

Vergaderjaar 2020–2021

35 830 XII

Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2020

Nr. 6

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 22 juni 2021

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 27 mei 2021 voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 15 juni 2021 zijn ze door de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat beantwoord.

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

De fungerend voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Rijkers

Vraag 1:

Waarom zijn er geen subsidieaanvragen voor Niet Actief Beveiligde Overgangen (NABO) ingediend in 2020? Kunt u dit verklaren terwijl nog niet alle NABO's zijn aangepakt?

Antwoord:

Voor het NABO-programma is in totaal € 194 mln. beschikbaar gesteld om 180 NABO's voor 2024 te kunnen aanpakken. In 2020 heeft ProRail een aanvullende subsidieaanvraag gedaan voor dit NABO-programma. Eind 2020 heb ik op grond hiervan € 5.809.418,28 (incl. BTW, prijspeil 2020) aan ProRail beschikt. Door middel van het NABO-programma worden 180 NABO's voor 2024 aangepakt. Inmiddels zijn hiervan 75 NABO's aangepakt, waarvan 20 NABO's in 2020. Volgens ProRail worden er in 2021 ca. 32 NABO's aangepakt.

Vraag 2:

Welk effect heeft de te optimistische inschatting van de spoorcapaciteit 2030 op het Toekomstbeeld openbaar vervoer (ov)?

Antwoord:

In de slotwet van het infrastructuurfonds is de verplichtingenraming voor de uitgaven bij het project Spoorcapaciteit 2030 voor het jaar 2020 naar beneden bijgesteld. In 2020 zijn voor dit project minder verplichtingen aangegaan dan waar vooraf rekening mee was gehouden. Er was dus sprake van een te optimistisch beeld van de opdrachten die in 2020 voor dit project aan ProRail konden worden verstrekt. Deze verplichting schuift door naar latere jaren. Dit kan omdat we werken vanuit het Infrastructuurfonds. Het heeft geen gevolgen voor de totale omvang van deze middelen en het Toekomstbeeld OV. De middelen blijven dus beschikbaar om de voorgenomen productstappen en de instroom van het nieuwe ICNG-materieel en de nieuwe sprinters voor de eerst komende jaren te kunnen realiseren. Zoals beschreven in de ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV (Kamerstuk 23 645, nr. 746) zijn wel aanvullende middelen noodzakelijk om netwerkingrepen te doen om de vervoerontwikkelingen richting 2030/2035 te blijven faciliteren.

Vraag 3:

Hoeveel banen zijn er bij KLM verloren gegaan? Is dit in overeenstemming met de afspraken die zijn gemaakt voor de steunmaatregelen

Antwoord:

Het aantal FTE's bij KLM is in 2020 met (ongeveer) 5000 gereduceerd. Dit als gevolg van reductie van externe inhuur, het niet verlengen van tijdelijke (veelal jaar) contracten en vrijwillige vertrekregelingen. In het specifieke steunpakket voor KLM van 2020 (bestaande uit een lening en een garantie van de Nederlandse Staat voor bankleningen) zijn geen specifieke afspraken over behoud van banen opgenomen. Wat de NOW betreft ziet het UWV toe op de naleving van de voorwaarden.

Vraag 4:

Kunt u een overzicht geven van het aantal vluchten van en naar de Nederlandse luchthavens over 2020?

Antwoord:

Hieronder vindt u een overzicht van het totaal aantal vliegtuigbewegingen per luchthaven in kalenderjaar 2020 op basis van gegevens van het CBS. Dit betreft alleen het handelsverkeer van commerciële luchtvaartmaatschappijen.

Aantal vliegtuigbewegingen 2020 (Handelsverkeer)

Schiphol	227.275
Rotterdam	6.337
Eindhoven	17.875
Maastricht	6.127
Groningen	612
<hr/>	
Totaal	258.226

Bron: CBS

Vraag 5:

Wat is de reden dat de ov-beschikbaarheidsvergoeding niet is vastgesteld op 100%?

Antwoord:

Met de brief van 9 april jl. (Kamerstuk 23 645, nr. 749) is uw Kamer geïnformeerd over het doortrekken van de beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) naar eind 2021. Bij het instellen van de BVOV in 2020 hechtte het kabinet eraan dat de vervoerders zelf ook een passende bijdrage zouden leveren van maximaal zeven procent van de kosten (Kamerstukken 23 645 en 25 295, nr. 723). Omdat het echter voor de continuïteit van de OV-sector wenselijk is dat vervoerders in 2021 verliezen zo veel mogelijk kunnen beperken, is de werking van de regeling aangepast. De regeling is zo uitgewerkt dat het vervoerders mogelijk wordt gemaakt om de 5–7% kosten die niet door de regeling worden vergoed, in overleg met de concessieverleners in te vullen. Dit kan door efficiencybesparingen bij de vervoerders, het optimaliseren van het aanbod of een extra bijdrage van de concessieverlener (Kamerstuk 23 645, nr. 729).