

Vergaderjaar 2014–2015

**34 200 XII**

## **Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2014**

**Nr. 6**

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

Vastgesteld 12 juni 2015

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 29 mei 2015 voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Bij brief van 11 juni 2015 zijn ze door de Minister en de Staatssecretaris 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

De griffier van de commissie,  
Sneep

1

**Vraag:**

Wat is het gevolg van het feit dat het totaal beschikbare bedrag voor het Actieplan Groei op het Spoor niet helemaal is besteed?

**Antwoord:**

Het resterende deel van het beschikbare budget van Actieplan Groei op het Spoor wordt weer toegevoegd aan de investeringsruimte Spoor van het Infrafonds. Hieruit is destijds ook het actieplan gefinancierd

2

**Vraag:**

Kan nader worden toegelicht waarom een onderuitputting op verplichtingen vooral een administratief-technische correctie als gevolg van de afwikkeling van oude verplichtingen met betrekking tot subsidieregelingen CO<sub>2</sub>-reductie betreft?

**Antwoord:**

Bij het openstellen van de subsidieregeling is het volledige subsidiebedrag, het subsidieplafond uit de betreffende regeling, als verplichting vastgelegd. Nadat alle individuele toegekende subsidies zijn vastgesteld en de eindafrekening is opgesteld, is het restant van de openstaande verplichting afgeboekt. Omdat het een afboeking betreft van in voorgaande jaren aangegane verplichting, is het afgeboekte restant van de verplichting in 2014 aan het verplichtingenbudget toegevoegd. Dit aanvullende budget is niet benut.

3

**Vraag:**

Waarom heeft het Instituut voor Duurzame Mobiliteit (IvDM) € 0,5 miljoen gekregen en wat zijn de resultaten hiervan?

**Antwoord:**

Het betreft een deel van de betaling van een subsidie van in totaal € 4 miljoen inzake het programma Het Nieuwe Rijden (HNR), dat heeft gelopen van 1 oktober 2010 tot 1 oktober 2014. Het programma HNR had als doel om automobilisten, beroepschauffeurs en wagenparkbeheerders aan te zetten tot een energie-efficiënter aankoop-, reis- en rijgedrag. Hiertoe zijn door het IvDM 20 projecten en initiatieven uit de markt geacquireerd en ondersteund in de vorm van cofinanciering, waaronder innovatieve e-learnings en praktijkopleidingen, brandstofbesparingsprogramma's en de inzet van serious games en apps. Op basis van de uitgevoerde projecten heeft het HNR een verondersteld CO<sub>2</sub>-reductieeffect weten te bereiken van 1,5 Mton, waarmee de doelstelling is behaald. Van de 20 projecten worden 18 projecten zonder subsidie gecontinueerd, waarvan het merendeel tot 2018 of langer.

4

**Vraag:**

Hoe wordt er gestuurd op de onderuitputting van verplichtingen als er niet goed valt te voorspellen wanneer en hoeveel garantieklachten er worden ontvangen?

**Antwoord:**

Eigenaren kunnen tot 10 jaar na oplevering van hun onder GIS-2 of GIS-3 geïsoleerde woning bij de aannemer terecht voor het laten verhelpen van garantieklachten.

Indien de aannemer failliet is wenden eigenaren zich rechtstreeks tot RWS; RWS verhelpt de garantieklacht als blijkt dat deze gegrond is.

Omdat vooraf niet te voorspellen is hoeveel eigenaren zich zullen melden met garantieklachten valt niet te sturen op onderuitputting van verplichtingen. Wel is op basis van het aantal garantieklachten dat in voorgaande jaren is behandeld, de uitgavenprognose voor garantieklachten in de komende jaren bijgesteld.

5

**Vraag:**

Kan er bij artikel 26 een nadere uitleg worden gegeven voor de bijdrage aan het Infrastructuurfonds in relatie tot kasschuiven?

**Antwoord:**

In algemene zin leidt een kasschuif tot een verlaging van de bijdrage uit de begroting Hoofdstuk XII aan de investeringsfondsen in enig jaar en een even grote verhoging van de bijdrage in een ander jaar. Over de hele looptijd van de fondsen is een kasschuif zo per definitie budgetneutraal. Bij de eerste suppletoire begroting 2014 is er een kasschuif verwerkt op het Infrastructuurfonds vanuit het jaar 2014 naar de jaren 2016 en 2017. Vanuit technisch oogpunt is de bijdrage vanuit Hoofdstuk XII aan de investeringsfondsen in het jaar 2014 met € 250 miljoen verlaagd. In het jaar 2016 is deze bijdrage weer verhoogd met € 150 miljoen en in 2017 met € 100 miljoen (samen € 250 miljoen).

6

**Vraag:**

Wat houden de financiële reeksen van ProRail voor beheer, onderhoud en vervanging in 2014/2015 nu precies financieel en inhoudelijk in?

**Antwoord:**

Op pagina 31 van het jaarverslag Infrastructuurfonds is een specificatie opgenomen van de aan ProRail betaalde rijksbijdrage in 2014 ad € 1.305 miljoen:

Op pagina 27 en 28 van de begroting Infrastructuurfonds is een beschrijving opgenomen van de activiteiten die hieronder vallen:

*Uitbesteed werk*

- De activiteiten die worden uitgevoerd voor beheer en de calamiteitenorganisatie vormen de basis voor de prestaties die ProRail levert. Beheeractiviteiten die hieraan bijdragen zijn incidentenregie, beheer van netwerken, camera's en verbindingen, softwareonderhoud, energietransportcapaciteit en verzekeringen.
- Grootschalig onderhoud omvat die activiteiten die nodig zijn om de kwaliteit van de infrastructuur te handhaven en de theoretische levensduur in casu afschrijvingstermijn waar te maken. De activiteiten richten zich voornamelijk op het onderhouden en aanpassen van constructies, conserveren van objecten, slijpen van spoorstaven en het seizoenbestendig houden en maken van de sporen.
- Kleinschalig onderhoud voorziet in de activiteiten die noodzakelijk zijn om de prestaties op het gebied van beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid te realiseren. Het gaat zowel om cyclische als incidentele onderhoudsactiviteiten. Deze activiteiten zijn onder andere gericht op inspecties en schouw van de infrastructuur, correctie van spoorligging, vervangen van kleine componenten, functieherstel bij storingen, herstel van vermoeiingsschade van contactvlak tussen wiel en rail en sanering van geluidsschermen.
- Het onderhoud aan transfervoorzieningen realiseert in belangrijke mate de reizigerstevredenheid op het gebied van reinheid en sociale

- veiligheid. Onderhoud transfer omvat op hoofdlijnen schoonmaak, onderhoud energie, verzekeringen en onroerende zaak belasting.
- Onderhoud Betuweroute betreft als het over 2014 gaat, is het de betaalde vergoeding aan Keyrail te betalen voor de exploitatie van de Betuweroute.
  - Onder verkenning en innovatie vallen projecten en programma's voor onderzoek naar verbetering van het spooorsysteem.

#### *Doorbelaste uitgaven*

- Een deel van de jaarlijkse beheer-, onderhoud- en vervangingskosten wordt doorbelast aan derden, voornamelijk decentrale overheden. Het gaat dan voornamelijk om het onderhoud van de zogenaamde omgevingswerken. Derden hebben ook de mogelijkheid om het onderhoud van omgevingswerken eeuwigdurend af te kopen. Deze gelden staan bij ProRail op de balans geparkeerd als «voorziening derdenwerken» en het jaarlijkse onderhoud hieraan wordt hierop in mindering gebracht.
- Een deel van de beheer-, onderhoud- en vervangingskosten, de gebruiksafhankelijke kosten, wordt aan de vervoerders doorbelast alsgebruiksvergoeding. De tarieven worden jaarlijks door ProRail vastgesteld en gepubliceerd in de Netverklaring. Bij het bepalen van de hoogte van de rijksbijdrage voor ProRail wordt de te ontvangen gebruiksvergoeding in mindering gebracht op de verwachte uitgaven.

#### *Vervangingsinvesteringen*

- Bovenbouwvernieuwing betreft voornamelijk het vervangen van spoorstaven, dwarsliggers, ballast en wissels.
- Onder de overige systemen vallen onder andere het treinbeveiligingssysteem, treinbeheersing- en communicatiesystemen, energievoorziening, transfersystemen en kunstwerken.

#### *Apparaatskosten*

- De apparaatskosten betreffen de lonen, salarissen, overige personeelskosten, inhuur en huisvestingskosten van ProRail. De apparaatskosten die samenhangen met de investeringen (MIRT-projecten) worden via een opslag voor algemene kosten gesubsidieerd vanuit artikel 13.03.

7

#### **Vraag:**

Hoe verhouden de hogere ICT-uitgaven voor de Baten-Lastendiensten zich tot de kritiek van de Algemene Rekenkamer?

#### **Antwoord:**

De hier bedoelde ICT uitgaven hebben betrekking op reguliere ICT uitgaven voor kantoorautomatisering en hebben geen relatie met de opmerkingen van de Algemene Rekenkamer. Deze reguliere ICT uitgaven worden binnen lenM centraal ingekocht en verrekend met de lenM agentschappen (Baten-Lastendiensten). In 2014 waren deze reguliere ICT uitgaven per saldo hoger dan begroot, omdat de interne verrekening met de agentschappen nog niet had plaatsgevonden. De verrekening vindt plaats in 2015.