miljoen verwerkt.

- 18 **Vraag:**
Wie was verantwoordelijk voor de problemen met de tunneltechnische installaties in de nieuwe Coentunnel?
Antwoord:
Zie antwoord vraag 16 Jaarverslag Infrastructuurfonds
- 19 **Vraag:**
Wat is exact het bedrag aan onderhoud voor de Betuweroute? Kan dat bedrag worden toegelicht?
Antwoord:
De totale uitgaven Betuweroute bedragen € 52 miljoen inclusief BTW (tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering, artikel 13.02.04). Exclusief BTW is dit € 44 miljoen en bestaat uit de volgende onderdelen:

Kosten uitbesteed werk Keyrail	31
Personeel en overige lasten Keyrail	6
Totaal uitgaven Keyrail	37
Brandweer Kijfhoek	4
Regie ERTMS en MER-evaluatie	3
Totaal uitgaven ProRail	7
Totaal uitgaven Betuweroute (excl. BTW)	44

- In de «spoorbijlage», onderdeel B, is opgenomen dat Keyrail € 37 miljoen (excl. BTW) heeft ontvangen: € 27 miljoen van ProRail en € 10 miljoen aan gebruiksvergoeding vervoerders.
- 20 **Vraag:**
Waarom is er bij het beheer en onderhoud van het spoor minder gerealiseerd dan begroot met betrekking tot de categorieën grote onderhoudsprojecten en kleine infra & overige projecten?
Antwoord:
Grote onderhoudsprojecten betreffen de vervangingsinvesteringen. De belangrijkste reden voor de lagere besteding is dat als uitvloeisel van het «ProRail-Programma 2012–2015» op een aantal trajecten aanzienlijke aanpassingen aan de infrastructuur staan gepland in het kader van verdere verhoging van de veiligheid en betrouwbaarheid van het spoor. Hierdoor is, op deze trajecten, een aantal reguliere vervangingen van de bovenbouw te komen vervallen of wordt op een later tijdstip gedaan om onnodige kapitaalvernietiging tegen te gaan. Daarnaast is een aantal levensduur verlengende maatregelen genomen om verlaging van de Life Cycle Costs te realiseren, dit mede om invulling te geven aan de spoorsector brede taakstelling uit het vorige regeerakkoord.

Op de programma's «Kleine functiewijzigingen» en «Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten» is een deel van de uitgaven naar achteren geschoven omdat ook de planning van deze projecten is opgeschoven. Voor het programma «Kleine functiewijzigingen» hangt dit samen met het hierboven genoemde «ProRail-Programma 2012–2015». Binnen het programma «Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten» zijn projecten die samenhangen met PHS en OV-SAAL getemporiseerd, in afwachting van de uitkomsten van de heroverwegingen die op deze projecten plaatsvindt, mede in het kader van de Lange Termijn Spoor Agenda. Van de voor het «Actieplan groei op het spoor» gereserveerde middelen is een deel vrijgevalLEN en een deel doorgeschoven naar 2013. De vrijval heeft betrekking op een lager extra treinaanbod dan oorspronkelijk was voorzien. Het doorgeschoven deel heeft betrekking op de middelen voor de zogenaamde P+R-voorzieningen, waarvoor het overleg met decentrale overheden meer tijd in beslag neemt. Ten slotte was op artikel 13.02.05 ook de nog te verdelen prijsbijstelling 2011 geparkeerd (MIRT-projectenboek 2012, pagina 345), welke uiteindelijk is toegevoegd aan «Regulier onderhoud».

21 **Vraag:**

Is er geld uitgegeven aan de verbeterde versie Automatische Treinbeïnvloeding (ATB) in 2012? Zo ja, hoeveel?

Antwoord:

In 2012 is door ProRail € 9 miljoen (excl. BTW) uitgegeven op het «Programma Stoptonend sein» (ATB-Vv).

22 **Vraag:**

Wat is de reden dat de planuitwerking van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) meer tijd vergde dan was gedacht?

Antwoord:

Tijdens de planuitwerking bleek bij meerdere projecten dat een milieueffectrapportage moest worden opgesteld voor er een tracebesluit (TB) genomen kan worden. Dit heeft tot enige vertraging bij de planuitwerkingen geleid. Deze vertraging bij de planuitwerking hoeft niet te leiden tot een vertraging van de oplevering van PHS. De verwachting is dat de eerste oplevering van een PHS project de verbetering van de sporenlay-out bij het station Utrecht Centraal zal zijn, het doorstroomstation Utrecht. De oplevering hiervan staat gepland voor 2016. Dit is conform de eerder aan de Kamer gemelde versnelling van 2018 naar 2016.

23 **Vraag:**

Wat is de reden dat de contractvoorbereiding voor het programma Groot Onderhoud Damwanden Amsterdam-Rijnkanaal meer tijd vraagt?

Antwoord:

Bij dit project wordt er nadrukkelijk naar gestreefd om het onderhoud aan de damwanden kostenoptimaal uit te voeren. Hiertoe is aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de toestand van de damwanden en besparingsmogelijkheden in de onderhoudsaanpak. Deze nadere beschouwing heeft geleid tot een significante optimalisatie van de geplande maatregelen en reductie in kosten met behoud van de doelstellingen ten aanzien van veiligheid en functionaliteit. Alhoewel de contractvoorbereiding hierdoor wel meer tijd heeft gevegd dan oorspronkelijk gepland, is de verwachting dat de oplevering conform planning (en mogelijk zelfs eerder) zal plaatsvinden.

24

Vraag:

Wanneer verwacht u meer duidelijkheid over de eventuele claim van High Speed Alliance (HSA)? Waar is dit van afhankelijk?

Antwoord:

Er is nog geen claim van HSA ontvangen. Een eventuele claim van HSA zou gericht kunnen zijn op verminderde beschikbaarheid van de infrastructuur voor hogesnelheidstreindiensten in de jaren tot en met 2012. De hoogte van een eventuele claim is afhankelijk van het verwerken van de metingen van ProRail inzake punctualiteit en uitval. Ik verwacht hierover op zijn vroegst na de zomer duidelijkheid.