

Vergaderjaar 2018–2019

35 000 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2019

Nr. 18

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 25 oktober 2018

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 26 september 2018 voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 24 oktober 2018 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

1

Vraag:

Wat zou de uitvoering van de Europese Anti Tax Avoidance Directive (ATAD) hebben betekend voor het beschikbare budget voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) indien er niet ingegrepen zou zijn?

Antwoord:

Op Prinsjesdag is het wetsvoorstel Wet implementatie eerste EU-richtlijn antibelastingontwijking ATAD1 (implementatiewetsvoorstel ATAD1) ingediend bij de Tweede Kamer. De tegemoetkoming in het kader van de earningsstrippingmaatregel voor bestaande langlopende Publiek-Private Samenwerking (PPS)-projecten die verband houden met openbare infrastructuur wordt uitgewerkt in een nota van wijziging. Deze nota van wijziging op het implementatiewetsvoorstel ATAD1 is al aangekondigd in de memorie van toelichting bij het op Prinsjesdag ingediende wetsvoorstel. In de toelichting bij de nota van wijziging, die binnenkort aan de Tweede Kamer wordt aangeboden, zal worden ingegaan op de budgettaire gevolgen van de tegemoetkoming voor bestaande langlopende PPS-projecten in verband met openbare infrastructuur.

2

Vraag:

Hoeveel van het bruto binnenlands product (bbp) is tegenwoordig voor infrastructuur beschikbaar? Is dit gewijzigd ten opzichte van het voorheen beschikbare percentage van 1,4% bbp? Hoeveel geld is er jaarlijks meer nodig om de inhaalslag te voltooien en de infrastructuur optimaal te krijgen?

Antwoord:

Op basis van de meest recente korte termijnraming van het Centraal Planbureau, wordt naar verwachting in 2018 en 2019 respectievelijk 1,4 procent en 1,6 procent van het bbp uitgegeven aan infrastructuur. In de jaren 2016 en 2017 is 1,4 procent van het bbp uitgegeven aan infrastructuur.

Het kabinet stelt eenmalig € 2 miljard beschikbaar en verhoogt het structurele budget daarnaast met € 100 miljoen per jaar om een inhaalslag in infrastructuur te bewerkstelligen.

3

Vraag:

Laat u het budget voor I&W dat beschikbaar is voor waterwegen, hoofdwegen en andere infrastructuur meegroeien met de economische ontwikkeling? Zo ja, hoe?

Antwoord:

Het lenW-budget dat beschikbaar is voor waterwegen, hoofdwegen en andere infrastructuur groeit niet mee met de economische ontwikkeling. Wel wordt het aangepast aan de loon- en prijsontwikkeling. Dit komt voort uit de begrotingsregels die vastgesteld zijn in de startnota bij aanvang van de kabinetsperiode. Hierin staat dat er aan het begin van een kabinetsperiode afspraken worden gemaakt over het maximale uitgavenniveau: het uitgavenplafond. Voor elk jaar van de kabinetsperiode wordt een uitgavenplafond afgesproken. De hoogte van het uitgavenplafond en de daadwerkelijke uitgaven worden vervolgens jaarlijks aangepast aan loon- en prijsontwikkelingen in de markt. De uitgavenplafonds van de sectoren Rijksbegroting, Sociale Zekerheid en Zorg samen vormen het totale uitgavenplafond. De genoemde lenW-budgetten vallen onder het plafond van de sector Rijksbegroting.

4

Vraag:

Welk deel van de beschikbaar gestelde middelen wordt niet in 2018 besteed vanwege een kasschuif?

Antwoord:

Van de middelen die in 2018 voor het Infrastructuurfonds beschikbaar zijn gesteld, wordt op basis van de ontwerpbegroting 2019 € 700 miljoen niet in dat jaar besteed. Dit betreft voornamelijk de intensivering uit het regeerakkoord in 2018 (€ 500 miljoen). Door de aard van de infrastructurele planning en de noodzakelijke voorbereidende besluitvorming is een aanlooperperiode nodig, voordat de daadwerkelijke uitgaven aan infrastructuurprojecten gedaan worden. Daarnaast zijn ook de uitgavenramingen van lopende projecten en programma's geactualiseerd, zoals dit regulier gebeurt. Deze middelen zijn verschoven naar 2020 en 2021, de jaren waarin de uitgaven nu worden verwacht. Op dit moment wordt het (financiële) beeld opgemaakt ten behoeve van de 2^e supplettoire begroting 2018 waarbij de verwachting is dat er dit jaar een aanvullend bedrag over blijft.

5

Vraag:

Is er genoeg menskracht om de bij de aanvullende middelen voor het Infrastructuurfonds bij de begroting voor 2019 aangekondigde programma's en projecten te realiseren?

Antwoord:

De aanvullende programmering leidt tot een hogere apparaatsbehoefte, zowel bij de beleidskern als bij Rijkswaterstaat. Daarom is tot en met 2032 vanuit de regeerakkoord beschikbaar gestelde middelen € 28,8 miljoen voor aanvullende bemensing bij de beleidskern en € 97,9 miljoen voor aanvullende bemensing bij Rijkswaterstaat begroot. Hiermee is aanvullend personeelsbudget beschikbaar gekomen voor de aangekondigde projecten en programma's. Hoewel werving in de huidige arbeidsmarkt een flinke opgave is, kunnen en zijn we volop aan de slag met de gestelde opgave.

6

Vraag:

Kunt u aangeven welke maatregelen u neemt ter voorkoming van bumperkleven?

Antwoord:

Ik ben voortdurend in overleg met mijn collega van Justitie en Veiligheid om de verkeersveiligheid en sociaal weggedrag te verbeteren. Onderdeel van het gesprek is het inzetten op effectieve handhaving door politie en op bepaalde onderdelen door weginspecteurs van Rijkswaterstaat.

7

Vraag:

Klopt het dat er in 2019 en 2020 geen uitgaven zullen zijn in het kader van het programma «Meer Veilig»? Zo ja, wat is daarvoor de verklaring?

Antwoord:

Het programma Meer Veilig bestaat uit verschillende begrotingsonderdelen. Op artikel 12.03.01 Realisatie staat het in uitvoering zijnde programma «Meer Veilig». De maatregelen uit dit maatregelenpakket worden grotendeels uitgevoerd in de periode 2015–2019, met uitloop van enkele maatregelen naar 2020/2021, die gecombineerd met ander werk worden uitgevoerd. De geprognostiseerde uitgaven staan momenteel in

het kasjaar 2018 en 2021 begroot, maar de middelen zullen bij een verdere concretisering in de juiste jaren worden gezet.

Daarnaast staat op artikel 12.03.02 Verkenningen en Planuitwerkingen het vervolgprogramma Meer Veilig gereserveerd. Uw Kamer is op 14 oktober 2016 (Kamerstukken II 2016–2017, 34 550 A, nr. 9) geïnformeerd over een reservering van € 30 miljoen voor deze vervolgaanpak van Meer Veilig. De eerste tranche maatregelen uit het vervolgpakket wordt uitgevoerd in de periode 2018–2020. In lijn met de reguliere wijze bij infraprojecten zullen de middelen vanuit het planuitwerking artikel worden overgeboekt naar (de juiste jaren in) het realisatieartikel. Bij het BO MIRT in het najaar van 2017 is verder aangekondigd dat er € 50 mln beschikbaar wordt gesteld voor de aanpak van N-wegen. Deze financiële middelen zijn ook toegevoegd aan het Meer Veilig programma op artikel 12.03.02. De Tweede Kamer is op 23 april 2018 geïnformeerd over de inzet van deze middelen (TK 34 775-A nr. 64).

8

Vraag:

Kunt u aangeven welke middelen u heeft om een opdrachtnemer inzake een «Design, Build, Finance and Maintain»-contract (DBFM) voortijdig te ontheffen, indien duidelijk wordt dat er niet geleverd zal worden, en om de bouw alsnog door een andere partij te laten geschieden?

Antwoord:

In het standaard DBFM contract zijn bepalingen opgenomen over de omgang bij voortijdig beëindigen van het contract. De Minister kan teruggrijpen op het contract als de Opdrachtnemer niet voldoet aan de verplichtingen. Het DBFM-standaardcontract voorziet in de verschillende vormen van voortijdige beëindiging, zowel door Opdrachtgever als door Opdrachtnemer. In de contracten zijn bepalingen opgenomen welke kosten aan voortijdige beëindiging verbonden zijn, zoals de vergoeding voor reeds gemaakte kosten.

Het beëindigen van een DBFM-contract is echter het allerlaatste middel indien duidelijk is dat er niet geleverd wordt. Een Opdrachtnemer dient altijd eerst de kans te krijgen om zaken te herstellen. Immers, niemand is gebaat met extra kosten en/of vertragingen die onvermijdelijk het gevolg zijn van het beëindigen van het contract.

9

Vraag:

Kunt u aangeven welke taken de kustwacht zal gaan uitvoeren met het budget dat zij ontvangt vanuit het budget voor hoofdwegen?

Antwoord:

Er wordt bij deze begroting budget vrijgemaakt ten behoeve van de Kustwacht vanuit de investeringsruimtes van hoofdwegen, spoorwegen, hoofdvaarwegennet en vanuit het Deltafonds. Hierbij worden verdeel-sleutels naar rato van gebruik door de verschillende departementen gehanteerd. Het budget zal enerzijds worden gebruikt voor luchtsurveillance ten behoeve van de veiligheid en het verantwoord gebruik van de Noordzee. De luchtsurveillance wordt uitgevoerd met twee vliegtuigen. Met de budgettoevoeging wordt structureel budget vrijgemaakt voor de luchtsurveillance. Het budget wordt anderzijds gebruikt voor uitbreiding van de formatie van het Kustwachtcentrum in Den Helder. Deze uitbreiding is nodig voor de continuïteit en modernisering van de Kustwacht. Hiermee is de Kustwacht in staat haar werkzaamheden beter uit te voeren.

10

Vraag:

Komt de toevoeging van budget voor apparaatkosten bij Rijkswaterstaat (RWS) en I&W uit het budget dat in eerste instantie beschikbaar was gesteld voor de aanleg van wegen?

Antwoord:

Om nieuwe MIRT-projecten en nieuw te verwachten MIRT-projecten uit het regeerakkoord te realiseren is extra capaciteit nodig. Daarvoor is het apparaatsbudget van Rijkswaterstaat opgehoogd met in totaal € 97,9 miljoen. Dit geld is vrijgemaakt vanuit het Infrastructuurfonds, waar de aanvullende middelen vanuit het regeerakkoord voor nieuwe MIRT-projecten aan zijn toegevoegd.

11

Vraag:

Kunt u aangeven per welke datum het spoorwagennet van Nederland voorzien moet zijn van bovenleidingen?

Antwoord:

Veruit het grootste deel van het Nederlandse spoor is geëlektrificeerd. Eventuele elektrificatie van overige lijnen kan bijdragen aan de nog verdere vergroening van het vervoer per spoor. Verder kan elektrificatie een beperkte reistijdwinst opleveren en bijdragen aan een comfortabelere reis. Er ligt echter geen verplichting of intentie om het gehele Nederlandse spoornet te voorzien van bovenleidingen. Het wel of niet besluiten tot elektrificatie van een spoorlijn wordt uiteindelijk gebaseerd op onder andere de duurzaamheids- en reizigersbaten maar ook de niet onaanzienlijke investeringen waar elektrificatie mee gepaard gaat. Daarnaast spelen ook (financiële) afspraken die hierover gemaakt kunnen worden met de regio een rol bij deze afweging. Zo hebben wij de afgelopen jaren afspraken gemaakt over cofinanciering van diverse gedecentraliseerde lijnen in Limburg en Overijssel zoals het traject Heerlen-Landgraaf en Zwolle-Wierden. Met de regio Noord-Nederland hebben in het BO MIRT van najaar 2017 afgesproken de mogelijkheden te inventariseren om de regionale lijnen te vergroenen. Daarbij wordt ook gekeken naar partiële elektrificatie en het gebruik van waterstof als duurzaam alternatief.

12

Vraag:

Kunt u aangeven in hoeverre de zettingsproblematiek van de hogesnelheidslijn HSL-Zuid met het aanvullende budget zal kunnen worden opgelost?

Antwoord:

Uit VGR HSL-Zuid 41 die op 27 september jl. naar uw Kamer is gestuurd blijkt dat het aantal zettingslocaties rond Schuilingervliet is toegenomen. Verwacht wordt dat de kosten van voorziene herstelmaatregelen (2018–2021) € 27,4 miljoen bedragen in plaats van de eerder (bij VGR 40) geraamde € 16 miljoen. De verwachte uitgaven voor de maatregelen voor zettingen kunnen worden gedekt binnen de beschikbare middelen voor de HSL-Zuid op het Infrastructuurfonds.

13

Vraag:

Kunt u aangeven waardoor de concessievergoedingen van de Nederlandse Spoorwegen (NS) tussen 2018 en 2019 afnemen?

Antwoord:

De afname in de concessievergoedingen tussen 2018 en 2019 is, naast diverse kleinere mutaties, met name het gevolg van een lagere HSL heffing doordat de IC-Brussel in 2018 over de HSL is gaan rijden.

14

Vraag:

Kunt u een kostenraming geven voor de vervanging en/of de renovatie van alle Nederlandse kunstwerken en vaarwegen die uit de eerste helft van de vorige eeuw stammen?

Antwoord:

De middelen die nodig zijn voor vervanging en/of renovatie van de (natte) kunstwerken en vaarwegen die uit de eerste helft van de vorige eeuw stammen (voor 1950) maken onderdeel uit van het VenR programma en zijn daar niet apart in geormerkt.

Indicatief worden de kosten voor dit deel van het areaal van voor 1950 op basis van kentallen en stichtingsjaren naar huidig inzicht geschat op ca 1,4 miljard in de periode 2021–2040. De exacte scope met de daarbij horende raming kent onzekerheden en wordt in de periode voor vervanging of renovatie meer in detail uitgewerkt. De genoemde kosten zijn exclusief het deel dat reeds is belegd in projecten die in uitvoering zijn. Deze projecten zijn opgenomen op het mirt-blad Programma Vervanging en renovatie – Hoofdvaarwegen.

15

Vraag:

Kunt u aangeven hoe u de interoperabiliteit van het spoorstelsel zult verhogen met de invoering van het European Railway Transport Management System (ERTMS), terwijl ieder land eigen versies van dit stelsel hanteert, die niet zonder meer onderling op elkaar aansluiten?

Antwoord:

De Europese Commissie heeft in wet- en regelgeving de specificaties van het ERTMS-systeem vastgelegd (de zogenoemde baselines en releases). Eventuele aanvullende nationale eisen moeten worden goedgekeurd door de Europese Commissie. Het doel hiervan is het waarborgen van de interoperabiliteit tussen versies van het stelsel, nu en in de toekomst.

Het ERTMS-systeem wordt ingebouwd in de baan en in de trein. Interoperabiliteit tussen versies wordt geregeld via de trein. De trein wordt maximaal compatibel gemaakt, waardoor het mogelijk is door heel Europa te rijden, ongeacht welke versie in de baan ligt. De nieuwste set specificaties, baseline 3, is compatibel met andere baan-versies van ERTMS, ongeacht het level of de release-versie. In bestaande Nederlandse treinen en in de baan wordt mede daarom ERTMS baseline 3 ingebouwd of wordt het bestaande baseline 2 opgewaardeerd naar baseline 3. Treinen vanuit andere lidstaten moeten vanaf 2026–2028 zijn uitgerust met baseline 3 om op het baanvak Kijfhoek-Roosendaal te kunnen rijden, en daarna op andere baanvakken. In Europa moeten alle nieuwe treinen vanaf 1 januari 2019 verplicht het ERTMS-systeem met baseline 3 aan boord hebben.

Met de invoering van het vierde spoorwegpakket vindt vanaf 2019 het toelatingsproces van het ERTMS-systeem in de baan plaats via de European Union Agency for Railways (ERA) in plaats van door de nationale veiligheidsinspecties. Voor toelating van ERTMS-systemen in het materieel geldt dat als de trein door meerdere lidstaten rijdt, de ERA én de betrokken nationale veiligheidsinspecties deze moeten toelaten.

Daarnaast is de vervoerder nog wettelijk verplicht na te gaan of de routecompatibiliteit van zijn trein is gewaarborgd.

16

Vraag:

Kunt u aangeven in hoeverre u het wenselijk vindt om vertragingen op het spoor voortaan op hele minuten af te ronden, in plaats van ze uit te drukken in blokken van vijf minuten, om zo de reiziger meer informatie te bieden om optimaal gebruik te maken van de hoogfrequente dienstregeling?

Antwoord:

Ik vind het van belang dat reizigers over actuele reisinformatie kunnen beschikken, waaronder informatie over vertragingen. In de NS Reisplanner is die informatie met een marge van 1 minuut beschikbaar. In 2019 zal NS onderzoeken of het wenselijk is om ook op stations over te schakelen naar het weergeven van vertragingen met een marge van 1 minuut. De ontwikkelingen op het gebied van hoogfrequent rijden worden in dat onderzoek meegenomen.

17

Vraag:

Kunt u de getallen onder 22.03.02 subsidie/asbest uitleggen in relatie tot de zinsnede «naar verwachting zal het in totaal beschikbare bedrag van € 75 miljoen in 2019 volledig zijn besteed»?

Antwoord:

Met de getallen die vermeld staan tot en met het jaar 2019 is het totaal beschikbare bedrag van € 75 mln. voor de subsidieregeling verwijderd asbestdaken volledig besteed. De getallen die vermeld staan in 2020 en latere jaren zijn bestemd voor de verdere ondersteuning van verschillende initiatieven in het kader van de programmatische aanpak asbest door betrokken partijen.

18

Vraag:

Hoe groot is het niet-gedekte deel van de kosten van vergunningverlening op artikel 24 dat wordt gefinancierd vanuit bijdragen op artikel 97 van de begroting? Welke tarieven voor vergunningverlening worden gehanteerd voor externe partijen? Wat zijn de werkelijke kosten voor deze trajecten? Wat is de reden dat externe partijen vergunningverlening kunnen ontvangen voor niet kostendekkende prijzen? Wie zijn de afnemers van de vergunningen?

Antwoord:

18a. Uit artikel 24 worden geen kosten voor vergunningverlening gedekt. Die worden gedekt vanuit de opbrengsten derden en aangevuld vanuit artikel 97. De kosten van vergunningverlening worden voor 2019 geraamd op € 21,8 miljoen. De opbrengsten van vergunningen worden geraamd op € 9,3 miljoen en het verschil tussen kosten en opbrengsten wordt gedekt vanuit artikel 97 (€ 12,5 miljoen).

18b. De tarieven voor luchtvaart, binnenvaart, zeevaart, visserij en spoor zijn in diverse tarievenregelingen via de Staatscourant gepubliceerd. Het gaat om de volgende regelingen:

- Regeling tarieven Spoorwegwet 2012;
- Regeling vergoeding documenten Wet personenvervoer 2012;
- Regeling Wet lokaal spoor;
- Regeling aanvraag autorisatie classificatiecode vuurwerk;
- Regeling tarief Wet kabelbaaninstallaties;

- Regeling aanvraag onkostenvergoeding goedkeuring Wet explosieven voor civiel gebruik.
- Regeling tarieven luchtvaart 2008,
- Regeling Nederlandse tarieven Schepenwet,
- Regeling tarieven scheepvaart 2005

18c. De werkelijke kosten van vergunningverlening worden voor 2019 geraamd op € 21,8 miljoen. Zie het eerste antwoord.

18d. Externe partijen kunnen vergunningen ontvangen tegen niet kostendekkende tarieven, omdat het deel van de kosten dat de tarieven te boven gaat vanuit de begroting van lenW wordt gedekt.

18e. Personen en bedrijven in de sectoren luchtvaart, binnenvaart, zeevaart, visserij en spoor.

19

Vraag:

Op grond van welke wet- en regelgeving geven certificerende instellingen certificaten af?

Antwoord:

Het betreft hier ruim 600 certificerende instellingen, die in wetgeving zijn aangewezen, door de ILT zijn erkend en aan wie ook werkzaamheden zijn gemandateerd. De certificerende instellingen geven op grond van een breed scala van verschillende soorten wetgeving certificaten af. De systematiek werkt al volgt: in een wet wordt vermeld dat er organisaties aangewezen kunnen worden namens de Minister. In het onderliggende besluit wordt deze organisatie met name genoemd en in een regeling worden nadere regels gesteld. In veel gevallen is een Europese Verordening de basis.