

Vergaderjaar 2014–2015

34 085 A

**Wijziging van de begrotingsstaat van het
Infrastructuurfonds voor het jaar 2014
(wijziging samenhangende met de Najaarsnota)**

Nr. 3

**VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN
ANTWOORDEN**

Vastgesteld 12 december 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer verslag uit te brengen in de vorm van een lijst van vragen met de daarop gegeven antwoorden.

De vragen zijn op 4 december 2014 voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Milieu. Bij brief van 11 december 2014 zijn ze door de Minister van Infrastructuur en Milieu beantwoord.

Met de vaststelling van het verslag acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,
Tijdink

1. Kunt u toelichten hoe het mogelijk is dat de wijzigingsbeschikking aan ProRail lager uitvalt, doordat een deel van de vervangingsinvesteringen doorschuift naar 2015?

Bij de initiële subsidieverlening 2014 aan ProRail kon niet de volledige aanvraag worden gehonoreerd, hiervoor moest eerst een kasschuif naar 2014 plaatsvinden, welke bij de Miljoenennota 2015 is doorgevoerd (€ 38 mln). Bij de wijzigingsbeschikking 2014 zou dit dan worden rechtgetrokken. Bij de derde kwartaalrapportage 2014 heeft ProRail echter gemeld een deel van de geplande vervangingsinvesteringen door te schuiven naar latere jaren. Hierdoor is een deel van de begrote beschikbare middelen niet al in 2014 voor ProRail nodig maar pas in latere jaren. Op het Infrastructuurfonds schuift het geld door naar 2015.

2. Heeft de vertraging bij de pilot Amsterdam-Utrecht met het European Rail Traffic Management System (ERTMS) invloed op de uitrol van ERTMS? Zo ja, op welke wijze en gaat dit leiden tot extra kosten in de toekomst? Zo ja, in welke omvang?

De verlenging van de pilot Amsterdam-Utrecht met ERTMS zal geen invloed hebben op de uitrol van ERTMS. De pilot is gericht op het opdoen van operationele ervaring met ERTMS dual-signalling. De lessen die hierbij worden geleerd zouden sowieso terugkomen in de verdere uitwerking van de plannen. Over kosten daarvan kan pas iets gezegd worden nadat de pilot is afgerond. De verlenging an sich is daar niet van invloed op. Per onderzoeksvraag zal het programma bekijken op welke wijze deze om kan en zal gaan met de aanbevelingen. Als er gevolgen zijn voor de kosten zal dat gemeld worden in de voortgangsrapportage ERTMS.

3. Kunt u toelichten welke faunavoorzieningen er worden bedoeld in de zin «Een deel van de «kleine faunavoorzieningen» zijn opgeleverd»?

De kleine faunavoorzieningen waaraan gerefereerd wordt betreft elf kleinere faunavoorzieningen die onder één contract zijn opgenomen voor Noord-Brabant en Limburg.

4. Kunt u een overzicht geven van alle vertragingen onder het Programma Kleine Functiewijzigingen en de oorzaken daarvan?

In beginsel worden in de ontwerpfase van kleine functiewijzigingen, voorafgaand aan het realisatiebesluit, alleen indicaties afgegeven ten aanzien van de oplevertermijn. Hoewel ProRail zich inspant om de afgegeven indicaties ook daadwerkelijk waar te maken, kunnen er uiteenlopende redenen zijn waarom de doorlooptijd langer dan vooraf aangegeven uitvalt:

- In het geval informatie van derden nodig is (ten behoeve van vraagarticulatie, eigendomsverhoudingen, etc.)
- Als gevolg van (in eerste instantie onvoorziene) technische complexiteit
- Ten gevolge van vergunningverlening (onder andere milieuvergunningen) en eventuele daarmee samenhangende procedures
- Ten gevolge van de aanvraag en het verlenen van treinvrije periodes voor het uitvoeren van de werkzaamheden
- Ten gevolge van wettelijke procedures met betrekking tot aanbestedingen
- Ten gevolge van scopewijzigingen gedurende het project.

5. Hoe kan het zijn dat ProRail te laat een rekening stuurt bij het deelproject Zwolle Spoort?

Er is geen sprake van te laat verzenden van een rekening door ProRail. ProRail mag bij lenM alleen die werkzaamheden in rekening brengen die daadwerkelijk zijn uitgevoerd en door de aannemer bij ProRail in rekening zijn gebracht. Voor het project Zwolle Spoort zijn de werkzaamheden wel uitgevoerd maar heeft de aannemer zijn factuur nog niet ingediend. De betreffende uitgaven waren wel door ProRail geprognosticeerd voor 2014.

6. Komt er wel een fietstunnel in Leeuwarden? Hoe zit dat?

De gemeente Leeuwarden heeft afgelopen zomer besloten dat er geen fietstunnel onder het emplacement in Leeuwarden komt. Dit staat echter los van het feit dat hier gedurende de planstudie wel rekening mee is gehouden en navenant planstudiekosten voor zijn gemaakt.

7. Wat voor uitgaven worden er gedaan onder artikel 13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer?

In het realisatieprogramma goederenvervoer worden de uitgaven gedaan ten behoeve van goederenvervoerprojecten die in realisatie zijn of binnenkort in uitvoering genomen worden. Zie voor de specifieke projecten de tabel op pagina 39 van de begroting van het Infrastructuurfonds 2015.

8. Wanneer wordt het besluit inzake de dekking van de zogenoemde tax adjustments (aanpassingen van de beschikbaarheidsvergoeding in verband met belastingaanpassingen) verwacht? Kan een nadere toelichting worden gegeven op de gevolgen?

In het contract tussen de Staat en Infrasppeed is een clause opgenomen inzake de fiscaal aftrekbare rentekosten van Infrasppeed. Deze komt er op neer dat Infrasppeed mogelijk meer vennootschapsbelasting moet betalen aan de Belastingdienst (dan waarmee nu in de beschikbaarheidsvergoeding rekening is gehouden), maar hiervoor dan wel wordt gecompenseerd via een hogere beschikbaarheidsvergoeding. Deze wijziging is voor zowel de Staat als Infrasppeed budgettair neutraal, maar loopt wel via de begrotingen van lenM (hogere uitgaven) en Financiën/Belastingdienst (hogere ontvangsten). De verwachting is dat besluitvorming hierover in de eerste helft van 2015 plaatsvindt.

9. Wat doet Infrasppeed nog allemaal aan de Hogesnelheidslijn(HSL)-Zuid en wat is de taakverdeling met ProRail?

Infrasppeed is verantwoordelijk voor de levering van een beschikbare en veilig bereidbare HSL-Zuid infrastructuur. Daarnaast zorgt Infrasppeed voor eventuele wijzigingen aan de HSL-Zuid infrastructuur. ProRail is wettelijk beheerder van de HSL-Zuid infrastructuur en zorgt voor de verkeersleiding, capaciteitsverdeling en is de manager van het contract tussen de Staat en Infrasppeed.

10. Waarom zien Fryslân en Groningen dit jaar af van een uitkering uit het budget voor concrete bereikbaarheidsprojecten uit het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn?

Een deel van het taakstellende budget voor de Concrete bereikbaarheidsprojecten RSP is bestemd voor projecten waarvoor de regio de rol van contracterende partij vervuld. De provincies Fryslân en Groningen hebben aangegeven hiervoor in 2014 geen aanvullend budget nodig te hebben, in tegenstelling tot de gemeente Assen die € 57 mln heeft gevraagd en uitgekeerd gekregen via het Gemeentefonds.

11. Is het waar dat één op de drie projecten uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) op het hoofdwegennet in 2014 vertraagd is, terwijl dat in 2012 nog maar 15% was? Zo ja, waar wordt dit door veroorzaakt en hoe wordt het opgelost?

Nee, dat is niet juist. Ten opzichte van de ontwerpbegroting 2014 zijn alleen de openstellingsmijlpalen voor Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen (IDVV), Quick Wins Binnenhavens, Lichtenen IJmuiden en Keersluis Zwartsuis vertraagd. Voor de overige mijlpalen verwijs ik naar het MIRT Projectenboek 2015. Verder zijn er in de Najaarsnota bij vier van de achttien projecten kasmatige aanpassingen gemeld, namelijk bij: Dynamisch Verkeersmanagement, Walradarsystemen, Amsterdam-Rijnkanaal-verwijderen-keersluis-Zeeburg en Maasroute-modernisering-fase-2. In 2012 zijn bij acht van de vierentwintig projecten kasmatige aanpassingen gemeld. De significante verschillen zijn toegelicht (zie tabel 15.03.01 realisatieprogramma).

12. Hoe staat het met de problemen met de berging van de Baltic Ace?

In overleg met de aannemer is een alternatieve bergingsmethode doorgesproken en deze wordt voorbereid. Voordat tot uitvoering wordt overgegaan, worden de weereffecten van deze winter op het wrak nog nagegaan. De berging is nog steeds in 2015 voorzien.

13. Hoe kan het zijn dat in het Infrastructuurfonds de uitgaven voort ERTMS omlaag gaan, terwijl deze in de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu omhoog gaan?

Op artikel 17.07.02 van het Infrastructuurfonds worden de uitgaven verantwoord ten behoeve van de landelijk uitrol (i.c. het programma) ERTMS, terwijl in de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (Hoofdstuk XII) de door NS gemaakte kosten ten behoeve van de reeds in uitvoering zijnde ERTMS-pilot Amsterdam-Utrecht en het ERTMS expertisecentrum zijn opgenomen. Het betreffen dus verschillende projecten.

14. Hoeveel woningen gaat Rijkswaterstaat (RWS) kopen onder artikel 18.06 (Externe veiligheid) en waarom doet juist RWS dat? Hoe wordt dit gedekt?

Door Rijkswaterstaat zijn tot nu toe reeds 7 woningen aangekocht. Het voornemen is de komende jaren nog 28 woningen aan te kopen. Daarnaast kan het noodzakelijk zijn aanvullend nog eens 6 woningen aan te kopen. Indien dit laatste aan de orde komt, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd. Rijkswaterstaat is belast met de uitvoering omdat het de uitvoeringsorganisatie van het Ministerie van IenM is. Dekking van de uitgaven verbonden aan de uitvoering kunnen worden gevonden onder artikel 18.06 van het Infrastructuurfonds.

15. Is het een probleem dat er een budgettair tekort van 77 miljoen euro is ontstaan op artikel 12 (Hoofdwegennet) omdat wordt gewerkt met een overprogrammering? Zo ja, hoe wordt dat opgelost?

De hogere uitgaven in 2014 op artikel 12.03 Aanleg (Hoofdwegennet) kunnen elders binnen het Infrastructuurfonds worden opgevangen en leiden fondsbreed niet tot een kastekort. De totale projectbudgetten over de planperiode van het Infrastructuurfonds blijven ongewijzigd.

16. Welke vertraging is er bij de Goederencorridor Rotterdam-Genua?

De contracten voor vernieuwing van de bovenleiding (25 kV) en voor de levering van de hoogspanning (150 kV) door leverancier TenneT zijn, in tegenstelling tot de eerdere verwachting, niet in het najaar 2014 getekend omdat de onderhandelingen met de aannemer voor alle verbouwingswerkzaamheden nog niet zijn afgerond. Deze vertraging heeft geen gevolgen voor de planning van de realisatie van het project Zevenaar.

17. Kunt u toelichten wat er met de volgende passage wordt bedoeld: «Ten behoeve van het project Pilot ERTMS (deel NS) wordt een bedrag ad € 9,2 miljoen overgeboekt naar HXII artikel 16 Spoor»?

De gelden voor de pilot dual-signalling ERTMS op Amsterdam-Utrecht zijn vrijgemaakt op het Infrastructuurfonds via het amendement Slob (Kamerstukken II, 32 500 A, nr. 65 dd 15 december 2010). De werkzaamheden ten behoeve van de pilot worden deels door ProRail en deels door NS uitgevoerd. De uitgaven van ProRail worden verantwoord op het Infrastructuurfonds en de uitgaven van NS worden verantwoord op Hoofdstuk XII. Omdat vooraf moeilijk in te schatten is welke uitgaven door NS gedeclareerd worden, is besloten deze overboeking jaarlijks bij Najaarsnota te verwerken door middel van een overboeking vanuit het Infrastructuurfonds artikel 13.03 naar Hoofdstuk XII. In 2014 bleken de door NS gemaakte uitgaven € 9,2 mln te bedragen.

18. Kunt u toelichten wat er wordt bedoeld met de passage: «€ 4 miljoen wordt vanuit artikelonderdeel 13.03 Aanleg spoor overgeboekt naar artikelonderdeel 13.08 Investeringsruimte en wordt ingezet voor minregel investeringsruimte. De € 4 miljoen bestaat uit een maximale bijdrage van € 2,5 miljoen aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voor een exploitatieverlies in relatie tot vervanging van de treindienst o.a. IC Den Haag – Brussel € 2,5 miljoen en € 1,5 miljoen aan de NS indien het de stoptrein Roosendaal – Antwerpen wordt versneld. Beide zaken zijn in 2014 niet gerealiseerd»?

lenM heeft in de ontwerpbegroting het budgettaire probleem dat is ontstaan door het niet (volledig) uitkeren van de prijsbijstelling 2013 en 2014 gedekt uit de resterende Investeringsruimte per investeringsdomein. Er resteert wel een kasritmeprobleem, dat apart zichtbaar is gemaakt via een minregel binnen de Investeringsruimte. lenM lost dit uiterlijk bij ontwerpbegroting 2017 op, maar zo mogelijk eerder bij een eerstvolgende herijking van het Investeringsprogramma. Nu er dit jaar € 4 mln vrijvalt, wordt dit met voorrang ingezet om dit kasritmeprobleem te helpen oplossen.

Met betrekking tot de vrijval het volgende. Op 3 december 2012 is de Kamer per brief geïnformeerd (Kamerstukken II, 22 026, nr. 371) over afspraken met NMBS over de internationale HSL-verbindingen met België. Een van de afspraken betreft de evenwichtige financiering door Nederland en België van de onrendabele treindienst Breda-Antwerpen. Nederland zal jaarlijks een bedrag tussen de € 2,5 mln tot € 3,5 mln bijdragen in de grensoverschrijdende verbindingen. De exacte hoogte van dit bedrag is afhankelijk van de mate waarin sprake is van een exploitatieverlies en de mate waarin het is gelukt om reistijdwinst te realiseren tussen Roosendaal en Antwerpen. In 2013 was geen sprake van een exploitatieverlies op de IC Den Haag – Brussel. In 2013 en 2014 is het niet gelukt om de stoptrein Roosendaal – Antwerpen te versnellen. Daardoor kan een hiervoor gereserveerd bedrag van € 4 mln vrijvallen.