

Vergaderjaar 2015–2016

34 475 A

Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2015

Nr. 6

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 6 juni 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 18 mei 2016 inzake het jaarverslag Infrastructuurfonds 2015 (Kamerstuk 34 475 A, nr. 1).

De Minister en de Staatssecretaris hebben deze vragen beantwoord bij brief van 3 juni 2016. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De waarnemend griffier van de commissie,
Tjink

Jaarverslag Jaarverslag Infrastructuurfonds 2015 (A)

Vraag 1:

Hoeveel km weg is er opengesteld in 2015?

Antwoord:

In 2015 is 249,5 kilometer weg opengesteld.

Vraag 2:

Wat zijn de kosten van het invoeren van een systeem van kilometerheffing?

Antwoord:

Hier is geen eenduidig antwoord op te geven. De kosten van het invoeren van een systeem van kilometerheffing zijn ten eerste afhankelijk van welke voertuigen worden betroffen, vrachtvoertuigen en/of personenauto's. Ten tweede zijn de kosten afhankelijk van de gekozen techniek en de eisen die daaraan gesteld worden (bijvoorbeeld ten aanzien van het kastje in het voertuig). Ook de onderliggende systeemkeuzes zijn van belang. Hierbij valt te denken aan keuzes inzake differentiatie op basis van milieukeuzes van de voertuigen, differentiatie op basis van het tijdstip en plaats van rijden en differentiatie op basis van gewichtsklassen of het aantal assen van vrachtvoertuigen. De kosten van het invoeren van een systeem van kilometerheffing zouden, afhankelijk van de bovenstaande keuzes, eerst doorgerekend moeten worden. Daarbij moet zeker ook berekend worden wat mobiliteitseffecten en welvaartseffecten van een dergelijke invoering zijn. Tot slot is er sprake van jaarlijkse exploitatie en handhavingkosten. In het regeerakkoord staat dat er geen kilometerheffing komt. In het jaarverslag wordt dan ook geen melding gemaakt van kilometerheffing.

Vraag 3:

Hoeveel vervoersmiddelen hebben we in totaal in Nederland? Hoeveel mensen maken hier per vervoersmiddel dagelijks gebruik van?

Antwoord:

Begin 2016 waren er in Nederland 12 miljoen geregistreerde wegvoertuigen.

Meer dan 8 miljoen hiervan zijn personenauto's.

Op 1 januari 2016 waren er 828 duizend bestelauto's.

Het aantal geregistreerde vrachtauto's bedraagt ruim 62 duizend.

Het aantal bussen bedraagt ruim 9.400.

Het aantal bromfietsen bedraagt 1,2 miljoen.

Het aantal motoren bedraagt 653 duizend.

Bron: CBS Jaarmonitor Wegvoertuigen

Het aantal fietsen werd in 2015 geschat op 19 miljoen door het CBS (Bron: CBS: Transport en mobiliteit 2015)

Zie voor het antwoord op de vraag naar het gebruik van vervoersmiddelen het antwoord op vraag H XII nr. 5.

Vraag 4:

In hoeverre is er voldoende financieel bewustzijn van en alertheid op de rechtmatigheid van financiële transacties bij de medewerkers van de beleidsafdelingen?

Antwoord:

De Algemene Rekenkamer constateert dat de beleidsmedewerkers onvoldoende financieel bewust en alert zijn op de rechtmatigheid van de

financiële transacties. Om het financieel bewustzijn te verbeteren heeft het ministerie het project versterking financieel beheer beleidskern in gang gezet.

Vraag 5:

Hoeveel incidenten zijn er in 2015 geregistreerd bij sluizen en bruggen die op afstand worden bediend?

Antwoord:

Helaas kan ik de cijfers nu niet leveren. In principe worden incidenten niet gekoppeld aan bruggen of sluizen die op afstand worden bediend. Er zijn intern RWS in 2015 37 meldingen geweest m.b.t. bruggen en 23 m.b.t. sluizen.

Het soort incidenten dat gemeld is varieert van een aannemer die zonder reddingsvest werkt, tot een onverwachte brugopening.

Vraag 6:

Hoe groot is de Nederlandse binnenvaartvloot van schepen tot 86 meter in 2015 en hoe is het verloop geweest de afgelopen tien jaar?

Antwoord:

In het algemeen worden in statistieken geen lengtematen, maar capaciteiten van schepen in tonnage gehanteerd. Een schip van 86 meter heeft een capaciteit van ca 1.300–1.500 ton. Uit een recente analyse van Panteia blijkt dat er per januari 2015 in Nederland 1.667 motorvrachtschepen tot en met 1.500 ton waren. In januari 2014 bedroeg dit aantal 1.732.

De analyse van Panteia geeft geen meerjarige ontwikkelingen, maar ik heb u in het verslag van het schriftelijk overleg d.d. 15 januari 2015 (Kamerstuk 34 000 A, nr. 51) geïnformeerd over de vlootontwikkelingen in de periode 2008–2012. Daarin heb ik gemeld dat het aandeel kleine schepen (tot 1.000 ton) in de Nederlandse vloot weliswaar is afgenomen, maar minder sterk dan in de ons omringende landen.

Vraag 7:

Welke kanalen en rivieren in Nederland zijn vooral aangewezen op binnenvaartschepen tot 86 meter?

Antwoord:

Het betreft (zie bijlage 2A¹) hier kanalen en rivieren voor de klasse III en lager waarvoor de volgende maximale maten voor het maatgevende schip van toepassing zijn: tot 85 meter lengte x 8,2 meter breedte x 2,7 meter diepgang. Bijna alle rivieren en kanalen die aangewezen zijn op schepen tot 86 meter en die in beheer zijn van Rijkswaterstaat, bevinden zich op de overige vaarwegen en niet op de hoofdtransportassen en nauwelijks op de hoofdvaarwegen. De totale lengte bedraagt circa 520 km.

Vraag 8:

Hoe is het verloop van het OV-gebruik de afgelopen tien jaar?

Antwoord:

Het aantal reizigerskilometers per trein nam toe van 14,5 miljard in 2004 tot 18,2 miljard in 2014, een toename van 25 procent. Dit betekent een gemiddelde jaarlijkse groei over die periode van bijna 2,3 procent. Tussen 2004 en 2007 was de groei sterker dan de jaren daarna, maar ook tijdens de economische crisis van de afgelopen jaren bleef het treingebruik groeien.

¹ Raadpleegbaar via www.404kamer.nl

Het gebruik van bus, tram en metro nam toe van ongeveer 6,3 miljard reizigerskilometers in 2004 tot 7 miljard in 2011. Deze groei vond vooral plaats tussen 2009 en 2011. Sinds 2012 is er onvoldoende zicht op de ontwikkeling van het gebruik van bus, tram en metro. Zie ook het antwoord op vraag 102.

Vraag 9:

Hoe is het verloop van het autogebruik de afgelopen tien jaar?

Antwoord:

De omvang, en de jaarlijkse stijging in procenten, van het wegverkeer op Nederlandse wegen (totaal en hoofdwegen) is als volgt:

Jaar	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Voertuigkilometers wegverkeer in NI. ¹ (in miljarden)	128,8	131,9	131,7	131,6	132,4	132,8	132,5	131,8	131,4	133,8
% per jaar	0,3	2,4	- 0,2	0,0	0,6	0,3	- 0,3	- 0,5	- 0,3	1,8
Voertuigkilometers wegverkeer op hoofdwegen ² (in miljarden)	61,6	63,3	63,3	62,9	62,8	64,8	64,5	65,0	66,3	67,8
% per jaar	1,9	2,7	0,0	- 0,7	- 0,1	3,1	- 0,5	0,9	2,0	2,2

¹ Bron: CBS statline, 2015 nog niet beschikbaar en betreft een raming van het KiM

² Bron: RWS Publieksrapportage T3 2015

De vraag in hoeveel procent van de gevallen de reis met de auto sneller is dan met het ov kan ik niet beantwoorden. De SVIR Bereikbaarheidsindicator, die ik toepas in de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse, brengt de relatieve verschillen tussen de deur-tot-deur-reistijden voor de auto en het ov in beeld. Daarmee is echter deze specifieke vraag niet te beantwoorden, hiervoor ontbreken de gegevens.

Vraag 10:

Bij hoeveel procent van de vertragingen op het spoor lag de oorzaak bij falende infrastructuur?

Antwoord:

Ca. 10% van de vertragingen en ca. 20% van de opgeheven treinen wordt veroorzaakt door technische storingen aan de infrastructuur.

Vraag 11:

Op welke wijze beïnvloedt het recente rapport «Kansrijk Mobiliteitsbeleid» uw denken over de aanleg van infrastructuur?

Antwoord:

De planbureaus wijzen er met deze studie op dat we altijd kritisch moeten afwegen of investeringen bijdragen aan de versterking van Nederland. Ik ben ervan overtuigd dat ons huidige programma dit doet. Nederland staat in de top 5 van landen met de beste infrastructuur. Het is voor ons type economie belangrijk dat zo te houden. Daarom moeten we verstandig blijven investeren in infrastructuur en bereikbaarheid, dat is een voorwaarde voor duurzame economische groei. De studie van de planbureaus kijkt naar de langere termijn. Uit cijfers van het KiM blijkt tot 2020 een sterke toename van de congestie (59% ten opzichte van 2014) en daarmee toenemende druk op de bestaande infrastructuur. Om Nederland in beweging te houden voeren we daarom tot 2028 een doordacht investeringsprogramma voor wegen, het spoor en de waterwegen uit. Investeren in mobiliteit betekent niet alleen verdere uitbreiding van het

netwerk. Ook met kleinschaligere maatregelen, zoals met het programma Beter Benutten, kan veel worden bereikt. De meerwaarde van dit soort maatregelen wordt door de planbureaus ook onderschreven. Sommige maatregelen in ons huidige programma zijn nodig of gewenst om de leefbaarheid te verbeteren. De kosten voor inpassing van veel projecten zijn in ons dichtbevolkte land hoog. Dit werkt door in een maatschappelijke kosten baten analyse. De toekomst kent onzekerheden, zeker gezien de snelle technologische ontwikkelingen waar we middenin zitten (ITS en de zelfrijdende auto). Deze ontwikkelingen zitten kwantitatief niet in de scenario's van de planbureaus. Wij dienen ons echter wel rekenschap te geven van deze ontwikkelingen en hun mogelijke effecten. Daarom betrekken we deze nieuwe ontwikkelingen die de mobiliteit beïnvloeden in onze analyses en aanpak.

Vraag 12:

Hoe kunt u de Kamer in uw informatievoorziening over infrastructurele projecten een totaalbeeld verschaffen, in plaats van gefragmenteerd een grote hoeveelheid informatie aan de Kamer te zenden?

Antwoord:

Naar aanleiding van het traject van rapporteurs Visser en Hoogland worden er een aantal verbeteringen doorgevoerd voor het komende MIRT Overzicht 2017, dat op Prinsjesdag verschijnt. Eén van de verbeteringen is om bij de planuitwerking- en realisatieproject een overzicht te geven van de ontwikkeling van budget en planning ten opzichte van respectievelijk het voorkeurbesluit of projectbesluit. In het MIRT Overzicht 2017 wordt hierbij inclusief het begrotingsjaar maximaal vijf jaar terug gekeken. Bij de realisatieprojecten komt er daarnaast een overzicht van de gerealiseerde financiële voortgang in de afgelopen jaren. Met het inzetten van deze ontwikkelingen en door in dialoog te blijven met de Kamerleden Visser en Hoogland wil ik zorg dragen dat de Kamer een beter totaalbeeld krijgt over de projecten.

Vraag 13:

Bent u bereid een toelichting op de jaarlijkse budgetontwikkeling van MIRT-projecten aan de Kamer te sturen?

Antwoord:

Ja. Zie antwoord op vraag 12.

Vraag 14:

Bent u bereid in de financiële eindverantwoordelijkheid van projecten een financieel overzicht te bieden waarin het uitgangspunt bij aanvang en de eindstand bij realisatie worden weergegeven, alsmede de oorzaken van mutaties op hoofdlijnen?

Antwoord:

Dit zal worden onderzocht in het MIRT Overzicht 2018. Voor het komende MIRT Overzicht zal dit voor de lopende projecten al worden weergegeven.

Vraag 15:

Wat zijn de financiële consequenties van het stopzetten van het project verkeersruut Eindhoven? Kunt u uw antwoord opsplitsen in financiële consequenties voor wegen, spoor en vaarwegen?

Antwoord:

Het project Ruit Eindhoven kende een rijksbijdrage van € 272 mln (prijsspeil 2015). Het project Verkeersruut Eindhoven wordt niet voortgezet. Hierover is Uw kamer voorafgaand aan het Notaoverleg MIRT 2015 geïnformeerd (Kamerstuk 2015–2016, 34 300-A nr. 16). In 2015 heeft de

Minister met de provincie Noord-Brabant afspraken gemaakt over het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland, en daarmee de inzet van de middelen van de Verkeersruit Eindhoven. De financiële consequenties en daaruit volgende begrotingsmutaties worden verwerkt in de ontwerpbegroting 2017. Van de middelen voor de Verkeersruit Eindhoven wordt € 180 mln gereserveerd voor het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland. Dit bedrag zal – op basis van nader uit te werken plannen – primair worden gebruikt om de bereikbaarheid over de weg binnen de regio Zuid-Oost Brabant/Noord-Limburg te verbeteren. Uitgangspunt van dit programma is dat we samen met de regio, markt en kennisinstellingen eerst kijken naar de oplossingen op het gebied van Smart Mobility om de bereikbaarheid te verbeteren. Het overgebleven bedrag van € 92 mln wordt toegevoegd aan de investeringsruimte wegen (IF Art. 12.07). Dit is beschikbaar voor risico's en de in het najaar van 2013 aangekondigde MIRT-onderzoeken (Kamerstuk 33 750 A, nr. 25). Er zijn geen financiële consequenties voor spoor en vaarwegen.

Vraag 16:

Waarom is in de oorspronkelijke planning van het Meerjarenprogramma Geluidsanering Spoor het akoestisch onderzoek niet meegenomen?

Antwoord:

In de planning van het Meerjarenprogramma Geluidsanering Spoor (MJPG) is akoestisch onderzoek wel meegenomen. Er zal, ten opzichte van de planning van het Programma, hierdoor geen vertraging in de uitvoering plaatsvinden.

Vraag 17:

Wat betekent de vertraging van de aanbestedingsprocedure voor het gehele project A7 Zuidelijke Ringweg Groningen?

Antwoord:

Aanbestedingsperiode is met 6 weken verlengd om maatregelen voor bevingsbestendig bouwen op te kunnen nemen. Opdracht is in april 2016 gegund en planning blijft openstelling in 2020.

Vraag 18:

Wat is er gewijzigd in de overeenkomst met aannemers inzake de A15 Maasvlakte-Vaanplein? In hoeverre is hier een relatie te leggen met de storingen bij de Botlekbrug? Wat zijn tot op heden de meerkosten van alle storingen bij de Botlekbrug en voor wiens rekening zijn deze?

Antwoord:

In de Vaststellingsovereenkomst die RWS en het consortium A-lanes in 2015 hebben afgesloten, is een aantal scopewijzigingen vastgelegd dat op verzoek van RWS in het project is doorgevoerd. Ook zijn in deze overeenkomst afspraken vastgelegd over de gevolgen die deze scopewijzigingen met zich meebrengen voor de planning van het project en de vergoeding die de opdrachtnemer krijgt voor extra kosten die hij hiervoor (heeft) moet maken. De oorspronkelijke beoogde openstelling begin 2015 bleek door de scopewijzigingen namelijk niet haalbaar meer te zijn. In de overeenkomst is een gefaseerde planning afgesproken: de West-Oost verbinding voor het snelverkeer over de nieuwe Botlekbrug vanaf Hartelkruis tot Aveling zou uiterlijk 30 augustus 2015 opengesteld moeten worden en de gehele weg zou uiterlijk 31 december 2015 beschikbaar moeten zijn voor het wegverkeer. Op 12 juli 2015 is de nieuwe Botlekbrug in de richting van Rotterdam opengesteld, nadat A-lanes aan RWS heeft gemeld hier klaar voor te zijn. Vastgesteld is dat aan de vereisten om de brug open te stellen was voldaan, waaronder het doorlopen van een uitgebreid testprogramma. De kosten voor herstel van

de storingen zijn voor de opdrachtnemer. RWS heeft geen inzicht in de hoogte van de kosten die zijn gemoeid met het verhelpen van de storingen.

Vraag 19:

Hoeveel geld is er tot nu toe aan het programma Connecting Mobility gespendeerd en wat zijn de doelstellingen en de resultaten tot op heden?

Antwoord:

Connecting Mobility (www.connectingmobility.nl) is het actieprogramma bij de Routekaart Beter Geïnformeerd op Weg, gericht op de doelen zoals aangegeven in Kamerstuk 31 305-207. Doel van Connecting Mobility is fungeren als katalysator voor de transitie naar smart mobility in Nederland en daarvoor de benodigde condities en randvoorwaarden creëren. Het programma stimuleert samenwerking tussen overheden en marktpartijen, monitort ontwikkelingen en biedt inzicht en overzicht in ITS-projecten. Connecting Mobility speelt een rol als verbinder, monitor en adviseur.

Connecting Mobility onderzoekt met publieke en private partijen procesvernieuwing en heeft de stand van zaken in beeld gebracht. In het ITS-overzicht Nederland is zichtbaar gemaakt hoe de ITS-diensten en faciliteiten in Nederland zich verhouden tot de transitiepaden, wat de voortgang is en om te bepalen wat er nodig is voor de transities. Er is een toolbox voor overheden ontwikkeld en aan de voorwaardenseppende kant zijn onder andere privaat-publieke ronde tafels opgezet om om inhoudelijke en juridische hobbels rond privacy, security en standaardisatie publiek-privaat en in Europees verband te slechten. Connecting Mobility heeft een actieve rol bij zowel de programmering als de uitvoering van activiteiten in de Innovatiecentrale in Helmond. Op de Intertraffic 2016 lanceerde Connecting Mobility het Engelstalige magazine Smart Mobility met als ondertitel «Getting to know the smart mobility opportunities in the Netherlands». Nederland wordt hierin geprofileerd als interessant living lab voor het internationale bedrijfsleven, bij uitstek geschikt voor het testen van innovaties en het toepassen en uitrollen ervan. Het magazine is uitgebracht namens de betrokken Nederlandse bedrijven, kennisinstellingen en overheden en ook gepubliceerd op de website www.hollandtradeandinvest.com, beheerd door de Rijksdienst Voor Ondernemend Nederland. Later in 2016 publiceert Connecting Mobility onder andere de Monitor concurrentiepositie ITS 2016, en wordt de eerste versie van SimSmartMobility, een simulatietool waarin verschillende bestaande publieke en private tools en omgevingen worden gecombineerd, opgeleverd.

In 2014 is € 1,3 mln. uitgegeven aan het programma Connecting Mobility. In 2015 is € 3,1 mln. uitgegeven. En in de eerste vijf maanden van 2016 € 1,3 mln. In totaal komt dit voor de jaren 2014, 2015 en 2016 tot en met mei op € 5,7 mln.

Vraag 20:

Hoeveel van het aantal kilometer aan spits- en plusstroken zal de komende vijf jaar worden omgezet in reguliere stroken?

Antwoord:

Er zullen in de periode 2016–2020 naar verwachting 6 spitsstroken/plusstroken komen te vervallen. Het betreft ca. 30 km aan strooklengte. Alle spitsstroken/plusstroken vervallen in het kader van aanlegprojecten.

Vraag 21:

Zijn er al resultaten te benoemen van het programma «Beveiligd Werken»?

Antwoord:

In het kader van het programma Beveiligd Werken Rijkswaterstaat is inmiddels voor alle missiekritieke systemen een kwetsbaarheidsanalyse gemaakt en zijn maatregelen in gang gezet. Van de in gang gezette maatregelen is 50% gerealiseerd. Dit heeft bijvoorbeeld geleid tot de aansluiting van de systemen voor het watermanagement op beveiligingsmonitoring en 24/7 incidentmanagement, de versterkte koppelvlakken voor internettoegang en het inrichten van centrale beveiligings- en herstel mogelijkheden van de technische infrastructuur.

Ook zijn ruim 300 objecten (keringen, sluizen, bruggen) bezocht. Kwetsbaarheden in de industriële automatisering zijn in kaart gebracht door testen, scans en onderzoeken. Van de maatregelen die voor objecten in gang zijn gezet is inmiddels 30% gerealiseerd.

Het Hoofdwegennet is voor een groot deel afhankelijk van het VerkeersInformatie- en Communicatie Netwerk (VICnet). De grote aanpassingen die nodig zijn aan de beveiligingsvoorzieningen zijn reeds in gang gezet, vooruitlopend op de verdere aanpak van het Hoofdwegennet, die conform de mitigatiestrategie in 2016 is gestart.

Vraag 22:

Hoeveel investeringen in harde infrastructuur, zoals spitsstroken, zijn er, naar aanleiding van de openstelling van de spitsstrook A7-A8 in het kader van het programma Beter Benutten, tot op heden in dat programma opgenomen en hoeveel zijn er nog voorzien? Wat is het percentage ten opzichte van het totale programma Beter Benutten? Welk percentage wordt er binnen Beter Benutten aan gedragsbeïnvloeding uitgegeven?

Antwoord:

In de eerste fase van Beter Benutten is de infrastructuur verbeterd door uitvoering van 149 maatregelen. Dit betekent ca. 42% van het totaal aantal maatregelen en circa 70% van het investeringsvolume (€ 524 mln.)

In de eerste fase van het Beter Benutten-programma leidde dit op specifieke trajecten tot 19% minder vertragingen in de spits. Van de gerealiseerde congestiereductie komt 5% uit de verbetering van infrastructuur.

De 354 maatregelen van de eerste fase Beter Benutten zijn gereed of in uitvoering en daarmee volledig juridisch verplicht. De uitvoering van de maatregelen verloopt decentraal. Het totale bedrag voor het vervolgprogramma is bestuurlijk verplicht. In het vervolgprogramma zijn 140 maatregelen in uitvoering. Daarbij gaat het om gebiedsplannen die zowel een infrastructurele kant (aanbod) als ook een vraagcomponent kennen.

Vraag 23:

Op welk percentage van het areaal aan hoofdrijbanen enerzijds en het areaal aan verbindingswegen en op- en afritten anderzijds is de levenscyclusanalyse inmiddels van toepassing in het kader van beheer en onderhoud?

Antwoord:

Het onderhoud van de verharding bestaat naast het oplappen van kleine schades als vast onderhoud uit het periodiek vervangen van de deklagen vanwege slijtage. De vervanging wordt daarbij op een dusdanig moment uitgevoerd dat de kosten over de totale levensduur van de weg het laagst zijn. Dit geldt voor alle hoofdrijbanen, verbindingswegen en op- en afritten. Uiteraard worden waar mogelijk verschillende onderhoudsmaatregelen gecombineerd uitgevoerd om de verkeershinder zo beperkt mogelijk te houden.

Vraag 24:

Wat is de reden voor de vertraging van de renovatie van de oude Waalbrug?

Antwoord:

Zoals gemeld in het Jaarverslag 2014 is de renovatie van de oude Waalbrug vertraagd van 2015 naar 2016. De complexiteit van de renovatie zorgde voor een langere doorlooptijd, met name bij het vervangen van de tuien. De vier tuien zijn één voor één vervangen, unieke werkzaamheden waarvoor het lastig was om vooraf de benodigde tijd in te schatten. Over de verantwoordelijkheidsverdeling rondom deze werkzaamheden is een discussie met de aannemer geweest, wat ook tot vertraging heeft geleid.

Vraag 25:

Wat is de reden voor de vertraging van de openstelling van A50 Ewijk-Valburg?

Antwoord:

Zoals gemeld in het Jaarverslag 2014 zijn de laatste werkzaamheden voor de openstelling afhankelijk van de renovatie van de oude Waalbrug (zie het antwoord op vraag 24). Op dit moment wordt het verkeer voor beide richtingen over de nieuwe brug geleid. Als de renovatie afgerond is, kunnen de laatste werkzaamheden voor de verbreding van 2x2 naar 2x4 worden afgerond. Het verkeer in noordelijke richting gaat dan weer over de oude brug. Tot die tijd zijn al 2x3 rijstroken beschikbaar voor het verkeer waardoor een fileknelpunt op dit moment voorkomen is.

Vraag 26:

Welke acute knelpunten zijn en worden aangepakt in het kader van het Maatregelpakket Verzorgingsplaatsen? Hoeveel knelpunten zijn er nog, naast de punten die in het kader van dit pakket worden aangepakt?

Antwoord:

Het maatregelpakket voorziet ten eerste in het huren en realiseren van extra parkeerplaatsen voor vrachtwagens op internationale corridors (A1, A2, A12, A15, A50, A67). Ten tweede voorziet het pakket in extra verzorgingsplaatsen voor vrachtwagens op de nationale corridors (A7, A15, A20, A27, A37). Ten derde wordt bij een groot aantal verzorgingsplaatsen (circa 40) de kwaliteit verbeterd. De uitbreiding van de capaciteit is primair bedoeld om te voldoen aan de acute behoefte aan parkeerplaatsen voor een korte stop.

Ook is het maatregelenpakket gericht op het stimuleren van private initiatieven die moeten leiden tot aanvullende capaciteit voor langparkeerders. Op een aantal verzorgingsplaatsen zijn namelijk nog steeds knelpunten in de avonden, nachten en weekenden door langdurig (oneigenlijk) gebruik. Daar waar dit probleem speelt wordt de komende jaren in samenwerking met decentrale overheden en private partijen, ingezet op het uitbreiden van betaalbare parkeerplaatsen met een redelijk voorzieningsniveau als alternatief voor de verzorgingsplaatsen langs de snelwegen.

Verder blijf ik mij samen met stakeholders inzetten om het tekort aan parkeerplaatsen afdoende te verhelpen en zoek hierbij regio-specifiek samenwerking met private partijen.

Vraag 27:

Tot welke resultaten hebben de elf knelpunten in het kader van het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) geleid? Wilt u in de beantwoording van deze vraag niet verwijzen naar het jaarverslag MJPO, aangezien dit over het verslagjaar 2014 gaat?

Antwoord:

De 11 in het jaarverslag IF 2015 genoemde knelpunten hebben geleid tot de in onderstaande tabel beschreven resultaten

Tabel

Nr.	Provincie	Naam knelpunt	Locatie	Gerealiseerde maatregel	Onderdeel
DR 20	Drenthe	Reestdal/ Provinciegrens	A28	Kleine faunatunnel (amfibieën, otters, dassen), raster met bijbehorende onderdelen, inrichting directe omgeving	Wegen
GE 18	Gelderland	Tiel	A15	4 kleine faunatunnel (amfibieën, dassen), 3 bruggen met doorlopende oever	Wegen
GE 21	Gelderland	Buzerd	A30	Kleine faunatunnel (amfibieën, dassen)	Wegen
LI 15	Limburg	Uffelsche beek	A2, Kanaal Wessem-Nederweert	Duiker met doorlopende oever, fauna-uitstapplaats	Wegen en Vaarwegen
NB 26	Noord-Brabant	Diezemonding	A67, A59	Kleine faunatunnel (amfibieën, dassen), fauna-uitstapplaats	Wegen
NH 3 NH 19	Noord-Holland Noord-Holland	Laarderhoogt Interrobuust BuitenIJ	A1 BuitenIJ	Ecoduct/ natuurbrug Natuurvriendelijke oevers	Wegen Vaarwegen
OV 3	Overijssel	Meppelerdiep	A28, spoorlijn Zwolle-Meppel, Kanaal Meppelerdiep	4 kleine faunatunnel (amfibieën, dassen), 3 fauna-uitstapplaatsen	Wegen, Spoor en Vaarwegen
OV 18	Overijssel	Balkbrug – RW N48	N48	Plaatsen wildwaarschuwingssystemen bij provinciale weg	Robuuste verbinding*
UT 17	Utrecht	Schalkwijk Amsterdam-Rijnkanaal	Amsterdam-Rijnkanaal	Natuurvriendelijke oevers	Vaarwegen
ZE 11	Zeeland	Braakman	N61	Grote faunatunnel, kleine faunatunnel (amfibieën, dassen)	Wegen

Vraag 28:

Wat is in 2015 de effectiviteit geweest van de ecoducten en dassentunnels die onder het MJPO zijn aangelegd? Kan dit in aantallen dieren worden uitgedrukt?

Antwoord:

Voor het antwoord verwijs ik u graag naar mijn brief van 7 oktober 2014 (Kamerstuk 29 652, nr. 4), waarin specifiek wordt ingegaan op de effectiviteit van de MJPO-maatregelen en naar de brief met de beantwoording van de vragen van leden Visser en Rudmer Heerema (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Economische Zaken en de Minister van Infrastructuur en Milieu (Aanhangsel Handelingen II 2014/15, nr. 2654, antwoord 10).

Vraag 29:

Wat wordt verstaan onder «vertraagde afstemming over kleine werkzaamheden»?

Antwoord:

Onder de post kleine projecten/ afronding projecten worden de beperkte uitgaven na openstelling (in afronding) geschaard. De kleine werkzaamheden betreffen bijvoorbeeld bomenplant in het kader van boscompensatie, besluitvorming over nadeelcompensatie en werkzaamheden rondom overdracht van gronden of wegen. Deze werkzaamheden zijn moeilijk te plannen vanwege benodigde afstemming met derden,

waaronder lokale overheden, en bijvoorbeeld langlopende procedures. De vertraging leidt tot lagere uitgaven in 2015 voor projecten die al in gebruik zijn genomen.

Vraag 30:

Wat is, in het kader van «projecten nationaal», de doelstelling van het project Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) hoofdwegennet? Welk deel hiervan is juridisch verplicht?

Antwoord:

De doelstelling van het NSL voor het hoofdwegennet is, dat tijdig wordt voldaan de Europese normen voor luchtkwaliteit. Het NSL is wettelijk verankerd en daarmee is het programma juridisch verplicht.

Vraag 31:

Welk deel van het programma Beter Benutten onder het kopje «projecten nationaal» is reeds juridisch verplicht?

Antwoord:

Onder het kopje «projecten nationaal» vallen de regionale gebiedspakketten. Van de 354 maatregelen zijn er nog circa 30 in uitvoering. Omdat alle maatregelen in uitvoering of gereed zijn, zijn alle uitgaven volledig juridisch verplicht is. De uitvoering van de maatregelen geschiedt decentraal.

Vraag 32:

Wat betekent de aanpassing van de planning van de A24 Blankenburgverbinding? Is er een vergroot risico op vertraging? Wat betekent de aanpassing van de planning van de A12-A15? Is er een vergroot risico op vertraging? Wanneer is het nadere onderzoek afgerond?

Antwoord:

In het jaarverslag 2015 is de planning opgenomen en toegelicht ten opzichte van de begroting 2015 (stand september 2014). Over de planning van tracéwetplichtige projecten infomeer ik uw Kamer ieder half jaar. Op 5 april 2016 heb ik uw Kamer het meest recente overzicht toegestuurd waarin de actuele planning van de projecten is opgenomen. Hieruit is te zien dat de realisatieplanning van de Blankenburgverbinding niet is gewijzigd, openstelling in de periode 2022–2024. Voor de ViA15 heb ik u, naar aanleiding van de vaststelling van het ontwerptracébesluit in november 2015, gemeld dat de openstelling is voorzien in de periode 2021–2023. Het genoemde onderzoek was nodig voor het ontwerptracébesluit. Dit besluit is inmiddels genomen en dit onderzoek is dus afgerond.

Vraag 33:

Wat is de verklaring voor het kleinere aantal passerende voertuigen in de Wijkertunnel, gelet op de dagelijkse files op de A9?

Antwoord:

Aan de financiers van de Wijkertunnel wordt per passage een vergoeding betaald. De raming in de begroting is gebaseerd op een prognose van het aantal passages. Het feitelijk aantal passages in 2015 bij de Wijkertunnel was lager dan het aantal dat aan de raming ten grondslag lag. Dit staat dus los van eventuele files op de A9.

Vraag 34:

Welke budgetspanning op de BOV-reeksen (beheer, onderhoud en vervanging) was er d.d. 31 december 2015?

Antwoord:

Het potentiële tekort op de BOV-reeksen bedraagt conform de audit van PwC c.s. € 475 miljoen inclusief BTW (prijsspeil 2014). Deze heeft overigens betrekking op de periode 2018 tot en met 2028.

Vraag 35:

Wat was de investeringsruimte spoor d.d. 31 december 2015?

Antwoord:

De investeringsruimte Spoor bedroeg op 31 december 2015 € 935 miljoen.

Vraag:

Hoe komt het dat er voor € 112 miljoen aan maatregelen is doorgeschoven naar 2016?

Antwoord:

Het betreft met name het doorschuiven van (vervangings)investeringen naar een later jaar. De oorzaken hiervan zijn divers, zoals het niet verkrijgen van treinvrije perioden, vertraging in aanbestedingsprocedures, onvoldoende capaciteit in de markt (zie ook het rapport van PwC c.s. inzake de doorlichting van de financiële meerjarenreeksen van ProRail, Kamerstuk 29 984, nr. 621).

Vraag:

Wat zijn de gevolgen van het niet uitvoeren van onderhoudswerk voor bijvoorbeeld de veiligheid?

Antwoord:

Het doorschuiven van vervangingen heeft geen gevolgen die leiden tot achterstallig onderhoud aan het spoor waardoor de veiligheid in geding komt. De werkwijze van ProRail is zodanig ingericht dat via inspecties wordt geborgd dat noodzakelijke vervangingen of onderhoudswerkzaamheden vanuit de veilige berijdbaarheid van het spoor zo snel mogelijk worden uitgevoerd (zie ook het rapport van PwC c.s. inzake de doorlichting van de financiële meerjarenreeksen van ProRail, Kamerstuk 29 984, nr. 621).

Vraag 38:

Kunt u aangeven/uitsplitsen waar de € 150 miljoen onderrealisatie Personenvervoer (13.03.01) naartoe is gegaan?

Antwoord:

De 150 miljoen onderrealisatie 2015 is aan het budget Personenvervoer (13.03.01) voor 2016 toegevoegd en blijft hiermee beschikbaar voor de uitvoering van de Personenvervoer projecten.

Vraag 39:

Waarom wordt het resterende bedrag van ruim € 0,7 miljoen niet ook aan reistijdverbetering besteed?

Antwoord:

Het programma reistijdverbetering bestond uit een aantal specifieke projecten waarvoor geld was gealloceerd. Het deelproject Deventer zijperron was het laatste project in uitvoering. De vigerende werkwijze is dat, indien projecten zijn afgerond en er geld overblijft, deze gelden teruggaan naar de investeringsruimte. Vanuit de investeringsruimte wordt de afweging gemaakt waar (vrijvallende) gelden voor worden ingezet.

Vraag 40:

Wat is de reden dat de instroom van materieel (treinen met ERTMS) vertraagd is, waardoor er later begonnen kon worden?

Antwoord:

Voor de uitvoering van de pilot Amsterdam-Utrecht is een aantal treinen voorzien van ERTMS. Tijdens de inbouw van ERTMS in tien Sprinter Light Trains bleek dat dit invloed had op het rijden onder ATB (Kamerstuk 33 652, nr. 28 en 31). Deze problemen zijn zo snel mogelijk verholpen, maar hadden tot effect dat het aantal uitgevoerde ritten onder ERTMS op het Dual Signalling baanvak achterbleef bij de verwachting. Hierdoor zou een aantal onderzoeksvragen niet of onvoldoende kunnen worden beantwoord. Daarom is besloten de pilot met een halfjaar te verlengen tot en met maart 2015.

Vraag 41:

Waarom wordt op Maastricht-Visé een ander ERTMS-systeem aangelegd? Kunnen daarmee wel alle treinen deze grensoverschrijdende verbinding gebruiken?

Antwoord:

ProRail heeft op 18 januari 2016 een subsidie-aanvraag voor de aanleg van ERTMS op dit traject bij mij ingediend. Inmiddels is duidelijk dat Arriva houder van de vervoerconcessie van de provincie Limburg is. Afhankelijk van de wijze waarop en met welk materieel Arriva op dit traject gaat rijden zal ik besluiten over de aanleg van het treinbeïnvloedingsysteem, bijvoorbeeld Automatische TreinBeïnvloeding Eerste Generatie (ATB-EG). Doel is de veiligheid op dit grenstraject voor zo veel mogelijk treinen verder te verbeteren.

Vraag 42:

Is het project op Den Haag Centraal Station ten behoeve van het Nieuw Sleutelproject (NSP) wel financieel afgerond nu de poortjes nog niet geplaatst zijn?

Antwoord:

Ja, het project NSP Den Haag centraal is financieel afgerond. Conform de scope zijn er voorzieningen aangebracht voor het plaatsen van OV-chipkaartpoortjes binnen de OV Terminal Den Haag Centraal. Het plaatsen van de OV chipkaartpoortjes is een verantwoordelijkheid van NS en is geen onderdeel geweest van de scope van het NSP.

Vraag 43:

Welk deel van het programma Beter Benutten onder het kopje «projecten nationaal» is reeds juridisch verplicht? Welk deel is bestuurlijk verplicht? Wat is de planning voor de komende jaren?

Antwoord:

Onder het kopje projecten nationaal valt het programma Decentraal Spoor. Dit budget is voor 100% bestuurlijk en juridisch verplicht. De verwachting voor de komende jaren is dat het programma verder in uitvoering wordt genomen.

Vraag 44:

Welk deel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) onder het kopje «projecten nationaal» is reeds juridisch verplicht? Welk deel is bestuurlijk verplicht? Wat is de planning voor de komende jaren?

Antwoord:

PHS is bestuurlijk verplicht met de voorkeursbeslissing PHS van juni 2010, nadere besluiten rond Amsterdam centraal en verdiepte ligging Vught in 17 juni 2014 (Kamerstuk 32 404, nr. 74) alsmede het besluit t.a.v. OV SAAL middellange termijn van 28 augustus 2013 (Kamerstuk 32 404, nr. 66).

Van het totale budget PHS van € 2.841 mln is in de begroting 2016 € 567 mln juridisch verplicht via afgegeven beschikkingen voor de planuitwerking van PHS en een aantal infrastructurele maatregelen. De afgegeven realisatiebeschikkingen betreffen Den Bosch Diezebrug, Doorstroomstation Utrecht, Veenendaal Klompersteeg en maatregelen Geldermalsen (deel Geldermalsen dat eerst deel uitmaakte van het programma punctualiteits- en capaciteitsknelpunten en dat inclusief budget aan het PHS programma is toegevoegd).

Het nog niet juridisch verplichte deel van PHS van € 2.275 is benodigd voor de overige PHS maatregelen zoals de verbouwing van Amsterdam Centraal, de verdiepte ligging in Vught, aanleg van de spoorboog bij Meteren, Rijswijk-Delft Zuid en andere maatregelen die deel uitmaken van PHS. Voor de verdiepte ligging in Vught, de aanpak van de overweg Boxtel en Haaren en maatregelen in Geldermalsen zijn bestuursovereenkomsten gesloten.

De planning voor oplevering van projecten is:

- Oplevering DSSU eind 2016, zodat de frequenties van de intercity's tussen Amsterdam-Utrecht-Eindhoven met ingang van de dienstregeling 2018 kunnen worden verhoogd
- Oplevering overweg Veenendaal Klompersteeg in 2019
- Voor de andere projecten binnen PHS is de planning afhankelijk van de vaststelling van diverse Tracebesluiten en de realisatiebeschikking die lenM per project vervolgens afgeeft. De voortgang wordt in de voortgangsrapportages van PHS aan de Kamer toegelicht.

Vraag 45:

Kan een uitleg gegeven worden van de omvang van de overschrijding bij Rijswijk/Delft-Zuid van maar liefst € 85,9 miljoen?

Antwoord:

Een toelichting op de bijstelling van € 85,9 miljoen bij Rijswijk – Delft Zuid is aan uw Kamer gegeven in de voortgangsrapportage 11 over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (Kamerstuk 32 404, nr.78). De bijstelling bestaat uit de volgende onderdelen: € 12,1 miljoen prijsstijging, € 14,5 miljoen treintechnische installaties (nieuwe wetgeving), € 4,8 miljoen stationsomgeving; € 30,3 miljoen PEAT (projectvoorbereiding, engineering, administratie en toezicht) en onvoorzien, € 24,2 miljoen scopewijzigingen in het spoorwerk, waaronder een 800 meter langere viersporigheid en seinoptimalisatie waarover deze zich uitstrekt tot Schiedam in plaats van alleen nabij Delft Zuid.

De oorspronkelijke kosteninschatting uit de PHS Voorkeursbeslissing van juni 2010 was bepaald op basis van algemene kentallen en een voorlopige inschatting van de te realiseren projectscope. De herijkte kostenraming is gebaseerd op alle onderzoeken die in het kader van het Ontwerptracébesluit (OTB) en de Milieueffectrapportage (MER) zijn verricht en kent daarmee een veel grotere betrouwbaarheid en lagere bandbreedte. De herijkte kostenraming is door een extern bureau getoetst. Het OTB en MER zijn in december 2014 gepubliceerd. Dekking van de hogere kostenraming heeft plaatsgevonden vanuit de investeringsruimte in het Infrastructuurfonds.

Vraag 46:

Waarom is de betaaldatum voor de heffing voor de hogesnelheidslijn (HSL-heffing) verschoven van 1 december 2015 naar 1 februari 2016?

Antwoord:

In de toelichting van het Besluit HSL-heffing 2015 is aangegeven waarom de betaaldatum voor de heffing voor de hogesnelheidslijn (HSL-heffing) verschoven is van 1 december 2015 naar 1 februari 2016 (Kamerstuk 22 026, nr. 466). IenM heeft met NS afgesproken dat de gehele gebruiksvergoeding voor de HSL-corridor ieder jaar per 1 december verschuldigd is. ProRail brengt als beheerder de reguliere gebruiksvergoeding op grond van de netverklaring echter maandelijks in rekening, en het onderhavige besluit laat dat systeem onverlet. Om te bereiken dat de betalingen als geheel renteneutraal uitwerken ten opzichte van een betaling op 1 december, is bepaald dat NS de HSL-heffing op 1 februari moet betalen na afloop van het kalenderjaar waarin zij verschuldigd is geworden.

Vraag 47:

Wat is de omvang van de bijdrage aan het Ministerie van Defensie in het kader van het «Search and Rescue»-project (SAR-project)?

Antwoord:

Ik verwijs u naar mijn brief van 18 december 2015 inzake de maritieme en aeronautische noodhulp (Kamerstuk 30 490, nr. 26).

Vraag 48:

Beheer en onderhoud: voor welk percentage van het areaal aan vaarwegen is dit inmiddels van toepassing?

Antwoord:

De onderhoudsstrategie van Rijkswaterstaat voor het hele areaal van de hoofdvaarwegen is erop gericht dit tegen de laagst mogelijke kosten over de levensduur uit te voeren (LCC). Uiteraard worden waar mogelijk verschillende onderhoudsmaatregelen gecombineerd uitgevoerd om de hinder voor de vaarweggebruiker zo beperkt mogelijk te houden.

Vraag 49:

Welk deel van het programma ERTMS is reeds juridisch verplicht? Welk deel is bestuurlijk verplicht? Wat is de planning voor de komende jaren?

Antwoord:

Een deel van de lijnen die conform de voorkeursbeslissing (Kamerstuk 33 652, nr. 14) van ERTMS worden voorzien, komt voort uit Europese verplichtingen om ERTMS aan te leggen, zoals de TEN-T 2020 trajecten Kijfhoek-Roosendaal en Amsterdam Westhaven-Meteren. Op bestuurlijk niveau is in 2013 afgesproken OV-SAAL van ERTMS te voorzien (Kamerstuk 32 404, nr. 63). Dit is nodig om op deze corridor hoogfrequent vervoer aan te kunnen bieden. De eerste helft van 2016 is erop gericht om orde op zaken te stellen, te komen tot een nieuwe planning voor de programmabeslissingen over materieel en infrastructuur en voor het opstellen van een actuele en gedetailleerde uitrolstrategie. Hierover wordt u deze zomer geïnformeerd. Ook op Europees niveau wordt aan herziening van de planning gewerkt.

Voor de uitvoering van de voorkeursbeslissing ERTMS zijn in de begroting middelen gereserveerd tot en met 2028. Voor de huidige planuitwerkingsfase van het programma is € 95,3 mln studiebudget gereserveerd. Daarvan was eind 2015 € 50,9 mln juridisch verplicht.

Vraag 50:

Welk deel van het programma ZuidasDok is reeds juridisch verplicht? Welk deel is bestuurlijk verplicht? Wat is de planning voor de komende jaren?

Antwoord:

Bestuurlijk is 100% van het budget verplicht. Per 31-12-2015 is 8% van de verplichtingen gerealiseerd. Het grootste deel van de juridische verplichtingen (ca. 60%) van het project wordt begin 2017 bij gunning van het hoofdbouwcontract ineens aangegaan. De aanbesteding van dit contract is medio 2016 gestart. De projectorganisatiekosten zullen echter voor het betreffende kalenderjaar jaarlijks worden aangegaan.

Vraag 51:

Wat zijn de voorziene risico's? Welk percentage hiervan komt voor rekening van het Rijk?

Antwoord:

De belangrijkste projectrisico's zijn:

- Omgeving/Communicatie: hinder voor omgeving door complexiteit en raakvlak met aanpalende projecten
- ICT: systeemintegratie bij openstelling van de tunnel en schinkelbruggen
- Juridisch: beroepen op het Tracébesluit of Bestemmingsplan bij de Raad van State
- Planning: conditionerende maatregelen zijn niet tijdig afgerond voor de start van het hoofdbouwcontract.

Voor de genoemde risico's zijn beheersmaatregelen getroffen. Voor het totale project geldt dat het Rijk 75% van de risico's draagt en gemeente Amsterdam 25%, waarbij het risico van de gemeente is gemaximeerd tot € 57 mln.

Vraag 52:

Wat verklaart de verschillen in begroting en realisatie en wat zijn hiervan de gevolgen

Antwoord:

De uitvoeringsplanning is in 2015 geactualiseerd op basis van de ontwikkelde inzichten in het project sinds begin 2013. Daarmee is ook het kasritme geactualiseerd. Er zijn geen uitgaven in 2015 geweest voor A10 en Tunnel. De geplande uitgaven schuiven door naar latere jaren. Dit heeft geen significante gevolgen voor de planning van het project. De mijlpalen m.b.t. aanbesteding en planologie zijn tijdig gehaald. Daarnaast heeft in 2015 een afrekening plaatsgevonden met de gemeente Amsterdam over de door hen betaalde projectkosten in 2012 t/m 2014. Hierdoor is realisatie van de projectorganisatiekosten hoger dan wat begroot was.

Vraag 53:

Was is de omvang van de uitgaven die gedaan zijn ten behoeve van een fietsparkeergarage?

Antwoord:

In 2015 is € 4 mln. uitgegeven voor de realisatie van de fietsparkeergarage.

Vraag 54:

Waarom schuiven de overige geplande uitgaven door naar latere jaren?

Antwoord:

Het oorspronkelijk geplande kasritme zoals dat in de begroting was opgenomen heeft betrekking op de inzichten van de uitvoeringsplanning zoals die er in 2013 waren. Vanwege de ontwikkelde inzichten in het project is in 2015 de uitvoeringsplanning geactualiseerd. Met name op basis hiervan schuift een groot deel van de eerder voor 2015 geplande uitgaven door naar volgende jaren.

Vraag 55:

Is het zeker dat de werkzaamheden aan de A10 en Tunnel daadwerkelijk zullen in 2017 beginnen?

Antwoord:

De verwachting is dat de werkzaamheden voor ZuidasDok eind 2017 starten. Het winnende consortium is binnen de contractkaders vrij om te bepalen met welk onderdeel hij begint. Aangezien de tunnel gereed moet zijn om voldoende ruimte te creëren om de werkzaamheden voor het station af te ronden, zullen de werkzaamheden aan de A10 en tunnel naar verwachting vroeg in het project starten.

Daarnaast hangt de start af van een aantal zaken, onder andere van de afhandeling van het Tracébesluit en het verloop van de aanbestedingsprocedure.

Vraag 56:

Waarom is de in 2015 geplande uitgave voor de aankoop van een parkeergarage niet gerealiseerd?

Antwoord:

De geplande uitgave voor de aankoop van de parkeergarage is niet in 2015 gerealiseerd omdat met de eigenaar nog geen overeenstemming is bereikt over de voorwaarden.

Vraag 57:

Waarom zijn de voorziene ontvangsten voor Project Mainport Rotterdam (PMR) niet binnengekomen?

Antwoord:

Dit betreft een bijdrage van derden aan nadeelcompensatie als gevolg van de realisatie van besluiten die samenhangen met PMR. Uitkering van nadeelcompensatie heeft zich niet voorgedaan in dit verslagjaar.