

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1357

Vragen van de leden **Visser, Ten Broeke** en **Azmani** (allen VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *cofinanciering van Overijssel in infrastructurele projecten* (ingezonden 20 februari 2017).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 9 maart 2017).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de artikelen «Overijssel betaalt meest aan infra» en «Gedeputeerde Boerman over provinciale bijdrage aan rijkswegen: «Het is eigenlijk gek»»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u aangeven op basis van welke uitgangspunten jaarlijks de prioriteiten worden bepaald in de investeringen in infrastructuur? Klopt het dat dit, in opdracht van de Kamer, aan de hand van de file top 50 wordt gedaan? Zo ja, welke opdracht is dit precies en wanneer is deze opdracht vastgesteld en bekrachtigd?

Antwoord 2

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is het beleidskader dat de ruimtelijk economische-, water-, mobiliteits- en duurzaamheids/ leefbaarheidsopgaven voor Nederland richting 2040 benoemt en de focus bepaalt voor de rijksinvesteringen. Het Rijk investeert in projecten die bijdragen aan een betere bereikbaarheid van de gebieden met de grootste economische verdien capaciteit en heeft niet als doel om in iedere provincie evenveel te investeren.

Of er sprake is van een knelpunt bepaal ik mede aan de hand van de periodiek geactualiseerde Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA). Daarnaast investeer ik vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen (Meer Veilig), leefbaarheid en robuustheid van het hoofdwegennet.

¹ <http://www.destentor.nl/regio/zwolle/overijssel-betaalt-meest-aan-infra-1.6902467> en <https://www.rtvoost.nl/nieuws/default.aspx?nid=263078&cat=1#>

In de spelregels MIRT staan de besluitvormingsvereisten om te komen tot een beslissing over een eventuele financiële rijksbijdrage (Kamerstuk 34 550-A, nr. 19)

In de overleggen MIRT spreek ik met uw Kamer over de verschillende projecten.

In het MIRT projectenoverzicht dat ik aan uw Kamer stuur als bijstuk bij de begroting van lenM wordt op uw verzoek (Kamerstuk 31 305, nr. 115) sinds 2009 een overzicht gegeven van de meest recente File Top 50. Als een wegenproject een bijdrage levert aan het oplossen of verminderen van één of meer knelpunten uit de File Top 50, staat dit op het betreffende projectblad aangegeven.

Vraag 3

Kunt u toelichten welke cijfers en uitgangspunten zijn gehanteerd in de tabel die is verstrekt aan De Stentor inzake de infrastructuurgelden per provincie?

Antwoord 3

De tabel is tot stand gekomen vanuit de jaarverslagen van het Infrastructuurfonds (IF). Investerings van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in het hoofdwegennet worden gedaan vanuit het IF Artikel 12.03.01 «Realisatie» en IF Artikel 12.04 «Geïntegreerde Contractvormen».

De bijdrage van de provincie (provincie en gemeenten) is in de tabel opgenomen als er daadwerkelijk een betaling is gedaan door de betreffende decentrale overheden. Naast de gedane betalingen zijn er in bestuurlijke afspraken toezeggingen over regionale bijdragen gedaan. Indien deze toezegging nog niet tot een betaling heeft geleid is deze niet opgenomen in de tabel.

Projecten kunnen daarnaast uitgaven hebben die vallen buiten de bandbreedte 2006–2015, daarmee geeft de tabel niet voor alle uitgaven een volledig beeld.

Uitgaven via mobiliteitsfondsen en subsidies van het Rijk aan decentrale overheden zijn niet meegenomen (IF Art. 14 «Regionale lokale infrastructuur»). Dit zijn voornamelijk uitgaven aan regionale projecten, maar in sommige gevallen betreft het ook investeringen in Rijksinfra (bijvoorbeeld in de provincie Drenthe, Flevoland, Friesland en Groningen zijn vanuit de beschikbaar gestelde middelen van het Regio Specifiek Programma Zuiderzeelijn ook uitgaven gedaan aan verbetering van het Hoofdwegennet). Een project dat is uitgevoerd over de grens van één provincie is toebedeeld aan de provincie waar het grootste deel van dit project is uitgevoerd op basis van het aantal kilometers.

Vraag 4

Is in de gehanteerde periode van tien jaar (2005–2015) een verandering opgetreden qua toewijzing in de toekenning van gelden? Met andere woorden: is er een andere wijze van prioritering toegepast gedurende deze periode? Zo ja, welke?

Antwoord 4

Tussen 2005–2015 kende Nederland verschillende kabinetten, die ieder hun eigen prioriteiten binnen het infrastructuurbeleid hebben gesteld.

In 2012 is de SVIR vastgesteld, die de beleidskaders geeft voor investeringen in de infrastructuur. Daarvoor was de Nota Mobiliteit (NoMo) van kracht. In de SVIR is de NoMo-indicator uit de Nota Mobiliteit voortgezet.

In het MIRT projectenoverzicht 2017 is de nieuwe werkwijze voor het MIRT beschreven. In de nieuwe werkwijze van het MIRT verschuift het accent van projecten naar opgaven, van onderhandeling naar dialoog, van focus op de inzet van financiële middelen naar een bredere inzet van middelen, en van werken met uitgestippelde routes voor de toekomst naar een meer flexibele en adaptieve manier van werken. De sleutel tot oplossingen voor veel opgaven hebben het rijk, de medeoverheden, bedrijven en maatschappelijke organisaties vaak gezamenlijk in handen. Gezamenlijk wordt bepaald wat de opgave in een bepaald gebied precies is, wat het doel is dat bereikt moet worden.

Vraag 5

Kunt u een overzicht geven van de omvang van de uitgaven in het Infrastructuurfonds in de periode 2005–2010 en 2010–2015?

Antwoord 5

In de periode 2005 tot en met 2009 is er zo'n € 29 mld uitgegeven uit het IF. Vanaf 2010 tot en met 2014 is er bijna € 34 mld uitgegeven.

Vraag 6

Kunt u een verklaring geven waarom er verschillen zitten in de omvang van de verschillende bijdragen in cofinanciering van de verschillende provincies, zoals Limburg (1%), Overijssel (72%), Friesland (6%), Noord-Brabant (5%) en Gelderland (52%)?

Antwoord 6

Zie mijn antwoord op vraag 3. In de gehanteerde tabel zijn de bijdragen en uitgaven gebaseerd op kasstromen en niet het totale taakstellend budget of de bestuurlijk toegezegde provinciale bijdragen.

Het hoge percentage bij de provincie Overijssel is te verklaren doordat de provincie in het jaar 2015 de bijdragen aan de A1 Apeldoorn–Azelo, N35 Nijverdal–Wierden en N35 Zwolle–Wijthmen heeft overgemaakt. In 2015 resulteerde dit in meer dan € 230 mln aan cofinanciering. Deze projecten gaan in de komende jaren pas over naar realisatie. Daarmee zijn de uitgaven slecht een beperkt deel van de totale projectuitgaven, terwijl de bijdrage van de provincie al is betaald. Doordat het wob-verzoek specifiek ingaat op de periode 2006 tot en met 2015 levert dit een vertekend beeld op.

Ook het percentage van de provincie Gelderland is te verklaren doordat de provincie in 2015 meer dan € 290 mln heeft overgemaakt naar het Rijk voor de bijdrage aan de A12/A15 Ressen–Oudbroeken (ViA15).

Vraag 7

Kunt u een uitsplitsing geven van de investeringen in de categorie ongespecificeerd?

Antwoord 7

Een aantal uitgaven en ontvangsten kan niet verder gespecificeerd worden over de provincies. Dit zijn landelijke programma's die verspreid over Nederland worden uitgevoerd of realisatieuitgaven m.b.t. projecten in planuitwerking. Deze zijn daarom apart opgenomen onder «Algemeen». Dit gaat bijvoorbeeld op voor het programma ZSM (spoedwet wegverbreding-projecten), Dynamisch Verkeersmanagement, MJPO, Meer Veilig, Verzorgingsplaatsen, kleine/afgeronde projecten.

Vraag 8

Kunt u ingaan op de opmerking van de gedeputeerde van de provincie Overijssel, de heer Boerman, dat hij niet snapt hoe de bedragen die het Rijk presenteert tot stand zijn gekomen? Kloppen zijn vermoedens dat in de afgelopen jaren meer geld naar infrastructuur in Overijssel is gegaan dan in de tabel vermeld staat? Zo ja, kunt u dan de cijfers in het artikel en tabel nader duiden?

Antwoord 8

De cijfers in het artikel en de tabel zijn gebaseerd op de uitgaven vanuit het Infrastructuurfonds in de periode 2006 tot en met 2015. Omdat er in het Wob-verzoek specifiek naar de uitgaven en bijdragen in de periode 2006–2015 werd gevraagd, zijn niet de volledige projectbudgetten opgenomen, terwijl wel een groot deel van de bijdrage van Overijssel reeds is ontvangen (zie de toelichting bij vraag 6).

Hiermee is in de tabel een hogere procentuele bijdrage van de provincie gepresenteerd dan in de bestuurlijke afspraken is overeengekomen en zijn de totale uitgaven aan het hoofdwegennet in de provincie Overijssel hoger dan in de tabel is weergegeven.

Vraag 9

Welke investeringen zijn er in de afgelopen tien jaar in Overijssel gedaan en in hoeverre voldeden deze aan de uitgangspunten (bijvoorbeeld de aanpak van de file top 50)?

Antwoord 9

In de periode 2006 tot en met 2015 zijn er de volgende uitgaven gedaan in Overijssel aan het hoofdwegennet:

Project	Uitgaven
N34 Omleiding Ommen	€ 39 mln
N35 Combiplan / traverse Nijverdal	€ 305 mln
A35 Wierden–Almelo	€ 71 mln
Totaal	€ 415 mln

De N34 en N35 voerden door de bebouwde kom van Ommen, respectievelijk Nijverdal. Dit leidde tot leefbaarheids-, bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen. De N35 Wierden–Almelo kende doorstromingsproblemen. Het oplossen past bij het uitgangspunt van een gebiedsgerichte benadering van rijksinvesteringen, waarin integrale gebiedsopgaven centraal staan en bij mijn verantwoordelijkheid voor een veilig hoofdwegennet.

Vraag 10

Kunt u ook aangeven welke investeringen er de komende jaren op de rol staan voor Overijssel en wat hierin de cofinancieringsbijdrage is van Overijssel en die van het Rijk en of dit in verhouding staat tot de cofinanciering van andere provincies?

Antwoord 10

	Taakstellend budget	Cofinanciering
A1 Apeldoorn–Azelo	424 mln	115 mln
N35 Nijverdal–Wierden	104 mln	64 mln
N35 Wijthmen–Nijverdal	15 mln	10 mln
N35 Zwolle–Wijthmen	48 mln	29 mln
N35 Kruispunt Raalte ¹	50 mln	37,5 mln
N36 Meer Veilig ¹	5,6 mln + 5 mln	-
N50 Kampen–Kampen Zuid	10 mln	5 mln
Totaal	661,6 mln	260,5 mln

¹ Voor de N35 is een toezegging gedaan voor een Rijksbijdrage vanuit mogelijke meevallers op de overige N35 projecten. Voor de N36 moet de doelmatigheid van de laatste investeringstoezegging nog worden aangetoond.

De N18 Varsseveld–Enschede (€ 337 mln, incl bijdrage regio en vastgoedopbrengsten € 151 mln) loopt ook deels door Overijssel. Het grootste deel ligt echter in Gelderland.

In het BO MIRT maak ik met de provincies afspraken over de investeringen in ruimte, infrastructuur en transport. Provincies (en gemeenten) hebben diverse motieven om mee te investeren in de hoofdinfrastructuur, waaronder doorstroming, verkeersveiligheid en inpassing. Daarnaast spelen ook de financiële mogelijkheden van een provincie een rol bij hun keuze om al dan niet te investeren in het hoofdwegennet.

De landelijke prioritering van knelpunten, de ambities van een provincie en de mogelijkheden van een provincie bepalen in welke mate een provincie bijdraagt aan investeringen in de hoofdinfrastructuur.

Om de door de provincie voorgestelde maatregelen aan het hoofdwegennet uit te kunnen voeren is in die gevallen waar de investeringen verder gaan dan de Rijkskaders een financiële bijdrage van de provincie noodzakelijk. Een provinciale bijdrage kan ook het gevolg zijn van verdergaande inpassingswensen. Het Rijksbeleid is passend bij de milieuwetgeving. Indien een regio verdergaande inpassingswensen heeft wordt dit veelal betaald met een provinciale bijdrage.

Vraag 11

Klopt het dat de aangenomen moties inzake de sluis bij Kornwerderzand en de aanpak van N35, N50 en N36, die relevant zijn voor de leefbaarheid en economisch vermogen van Overijssel, nog niet zijn meegenomen in de cijfers die zijn aangeleverd in de tabel? Klopt het dat de N18 Enschede–Groenlo en A1-verbreding Apeldoorn–Azelo ook niet zijn opgenomen in de aangeleverde tabel? Zo ja, om welke bedragen gaat het en wat is de verhouding Rijk en cofinanciering?

Antwoord 11

Het klopt dat de A1 Apeldoorn–Azelo, de N35 knooppunt Raalte, de N35 Wijthmen–Nijverdal, de N50 en de Sluis Kornwerderzand niet zijn meegenomen in de tabel van het Wob-verzoek. De uitgaven volgen na 2015 en ook zijn voor deze projecten nog geen bijdragen van regionale overheden ontvangen. De bedragen voor de A1, N35, N50 en N36 zijn opgenomen bij de beantwoording van vraag 10. Voor de sluis Kornwerderzand is een rijksbijdrage van 30 mln Euro gereserveerd.

Voor de N36 geldt dat de uitgaven worden gedaan vanuit Meer Veilig en daarmee zijn opgenomen onder de post Algemeen.

De N18 Varsseveld–Enschede is in het Wob-verzoek meegenomen onder de provincie Gelderland. Dit project spreidt zich uit over twee provincies. Een groot deel van de uitgaven en de ontvangsten vallen buiten de periode 2006–2015.