Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2019–2020

35 300 A Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2020

Nr. 14

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 15 november 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, 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 24 september 2019 voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 8 oktober 2019 zijn ze door de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat beantwoord.

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Rijkers

kst-35300-A-14
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2019

1 **Vraag:**
Welk deel van het programma de Impuls Fiets van in totaal 345 miljoen euro is bestemd voor het veiliger maken van fietsinfrastructuur?
Antwoord:
Van de 345 miljoen euro wordt ongeveer 160 miljoen euro ingezet voor de realisering van snelfietsroutes door de decentrale overheden. Bij snelfietsroutes gaat het dan om hoogwaardige vrijliggende fietspaden. Deze paden zijn vaak breder en kruisen zo min mogelijk met autoverkeer. Fietsroutes die worden opgewaardeerd tot snelfietsroutes betekent dan ook in veel gevallen een verbetering van de veiligheid.

2 **Vraag:**
Hoe worden de middelen (in totaal 345 miljoen euro) voor het programma Impuls Fiets besteed?
Antwoord:
Tijdens de Bestuurlijke overleggen MIRT van 2018 zijn met alle landsdelen concrete afspraken gemaakt over de inzet van de 100 miljoen euro fietsgelden uit het regeerakkoord. Dat leidt, samen met de regionale financiering, tot een totaal van ongeveer 345 miljoen euro aan concrete projecten. De rijksbijdrage voor de snelfietsroutes betreft 26 miljoen euro. De rijksbijdrage voor de snelfietsroutes wordt evenredig verdeeld over de provincies en stadsregio's: ieder 1,857 miljoen euro. Hiermee worden 16 snelfietsroutes gerealiseerd. Voor de stationsstallingen draagt het Rijk 74 miljoen euro bij. Voor fietsparkeren bij stations is een financiële bijdrage voor de realisatie van circa 35.000 fietsparkeerplaatsen toegezegd: 4 complexe ingebouwde voorzieningen en 29 maaiveldstallingen. Ook is aan 17 complexe locaties een rijksbijdrage voor het opstellen van voorbereidingsplannen toegezegd. In tranche II (BO MIRT 2019) en in 2020 zal worden bezien welke nieuwe toezeggingen kunnen worden gedaan uit het beschikbare bedrag en de extra 75 miljoen euro uit het Klimaatakkoord voor fietsparkeren bij stations.

3 **Vraag:**
Is het totaalbedrag voor het Infrastructuurfonds voor de periode 2019–2024 de uitkomst van het gesprek binnen het kabinet over een grotere overprogrammering?
Antwoord:
In het totaalbedrag van het IF zijn de nieuwe kasritmes naar aanleiding van de onderuitputtingsanalyse verwerkt. Door dit Kabinet wordt opnieuw ingezet om het risico op onderbestedingen te verkleinen. De hoogte van overprogrammering is € 294 miljoen in het uitvoeringsjaar (2019). Over de begrotingsperiode 2019–2024 is er een overprogrammering van € 1.464 miljoen.

4 **Vraag:**
Wat is de verklaring voor de stijging van het budget in 2020 en de daling ervan vanaf 2022?
Antwoord:
Het kabinet heeft in het regeerakkoord besloten tot een impuls van € 2 miljard waarvan € 500 miljoen in 2018, € 1 miljard in 2019 en € 500 miljoen in 2021. In de ontwerpbegroting 2019 is middels een kasschuif € 700 miljoen verschoven. Hierdoor is het budget in de begroting 2020 opgehoogd met € 300 miljoen en in 2021 is het budget met € 400 miljoen opgehoogd. Als gevolg hiervan is er ten opzichte van eerdere jaren in 2022 een incidenteel dal in het IF budget.

5 **Vraag:**
Zijn na de afronding van de programma's Meer Veilig 3 en Veilige Bermen alle locaties met een relatief hoog veiligheidsrisico aangepakt? Zo nee, hoeveel locaties blijven er over? Kunt u daarbij een inschatting geven van het benodigde budget voor de aanpak van deze locaties?
Antwoord:
Rijkswaterstaat werkt momenteel hard aan de uitvoering van het programma voor Rijkswegen. Met de beschikbare financiële middelen kunnen niet alle geïdentificeerde locaties aangepakt worden. Met een risico-gestuurde aanpak zijn voor 390 van de 1400 in 2016 geïnventariseerde locaties met obstakels in obstakel-vrije zone langs autosnelwegen van het Rijk maatregelen vastgesteld. Momenteel zijn 110 van de 390 maatregelen in uitvoering of gerealiseerd. Het overige deel is in voorbereiding en zal voor 2022 in uitvoering worden genomen.
Voor de overige locaties breng ik de kosten nog in beeld. Ik zal uw Kamer daar voor het AO Verkeersveiligheid van 18 december 2019 nader over informeren.

6 **Vraag:**
Kunt u een overzicht geven van de (verwachte) inzet van middelen voor de verschillende N-wegen?
Antwoord:
Het kabinet heeft 50 miljoen euro ter beschikking gesteld voor het veiliger maken van de N-wegen, waarvan 25 miljoen euro voor het veiliger maken van de rijks-N-wegen en 25 miljoen euro voor de provinciale N-wegen (op basis van cofinanciering). De maatregelen zijn inmiddels uitgewerkt en in het najaar van 2019 zal hierover besluitvorming plaatsvinden en zal ik uw kamer hierover informeren.

7 **Vraag:**
Hoeveel geld van het totaalbedrag van 50 miljoen euro is inmiddels uitgegeven dan wel toegekend en aan welke concrete N-wegen? Wanneer zijn dan wel worden deze projecten uitgevoerd? Wat is de precieze planning voor de uitvoering van de projecten in het kader van de aanpak van de N-wegen?
Antwoord:
Van de beschikbare 50 miljoen euro is 25 miljoen euro bestemd voor het veiliger maken van de rijks-N-wegen en 25 miljoen euro voor de provinciale N-wegen (op basis van cofinanciering). De maatregelen zijn inmiddels uitgewerkt en in het najaar van 2019 vindt hierover besluitvorming plaats. De uitvoering van de maatregelen op rijks-N-wegen zal naar verwachting kunnen starten in 2020.

8 **Vraag:**
Waarom is er behalve een miljoen euro in 2023 de komende jaren geen geld begroot voor quick wins?
Antwoord:
Het programma is vrijwel afgerond. Het resterende budget is bestemd voor de aanpak van knooppunten in Noord-Nederland.

9 **Vraag:**
Met hoeveel miljoen euro nemen de middelen toe om fileaanpak te bestrijden in 2020? Wat is de toe- of afname in de afgelopen vijf jaar geweest?
Antwoord:
Dit Kabinet heeft eenmalig € 100 mln. extra beschikbaar gesteld om de filedruk op de korte termijn te verlichten. De uitvoering van de maatregelen is onderverdeeld in twee tranches. De invulling van beide tranches is in 2018 in twee brieven (IENW/BSK-2018/58628 en IENW/BSK-2018/234576) met uw Kamer gedeeld. Dit bestaat deels uit extra inzet door RWS (bijv. weginspecteurs) en deels uit fysieke maatregelen (het verbeteren van infrastructuur bij knelpunten en extra inzet van bergers) die worden verantwoord op artikel 12.03.01 realisatie hoofdwegennet. Het kasritme daarvan is opgenomen in de tabel Projectoverzicht 12.03.01 op pagina 26 van het Infrastructuurfonds.

10 **Vraag:**
Waarop is de toename aan beschikbare middelen voor fileaanpak (van zes miljoen euro) tussen 2019 en 2021 gebaseerd en kunt u een overzicht geven waar deze middelen aan besteed zullen worden? Is het waar dat in 2022 slechts vier miljoen euro voor de nationale fileaanpak beschikbaar is? Waarop is de afname van 14 miljoen in de periode 2021–2022 gebaseerd? Is er overwogen om geld/uitgaven naar voren te halen in de tijd?
Antwoord:
Dit Kabinet heeft eenmalig € 100 mln. extra beschikbaar gesteld om de filedruk op de korte termijn te verlichten. De kasmiddelen zijn afgestemd op deze programmering. De korte termijn fileaanpak is onderverdeeld is twee tranches met maatregelen. De invulling van beide tranches is in 2018 in twee brieven (IENW/BSK-2018/58628 en IENW/BSK-2018/234576) met uw Kamer gedeeld. Eén van de criteria voor de maatregelen was dat ze op korte termijn gestart/uitgevoerd konden worden. Met vrijwel alle maatregelen wordt uiterlijk in 2021 gestart. In het jaar 2022 zijn de meeste maatregelen van fileaanpak afgerond en zijn de bestedingen aan het programma dientengevolge beperkt.

11 **Vraag:**
Wat is er de reden van dat de meerkosten in 2019–2021 gezocht moesten worden ten behoeve van het beheer, onderhoud en vervanging van het spoor?
Antwoord:
Aan het budget voor instandhouding van het spoor wordt € 151 miljoen toegevoegd in de periode tot 2022. Dit bedrag wordt ingezet voor onderhoud en vervanging van diverse stationsobjecten, waaronder liften en roltrappen, voor de aanpak van de eerste knelpunten op het spoor in de havengebieden en voor de kosten van beheer en vervanging van ICT.

12 **Vraag:**
Wat is de reden dat de aanlanding van de Eurostar op Rotterdam Centraal onder afgesloten projecten valt terwijl de vierde beloofde trein nog niet dagelijks rijdt?
Antwoord:
Dit betreft aanpassingen aan de infrastructuur ten behoeve van de aanlanding van de Eurostar welke reeds afgerond zijn. Dit staat los van het aantal treinen. Ook voor de eerste trein waren de maatregelen voor de aanlanding noodzakelijk.

13 **Vraag:**
Welke onderdelen zijn er uitgevoerd in het Programma aanpak suïcidepreventie?
Antwoord:
Het Programma Suïcidepreventie, -afhandeling en nazorg 2017–2021 loopt op schema:
• De plaatsing van de eerste lichting fysieke maatregelen gaat in oktober van start. Het gaat onder meer om hekwerken, camera's en antiloopmatten.
• De opleiding voor spoorpersoneel («herkennen en aanspreken van mogelijk suïcidale personen») wordt voortgezet en uitgebreid naar meer partijen in de spoorsector zoals regionale vervoerders en aannemers.
• Een strategische samenwerkingsovereenkomst van ProRail met 113-Zelfmoordpreventie.
• Voor het bredere reizend publiek is ook een publiekscampagne ontwikkeld, gericht op het creëren van een sociaal vangnet in de stationsomgeving.
• Op het gebied van afhandeling geldt dat het in 2018 geïmplementeerde sector brede afhandelprotocol steeds vaker tot een versnelling van de onderzoeksfase leidt (onder meer door gebruik van camerabeelden).

14 **Vraag:**
Wat is de doelstelling van de geluidssanering spoorwegen en in hoeverre wordt het effect voor omwonenden hierbij meegenomen?
Antwoord:
Bij de geluidsanering spoorwegen en rijkswegen wordt juist het effect voor omwonenden meegenomen door de aanpak van hoogbelaste woningen langs deze infrastructuur conform de Wet milieubeheer. Hierbij worden geluidmaatregelen afgewogen en geplaatst, zoals raildempers, geluidschermen en waar nodig aanvullende gevelmaatregelen aan de woning. De geluidbelasting op en in de woning zal hiermee omlaag worden gebracht.

15 **Vraag:**
Hoeveel overwegen zijn er in 2019 aangepast en hoeveel overwegen gaan er in 2020 worden aangepast?
Antwoord:
Eind 2019 zijn door ProRail naar verwachting 16 onbewaakte en 20 bewaakte overwegen aangepakt, bijvoorbeeld door opheffen of (verder) beveiligen. In 2020 worden volgens de huidige inzichten van ProRail nog eens 33 onbewaakte en 9 bewaakte overwegen aangepakt. Daarbij geldt wel dat ProRail afhankelijk is van verschillende factoren, zoals medewerking van gemeenten en particulieren.

16 **Vraag:**
Waarop is het totaalbedrag van de onderhoudsimpuls voor Rijkswaterstaat en de verdeling tussen de modaliteiten gebaseerd?
Antwoord:
Bij de samenstelling van het impulspakket is het accent gelegd op projecten die «merkbaar en maakbaar» zijn. Dat wil zeggen dat ze een direct effect hebben op het risico van verstoringen en tevens relatief snel zijn in te passen in de onderhoudsprogrammering van RWS. Bij de verdeling tussen de modaliteiten is nadrukkelijk rekening gehouden met de aandachtspunten die door de Algemene Rekenkamer werden genoemd in haar rapportage over gebruiksbeperkingen in het hoofdvaarwegennet en met de aandachtspunten van de gebruiker op het hoofdvaarwegennet. Met de impuls op korte termijn waarover ik uw Kamer heb geïnformeerd in de bijlage bij de Ontwerpbegroting doen we nu wat haalbaar is op de korte termijn.

17 **Vraag:**
Welk deel van de opgave voor uitgesteld onderhoud resteert er? Hoeveel geld is daarvoor nodig?
Antwoord:
Het uitgesteld onderhoud zoals opgenomen in de jaarverantwoording 2018 kent een volume van 873 mln. Euro. De impuls vermindert uiteraard de voorraad aan uitgesteld onderhoud, maar desondanks is de inschatting dat deze de komende jaren blijft toenemen. De ontwikkeling van het volume aan uitgesteld onderhoud zal worden meegenomen in de audits die momenteel worden uitgevoerd.

18 **Vraag:**
Waarop zijn de begrote bedragen voor 2020 en 2021 voor Rijkswaterstaat gebaseerd? Waarom is er voor de periode 2022–2030 niets (extra's) begroot?
Antwoord:
De begrote bedragen voor 2020 en 2021 hebben betrekking op een kasschuif voor vervanging en renovatie. En zijn een resultante van de geactualiseerde kasprognoses voor vervanging en renovatie. De meerjarige budgetreeks voor Vervanging en Renovatie voor de gehele looptijd van het Infrafonds is opgenomen in de tabel 2 Vervanging en Renovatie op pagina 177 van het Infrafonds.

19 **Vraag:**
Is het waar dat van het programma Beter Benutten 171 miljoen euro (uit artikel 12.03) en zes miljoen euro (art. 13.03) – 177 miljoen euro – wordt afgeroomd? Waaraan zal het restbudget van 94,7 miljoen euro dat wordt uitgekeerd aan projecten op het hoofdwegennet worden besteed?
Antwoord:
Zie het antwoord bij vraag 32 (HXII).