

Vergaderjaar 2016–2017

34 730 A

**Wijziging van de begrotingsstaat van het
Infrastructuurfonds voor het jaar 2017
(wijziging samenhangende met de
Voorjaarsnota)**

Nr. 3

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

Vastgesteld 26 juni 2017

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 14 juni 2017 voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Milieu. Bij brief van 23 juni 2017 zijn ze door de Minister van Infrastructuur en Milieu beantwoord.

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

De fungerend voorzitter van de commissie,
Van Veldhoven

De griffier van de commissie,
Tijdink

Vraag 1

In hoeverre is in de vastgestelde aanbestedings- en contracteringsstrategie voor de uitrol van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) rekening gehouden met de nu uitgekeerde Europese subsidies? Met andere woorden: is er extra geld of was dit bedrag reeds ingecalculleerd? Als het al was ingecalculleerd, waar blijkt dat uit?

Antwoord 1

In de planning van de uitrol van ERTMS is het verkrijgen van deze Europese subsidies reeds ingecalculleerd. De scope van het programma is om binnen het beschikbare budget zoveel mogelijk ERTMS aan te leggen. De betreffende Europese subsidies zijn toegekend voor specifieke doeleinden in relatie tot de aanleg van ERTMS op het traject Kijfhoek-Roosendaal.

De aanbesteding- en contracteringstrategie (Kamerstukken II, vergaderjaar 2016–2017, 33 652, nr. 46) gaat overigens niet gedetailleerd in op het budget. Het is een strategisch document waarin op hoofdlijnen de vraag wordt beantwoord welke contractvormen en hoeveel contracten nodig zijn om ERTMS zo doelmatig mogelijk aan te besteden, te realiseren en te exploiteren.

Vraag 2

Wat is de totale omvang van de verschillende EU-subsidies voor ERTMS, wat is hun doorlooptijd, en welke resultaatafspraken zijn hier aan verbonden?

Antwoord 2

Op basis van de huidige overeenkomsten met Europese Commissie, kan het programma ERTMS maximaal € 30,73 mln aan Europese subsidies tegemoet zien. Deze subsidies zijn toegekend voor specifieke doeleinden in relatie tot de aanleg van ERTMS op het traject Kijfhoek-Roosendaal. De bijdragen betreffen € 2,35 mln voor planstudiekosten, € 17,10 mln voor de inbouw van ERTMS in 170 voertuigen en € 11,28 mln voor de aanleg van ERTMS in de infrastructuur. Deze bedragen kunnen in de praktijk lager uitvallen als gevolg van de feitelijke uitvoering, de voortgang daarvan en de gemaakte kosten die op de subsidieaanvraag betrekking hebben. De doorlooptijd van de subsidieafspraken is tot en met 2020. Voor onderdelen wordt een verzoek tot uitstel voorbereid. Ik heb er vertrouwen in dat de Europese Commissie hiermee zal instemmen.

Vraag 3

Wanneer wordt de bijdrage vanuit de regio voor de permanente derde rijkstrook op de A15 Papendrecht en Sliedrecht ontvangen?

Antwoord 3

In de bestuursovereenkomst betreffende dit project is vastgelegd dat de Provincie Zuid-Holland en de Drechtsteden hun bijdrage uiterlijk 31 december 2017 beschikbaar zullen stellen.

Vraag 4

Kan de overboeking van in totaal 4,6 miljoen euro van het programma Beter Benutten naar begrotingshoofdstuk XII artikel 98 Apparaatuitgaven Kerndepartement nader worden toegelicht? Wat is hiervoor de inhoudelijke onderbouwing?

Antwoord 4

De overboeking heeft een verantwoordingstechnische reden. Op basis van richtlijnen van de ADR zijn een aantal contracten uit het lopende contrac-

tenbestand die verantwoord werden op het uitbestedingsbudget ten laste van het inhuurbudget gebracht

Vraag 5

Kan de negatieve bijstelling op de post beheer, onderhoud en vervanging van 88,2 miljoen euro nader worden toegelicht? Wat zijn hiervan de gevolgen?

Antwoord 5

De jaarlijkse subsidie voor beheer, onderhoud en vervanging aan ProRail wordt conform het Besluit Infrastructuurfonds vóór aanvang van het jaar verleend. Dit betekent dat de subsidie voor 2018, die ook wordt betaald in 2018, reeds in 2017 als aangegane verplichting wordt vastgelegd. Het verplichtingenbudget 2017 in de begroting zou derhalve in overeenstemming moeten zijn met het verwachte kasbudget 2018.

Als gevolg van onder meer de doorwerking van de najaarsnota en slotwet 2016, is er geen evenwicht meer tussen de stand van het verplichtingenbudget 2017 en het kasbudget 2018. Met deze technische bijstelling wordt dit evenwicht hersteld.

Overigens blijkt uit de subsidieaanvraag van ProRail voor het jaar 2018 (eind 2017) pas welk verplichtingenbudget in 2017 daadwerkelijk benodigd is. Een eventuele aanvullend benodigde bijstelling wordt dan verwerkt in de najaarsnota 2017.

Het betreft hier een technische bijstelling op het verplichtingenbudget 2017, er is geen sprake van een bijstelling van beschikbare middelen voor ProRail. Deze bijstelling leidt dan ook niet tot consequenties voor de uitvoering van het beheer en onderhoud en de vervanging.

Vraag 6

Welke afspraken zijn er over de afroaming van het eigen vermogen van Rijkswaterstaat gemaakt?

Antwoord 6

Het eigen vermogen van een baten-lastenagentschap is conform de Regeling agentschappen gebonden aan een maximumomvang van 5 procent van de gemiddelde jaaromzet, berekend over de laatste drie jaar. Met RWS is afgesproken dat – conform de Regeling agentschappen – het surplus eigen vermogen (stand ultimo 2016) bij Voorjaarsnota 2017 zou worden afgedragen ten gunste van de eigenaar (IenM). Deze afdracht heeft inmiddels plaatsgevonden.

Vraag 7

Welke resultaatsverplichtingen zijn er gemaakt met provincies en gemeenten over de besteding van de gelden binnen het programma Beter Benutten?

Antwoord 7

In alle twaalf Beter Benutten regio's is een Bereikbaarheidsverklaring opgesteld waarin de ambitie is geformuleerd om de reistijd met 10% te verbeteren ten opzichte van een situatie zonder het vervolprogramma van Beter Benutten. Per regio is daarvoor een pakket maatregelen geformuleerd.

Vraag 8

Welke juridische en financiële verplichtingen zijn er aangegaan in het kader van het programma Eenvoudig Beter? Waarom is ervoor gekozen om de voeding voor dit programma uit het Infrastructuurfonds te halen? En welke cofinanciering is er beschikbaar? Dragen de andere overheids-

lagen ook bij en zo ja, welke afspraken zijn hierover gemaakt qua inspannings- of resultaatsverplichting?

Antwoord 8

De uitgaven voor EB worden verantwoord op artikel 13.05 van HXII. In de begroting is bij dit artikelonderdeel een extracomptabele tabel opgenomen waaruit blijkt dat tot nu toe een bedrag van € 218 mln tbv de eenmalige kosten aan het programma EB is toegevoegd. Vanwege afspraken in het bestuursakkoord is het bedrag geheel bestuurlijk verplicht. In 2016 en 2017 zijn ten laste van dit bedrag juridische en financiële verplichtingen aangegaan en betalingen verricht voor: het Digitaal Stelsel Omgevingswet, transitiekosten RWS, implementatievraagstukken VNG/UvW, invoeringsondersteuning. Informatievoorziening, opdrachten tbv beleidsondersteuning en apparaatuitgaven.

Met de Omgevingswet en het Digitaal Stelsel Omgevingswet worden maatschappelijke baten voorzien doordat er sprake is van minder regeldruk en onderzoeksverplichtingen, kortere procedures, lagere kosten en meer flexibiliteit. Dit geldt ook voor infrastructurele projecten.

Tot slot wordt gevraagd naar co-financiering en bijdragen van andere overheidslagen. Met de andere overheden zijn financiële afspraken¹ over het implementatieprogramma gemaakt. Daarbij is afgesproken dat:

- Het rijk de investeringskosten voor zijn rekening neemt
- Alle overheden de transitiekosten vanwege de stelselherziening voor hun eigen organisaties ook voor hun eigen rekening nemen
- Alle bevoegd gezagen aan de hand van een verdeelsleutel bijdragen aan de uitvoeringskosten (structurele kosten). De verdeelsleutel is Rijk: 19%, provincies: 6%, gemeenten: 70% en waterschappen 5%.
- De besparingen die samenhangen met de stelselherziening ten gunste komen van de betreffende partijen.

In het bestuursakkoord zijn afspraken gemaakt over de invoeringsondersteuning en het digitaal stelsel. Alle overheden zijn zelf verantwoordelijk voor hun eigen transitieopgaven. De generieke activiteiten, de ontwikkeling van het DSO en de Invoeringsondersteuning worden uitgevoerd door het interbestuurlijke programma Aan de Slag met de Omgevingswet waarvoor de overheden gezamenlijk opdrachtgever zijn en dus ook gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de te leveren inspanning en het resultaat.

¹ Zie kamerstuk 33 118, nr. 35.