

Vergaderjaar 2021–2022

**35 975 XII**

**Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2021 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota)**

**Nr. 3**

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

Vastgesteld 17 december 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 antwoord.

De vragen zijn op 6 december 2021 voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 13 december 2021 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 fungerend voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Rijkers

**Vraag 1**

Welke gevolgen hebben de vertragingen bij de projecten voor waterkwaliteit, die boven op de vertragingen komen die bij de Miljoennota werden geconstateerd, voor het voldoen aan de doelen van de Kaderrichtlijn Water (KRW) in 2027?

**Antwoord vraag 1**

Eventuele vertraging van projecten kan als gevolg hebben dat het moeilijker wordt om te voldoen aan de Europese verplichtingen. Het is vanzelfsprekend dat de inzet is om de opgelopen vertraging in te lopen en aan de richtlijnen te voldoen.

**Vraag 2**

Wat waren de oorzaken van de vertragingen bij de uitgaven uit het Deltafonds en bij het uitvoeren van de maatregelen ten behoeve van de KRW-doelen die bij de Miljoenennota al waren geconstateerd?

**Antwoord vraag 2**

Zoals in de najaarsnota 2021 wordt gemeld, is de onderuitputting van 17,6 miljoen euro ontstaan door vertraging als gevolg van PFAS en Covid-19, waardoor voorziene uitgaven niet zijn gedaan.

**Vraag 3**

Is voor de komende jaren verdere vertraging te verwachten op de projecten ten behoeve van het behalen van de KRW-doelen?

**Antwoord vraag 3**

De uitvoering van de KRW in het hoofdwatersysteem is vertraagd als gevolg van exogene risico's rond PFAS, stikstof en COVID-19. Momenteel wordt bezien wat het effect is op de doorlooptijd en de kosten van de KRW-opgave. De omvang van de kosten wordt nader onderzocht, het beeld is dat dit een forse opgave kan worden. Inzet blijft om tijdig te voldoen aan de Europese verplichtingen.

**Vraag 4**

Hoe moet het doorschuiven van middelen voor waterkwaliteit naar 2027 en de jaren daarna worden gezien in het licht van de KRW-doelen voor 2027? Is het niet gewenst dat de projecten (ruim) voor 2027 zijn gerealiseerd?

**Antwoord vraag 4**

De najaarsnota geeft inzicht in de onderuitputting die in 2021 is opgetreden. Deze middelen blijven beschikbaar voor de KRW-opgave. De inzet is om tot en met 2027 de projecten te realiseren. Ik laat u in 2022 weten hoe daar aan te voldoen en wat dit voor het tijdpad van de uitputting van de middelen betekent.

**Vraag 5**

Wat is de reden dat er minder vraag is geweest naar de Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021–2025? Welke aanpassing is de regering voornemens te doen?

**Antwoord vraag 5**

De genoemde subsidieregeling is een gecombineerde regeling voor de subsidiering van een Stage V motorvervanging of van de aanschaf en plaatsing van een SCR-katalysator. Tegen de verwachting in blijft de vraag naar de subsidiering van een SCR-katalysator achter. De markt voor complete Stage V motorvervanging lijkt groter dan voor SCR-katalysatoren, mede omdat het kostenverschil tussen revisie inclusief nabehandeling en complete Stage V motorvervanging niet heel groot is.

Momenteel wordt de kosteneffectiviteit onderzocht voor mogelijke aanpassing van de regeling waarbij tevens subsidie kan worden verkregen voor zowel de aanschaf en plaatsing van een SCR-katalysator als ook een roetfilter als nabehandeling.

Eventuele budgettaire wijzigingen n.a.v. het kosteneffectiviteitsonderzoek, bijv. voor verdere subsidiëring van Stage V motorvervanging, zullen op latere begrotingsmomenten aan de Kamer worden voorgelegd; dit hangt samen met de € 150 mln. voor aanvullende stikstofmaatregelen in relatie tot de maximale rekenafstand.

#### **Vraag 6**

Waarom wordt het bedrag van nog uit te voeren werkzaamheden (NUTW) verlaagd? Betekent dit dat er minder onderhoud is uitgevoerd dan gepland? En zo ja, waarom?

#### **Antwoord vraag 6**

RWS is een agentschap met een baten lasten administratie. Bij de instelling van het agentschap is met het Ministerie van Financiën afgesproken dat RWS geen resultaat (verlies of winst) mag behalen op de kosten die worden gemaakt voor activiteiten die door de markt worden verricht. De middelen die aan het einde van een boekjaar tekort of over zijn, worden op de balans van RWS verantwoord onder de post Nog Uit Te voeren Werkzaamheden (NUTW). Als de NUTW stijgt is er per saldo minder uitgevoerd dan eerder gepland. Dat wordt in een later jaar ingehaald met onttrekking uit de post NUTW, die dan daardoor weer daalt.

Via deze balanspost kunnen middelen eerder of later worden aangewend dan oorspronkelijk voorzien. Tijdens de voorbereiding en uitvoering van werkzaamheden kan immers blijken dat deze op een later of eerder moment gerealiseerd zullen worden dan bij het opstellen van de programmering en begroting was voorzien. Dit kan komen door:

- het moeten inpassen van maatregelen die niet waren voorzien;
- wijzigende marktomstandigheden, met kostprijzen die sneller stijgen dan eerder geraamd. Dit leidt tot aanbestedingstegenvallers;
- gebrek aan beschikbare capaciteit bij de uitvoeringsorganisatie of op de markt.

De omvang van deze balanspost wordt aan het eind van ieder jaar bepaald door de kosten in dat jaar van de opbrengsten af te trekken. De balanspost wordt in een volgend jaar weer aan de opbrengsten (baten) toegevoegd. Met het inzetten van deze baten kan beheer en onderhoud worden uitgevoerd dat eerder is vertraagd. Er wordt dus niet minder onderhoud uitgevoerd dan eerder was gepland. Onderhoud dat in de jaren voor 2021 was vertraagd kan door het inzetten van deze middelen alsnog worden uitgevoerd.

#### **Vraag 7**

Betekent deze grote daling dat er middelen vanuit 2021 overblijven? Wat gaat er met deze middelen gebeuren?

#### **Antwoord vraag 7**

Nee, deze daling betekent juist dat er beheer en onderhoud is uitgevoerd dat eerder is vertraagd.

#### **Vraag 8**

Waarvoor is/wordt de omzet NUTW van 263 miljoen euro ingezet?

**Antwoord vraag 8**

De post NUTW wordt ingezet om middelen voor vertraagde werkzaamheden alsnog in latere jaren beschikbaar te houden. Door de onttrekking van middelen aan de post NUTW kan beheer en onderhoud worden uitgevoerd dat in eerdere jaren is vertraagd.

**Vraag 9**

Wat zijn de consequenties van deze forse verlaging voor het broodnodige beheer en onderhoud van infrastructuur? Welke projecten kunnen we daardoor niet doen en welke projecten lopen hierdoor vertraging op?

**Antwoord vraag 9**

Er is geen sprake van een verlaging. De post NUTW is bedoeld om middelen voor vertraagde werkzaamheden alsnog in latere jaren beschikbaar te houden. Door de onttrekking van middelen aan de post NUTW kan beheer en onderhoud worden uitgevoerd dat in eerdere jaren is vertraagd.

**Vraag 10**

Wat is de reden dat, ondanks overprogrammering, er bij het Infrastructuurfonds een saldo overblijft van 227 miljoen euro dat niet kan worden uitgegeven? Wat gaat de regering met deze middelen doen?

**Antwoord vraag 10**

De voornaamste reden hiervoor zijn kasvertragingen bij verschillende projecten. Met uitzondering van het project Maasroute fase 2 heeft dit geen effect voor de planningen van de projecten (zie pagina 19 en 73 van de memorie van toelichting bij de 2<sup>e</sup> supplettoire Infrastructuurfonds). In de artikelsgewijze toelichting wordt per modaliteit stilgestaan bij de grootste vertragingen (zie pagina 9, 10, 13 t/m 23, 25 en 26 memorie van toelichting bij de Tweede Supplettoire Infrastructuurfonds). Deze middelen blijven op het Infrastructuurfonds behouden voor de projecten en worden doorgeschoven naar 2022 om later tot betaling te komen. Het saldo over 2021 wordt overigens geraamd op € 65 miljoen. Hierbij gaat het om een saldo van respectievelijk € 227 miljoen en € 162 miljoen aan uitgaven en ontvangsten die doorschuiven naar latere jaren.

**Vraag 11**

Gaat de regering de overprogrammering verder uitbreiden en is de regering bereid om bijvoorbeeld de verbreding van N-wegen op te nemen in deze lijst?

**Antwoord vraag 11**

Het huidige kabinet neemt in principe geen besluiten meer over de hoogte van de overprogrammering, omdat dit een regulier onderdeel is van de jaarlijkse begrotingsvoorbereiding. De verwachting is dat de besluitvorming over de Ontwerpbegroting 2023 plaatsvindt onder het nieuwe kabinet.

**Vraag 12**

Waarom vindt er, in relatie tot bijvoorbeeld hoofdwegen en spoor, relatief veel onderuitputting plaats op het hoofdvaarwegennet?

**Antwoord vraag 12**

Het klopt dat relatief veel onderuitputting plaatsvindt op artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Infrastructuurfonds. In de 2e supplettoire begroting is voor elk begrotingsartikel een toelichting opgenomen met de onderliggende oorzaken van de onderuitputting. Er is niet sprake van een eenduidige oorzaak: dit varieert per project. Bij de Nieuwe Sluis Terneuzen bijvoorbeeld speelden Covid en PFAS een rol, bij de Twentekanalen was er

een vertraging in de ontwerpfase en bij de Paddepoelsterbrug het verzoek om onderzoek naar lage, beweegbare delen (motie Laçin c.s.).

### **Vraag 13**

Welke gevolgen hebben de vertragingen bij de projecten voor waterkwaliteit en waterveiligheid? Is er voor de komende jaren meer vertraging te verwachten?

### **Antwoord vraag 13**

Ten aanzien van waterkwaliteit verwijs ik naar mijn antwoorden voor vraag 3 en 4. Mijn inzet is en blijft om in 2027 de doelen te halen. Ik laat u in 2022 weten wat hiervoor nodig is.

Ten aanzien van waterveiligheid is het uiteindelijke doel dat alle primaire waterkeringen in 2050 voldoen aan de normen. Dit doel is nog steeds haalbaar.

### **Vraag 14**

Wat gebeurt er met de niet-gebruikte middelen voor verduurzaming van vervoer en innovatie in de binnenvaart?

### **Antwoord vraag 14**

Over de niet-gebruikte middelen zal besluitvorming plaatsvinden in het voorjaar op basis van de reguliere afspraken rondom de begrotingssystematiek.

### **Vraag 15**

Waarom wordt de 140 miljoen euro aan overschot op de beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer (BVOV) niet doorgeschoven naar volgend jaar?

### **Antwoord vraag 15**

Voor de regeling 2021 is oorspronkelijk € 1.480 miljoen geraamd. Dit bedrag was gebaseerd op prognoses over de reizigersaantallen. Gedurende het jaar is gebleken dat de ontwikkeling van de reizigersaantallen iets beter was dan geraamd. Vervoerders hebben op basis van voorlopige realisatiecijfers in totaal 1.338 miljoen euro aan vergoeding toegekend gekregen. Daardoor valt dit jaar € 140 miljoen vrij op de regeling 2021. Mocht bij de eindafrekening op basis van daadwerkelijke realisaties blijken dat er toch onverhoopt een hoger bedrag nodig is, dan wordt dit bedrag gedekt via het generaal beeld (en vice versa). Ook voor 2022 zijn deze middelen niet benodigd voor de uitvoering van de regeling, omdat de regeling voor 2022 met een eigen budget in de begroting is opgenomen. En ook daarvoor geldt dat als er onverhoopt een hoger bedrag nodig is, dat dit bedrag dan wordt gedekt via het generaal beeld (en vice versa).

### **Vraag 16**

Op welke wijze wordt de onderbenutting van de Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021–2025 geëvalueerd? Wanneer kan de Kamer de resultaten hiervan bij benadering verwachten?

### **Antwoord vraag 16**

Momenteel is gestart met een tussenevaluatie. De resultaten hiervan zullen in de eerste helft van 2022 met de Kamer gedeeld worden.