

Vergaderjaar 2019–2020

35 450 A

**Wijziging van de begrotingsstaat van het
Infrastructuurfonds voor het jaar 2020
(wijziging samenhangende met de
Voorjaarsnota)**

Nr. 3

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

Vastgesteld 23 juni 2020

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 2 juni 2020 voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 15 juni 2020 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

De griffier van de commissie,
Israel

Vraag 1

Kunt u uiteenzetten waarom bij de kasschuif rijksbrede beeld de investeringsbudgetten voor de periode 2020–2024 met in totaal € 1,36 miljard worden verlaagd, terwijl de Kamer heeft gevraagd om met extra overprogrammering te zorgen dat de investeringsbudgetten voor infrastructuur worden benut?

Antwoord 1

Het streven is om de investeringsbudgetten zoveel mogelijk uit te putten. Hier zet ik het instrument overprogrammering zo maximaal mogelijk voor in. Daarbij dient wel rekening te worden gehouden met de uitvoeringscapaciteit en planvorming. Met deze kasschuif wordt enerzijds gezorgd dat de budgetten aan de hand van de actuele uitgavenramingen in de tijd worden gezet, voor zover dat nu is vast te stellen. Tegelijkertijd wordt hiermee de overprogrammering verhoogd waarmee het risico op onderuitputting op het Infrastructuurfonds verder wordt gemitigeerd.

Vraag 2

Kunt u toelichten waarom geen extra projecten in uitvoering genomen worden om de beschikbare middelen in de komende vijf jaar te benutten?

Antwoord 2

Op het Infrastructuurfonds zijn geen vrije middelen de komende vijf jaar. Wel vindt op het Infrastructuurfonds een kasschuif plaats. Deze kasschuif is nodig om de kasreeks van het Infrastructuurfonds aan te sluiten op de uitgavenramingen van lopende projecten en programma's. Door autonome vertragingen zijn de middelen in latere jaren nodig. De middelen die de komende jaren niet worden uitgegeven, zijn in latere jaren alsnog nodig om de projecten te kunnen realiseren. Deze middelen kunnen daarom niet worden ingezet om nieuwe projecten en programma's op te starten.

Ik verken daarnaast voortdurend of projecten en programma's kunnen worden versneld. De mogelijkheden om investeringen in infrastructuur te versnellen zijn echter beperkt vanwege de juridische en bestuurlijke procedures die hieraan voorafgaan. Naar verwachting komen vooral uitgaven voor regulier onderhoud en renovatie van infrastructuur hiervoor in aanmerking. Recente voorbeelden zijn de onderhoudswerkzaamheden aan de A1 richting Apeldoorn tussen knooppunt Hoevelaken en Barneveld, werkzaamheden op de A12 aan het viaduct Stadsbosch en spooronderhoud aan de Schipholtunnel en de Willemspoortunnel. Samen met de brancheorganisaties onderzoekt ons ministerie de mogelijkheden om nog meer werkzaamheden die voor latere jaren gepland stonden, naar voren te halen. In het licht van de covid-19-crisis bekijkt Rijkswaterstaat samen met brancheorganisaties of de aanleg, beheer, onderhoud, vervanging en renovatie van infrastructuur naar voren gehaald kan worden (Kamerstukken II 2019/20, 35 300-A, nr. 86).

Vraag 3

Kunt u uiteenzetten waarom het achterstallige en uitgestelde onderhoud niet wordt versneld met de beschikbare middelen voor 2020–2024 die nu met een kasschuif naar 2025 en verder worden geschoven?

Antwoord 3

De middelen die nu naar 2025 en verder worden geschoven zijn aanlegmiddelen. Deze middelen zijn gekoppeld aan het project en blijven nodig om die projecten uit te voeren. Als deze middelen nu voor beheer en onderhoud worden ingezet, kan ik deze aanlegprojecten later niet meer realiseren. Men zou nog kunnen redeneren dat we in gelijke mate BenO-middelen naar voren kunnen schuiven om uitgesteld BenO in te

lopen. Het is echter niet eenvoudig om in gelijk tempo latere BenO-budgetten en concrete maatregelen naar voren te schuiven. Niettemin wordt wel voortdurend gekeken naar mogelijkheden om – als budgetten en maakbaarheid dat toelaten – onderhoud naar voren te halen, zoals dat ook eerder is gebeurd via de toegekende impulsen voor extra onderhoudswerkzaamheden van in totaal € 265 miljoen.

Vraag 4

Waarom worden de meevallers op de investeringsbudgetten voor aanleg van hoofdwegen (in totaal € 1,27 miljard in de periode 2020–2024) niet ingezet voor extra projecten of onderhoud?

Antwoord 4

Op artikel hoofdwegennet wordt in de periode 2020–2024 1,27 miljard naar latere jaren geschoven. Dit is echter een kasschuif en geen meevaller. Bij de onderliggende projecten worden betalingen later gedaan dan voorzien. Dit leidt niet tot een meevaller die kan elders worden ingezet.

Vraag 5

Verwacht u dat meer uitgaven zullen moeten worden gedaan voor Corona-maatregelen op de lenW-begrotingen dan de garantstellingen en lening in het «Overzicht Coronamaatregelen» en de recente incidentele suppletoire begroting? Zo ja, kunt u toelichten waarom deze niet zijn opgenomen in deze 1e suppletoire begrotingen?

Antwoord 5

Het kabinet heeft de OV-sector verzocht in Nederland de volledige dienstregeling te rijden, terwijl de reizigersaantallen beperkt zijn. Naleving en handhaving van de te treffen maatregelen leiden daarnaast tot extra kosten. Bij de vraag van de overheid past een beschikbaarheidsvergoeding. Hierover bent u per brief geïnformeerd d.d. 5 juni 2020 (kenmerk 2020Z10292).

Vraag 6

Hoe groot acht u de kans dat de garantstellingen die nu zijn gedaan tot begrotingsuitgaven zullen leiden?

Antwoord 6

De garantstellingen op de beleidsbegroting HXII zijn bedoeld om de liquiditeit van de ZBO's en RWT's te waarborgen. Dit was noodzakelijk omdat dienstverlening als gevolg van de impact van Corona nagenoeg stil kwam te liggen.

Nu de dienstverlening langzamerhand wordt hervat, is de verwachting dat bij het CBR sprake zal zijn van een inhaaleffect op het gebied van bijvoorbeeld de theorie- en praktijkexamens. Op dit moment is nog onduidelijk hoe dit inhaaleffect zich in de praktijk ontwikkelt. Daarom is het op dit moment nog niet goed mogelijk uw vraag concreter te beantwoorden. Ik volg de ontwikkelingen nauwgezet en ben hierover in contact met het CBR.

Door de garantstelling kon de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) de noodzakelijke dienstverlening blijven leveren, voor bijvoorbeeld vrachtvervoer. Het is nog onzeker hoe het herstel van het luchtverkeer en daarmee de inkomsten van LVNL zich zullen ontwikkelen.

Volgens de bestaande Europese regels voor bekostiging van luchtverkeersleiding kunnen huidige financiële tekorten in ongeveer twee jaar worden verrekend in de te innen tarieven bij luchtruimgebruikers. Volledige toepassing van de bestaande regels zou bij de huidige, zeer

sterke afname van het luchtverkeer leiden tot ongewenste effecten, zoals zeer hoge tarieven voor (financieel kwetsbare) luchtvaartmaatschappijen. Europees overleg over aanpassing van de systematiek moet nog plaatsvinden. Daarom is het op dit moment nog niet goed mogelijk uw vraag concreter te beantwoorden.

Vraag 7

Kunt u toelichten waarom de 0,2 miljoen voor ondersteuning in de milieueffectrapportage-procedure inzake het luchthavenbesluit niet uit het budget luchtvaart komt?

Antwoord 7

De € 0,2 miljoen voor ondersteuning in de milieueffectrapportage-procedure inzake het luchthavenverkeersbesluit komt wel degelijk uit het budget luchtvaart. Zoals in de toelichting is aangegeven komt het uit artikel 17 van de begroting lenW en dat betreft het luchtvaart begrotings-artikel. Er is 0,2 miljoen overgeboekt van artikel 17 luchtvaart naar artikel 20 lucht en geluid voor deze ondersteuning.

Vraag 8

Waarom wordt in de toelichting op artikel 13 gesproken over een verhoging van € 116,9 miljoen, terwijl in de budgettaire tabel een verlaging van – € 116,9 miljoen is opgenomen?

Antwoord 8

Er is in de toelichting per abuis gesproken over een verhoging terwijl er sprake is van een verlaging. De toelichting bij 13.03 had moeten zijn: Het artikelonderdeel wordt in 2020 per saldo met € 116,9 miljoen verlaagd.

Dit artikelonderdeel wordt verlaagd door de kasschuif met het rijksbrede budgettaire beeld (– € 251,6 miljoen) en overboekingen naar de HXII-begroting van lenW (– € 2,1 miljoen).

Hiertegenover staan verhogingen als gevolg van de technische verwerking van het saldo over 2019 (€ 90,2 miljoen), verschillende schuiven op het Hoofdspoorwegennet via het aanlegprogramma (€ 18,3 miljoen), overboekingen vanuit de investeringsruimte (€ 3,2 miljoen) en bijdragen derden (€ 25,4 miljoen).

Vraag 9

Bent u bereid de mutaties voor het European Rail Traffic Management System (ERTMS) en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) in de periode 2020–2024 nader toelichten?

Antwoord 9

Voor het programma ERTMS geldt dat het kasritme meerjarig is geactualiseerd naar aanleiding van de programmabeslissing ERTMS die in mei 2019 is genomen door het kabinet (Kamerstukken II 2019/20 33 652, nr. 65) en de opvolging van de aanbevelingen op basis van het bureau ICT-toetsing. De opvolging van deze aanbevelingen heeft in 2019 meer tijd gekost dan gepland, waardoor vooral de eerste grote aanbestedingen van ProRail en NS later starten en gerelateerde uitgaven later zullen plaatsvinden (2020Z10470).

De mutaties bij PHS betreffen kasschuiven en verschuivingen in verplichtingenruimte. Het gaat nadrukkelijk om verschuivingen en niet om inhoudelijke aanpassingen aan de projecten. De verschuivingen hebben te maken met gewijzigde inzichten in moment van subsidieverlening of facturering door aannemers en in enkele gevallen met vertraging in projecten. Via de voortgangsrapportages PHS wordt uw Kamer hierover integraal geïnformeerd (Kamerstukken II 2019–2020, 32 404, nr. 98).