

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

1358

Vragen van de leden **Van Helvert** en **Omtzigt** (beiden CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *de bijdragen van provincies aan infrastructuurprojecten* (ingezonden 16 februari 2017).

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

Vraag 1

Heeft u het bericht gelezen dat Overijssel het meest betaalt aan infrastructuur?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de conclusies uit het genoemde bericht dat van alle provincies Overijssel de afgelopen tien jaar verreweg het meest heeft meebetaald aan het oplossen van infrastructurele knelpunten?

Antwoord 2

Het artikel refereert aan een tabel waarin de daadwerkelijke betalingen van 2006 tot en met 2015 van de regio's (provincie en gemeenten) aan het Rijk zijn opgenomen. Vanuit de provincie Overijssel is in verhouding tot de gerealiseerde uitgaven in deze periode de grootste bijdrage geleverd (voor projecten zoals N35 Nijverdal-Wierden). De provincie Gelderland heeft op basis van daadwerkelijke betalingen in omvang de grootste bijdrage geleverd (voor projecten zoals verlengde A15).

Vraag 3

Hoe verklaart u het achterblijven van de andere provincies? Is er een beeld van motieven van provincies bij hun keuzes om extra te investeren in infrastructuur?

¹ <http://www.destentor.nl/regio/zwolle/overijssel-betaalt-meest-aan-infra-1.6902467>

Antwoord 3

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. 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.

Dat er in de periode 2006–2015 minder betalingen aan het Rijk zijn gedaan door andere overheden kan verschillende oorzaken hebben: in de bestuurlijke afspraken is een lagere regionale bijdrage afgesproken, de provincie Overijssel betaalt veelal bij het voorkeursbesluit, andere provincies betalen in andere fases van een project, de projecten zijn in verschillende fasen van uitvoering. Zo heeft Overijssel haar bijdrage voor de verbreding van de A1 Apeldoorn-Azelo en N35 Zwolle-Wijthmen al overgemaakt naar het Rijk, waar bij andere projecten de regio gedurende de realisatie haar bijdrage aan het Rijk beschikbaar stelt (zoals bijvoorbeeld de A16 Rotterdam). Het is daarbij op eigen verzoek van Overijssel dat zij hun bijdrage al hebben gestort in het Infrastructuurfonds voordat het project is uitgevoerd.

Vraag 4

Deelt u de conclusie dat het merendeel van de infra-gelden gaat naar de Randstad en dat het oostelijke deel van Nederland wordt vergeten? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Ik deel de conclusie niet dat het oostelijk deel van Nederland wordt vergeten. Dit kabinet heeft over diverse grote infraprojecten in Oost-Nederland een besluit genomen zoals de A1 Apeldoorn-Azelo, N35 Nijverdal-Wierden, N18 Varsseveld-Enschede en de verlengde A15 bij Arnhem. Het Rijk investeert met de aanleg van deze projecten de komende jaren dan ook ruim € 1 miljard in de bereikbaarheid van Oost-Nederland. Daarnaast heb ik dit najaar een programma aangekondigd voor de goederencorridor Oost (met een Rijksbijdrage van € 200 miljoen).

In de MIRT Overleggen met uw Kamer bespreek ik mijn afwegingen voor investeringen. Vanuit de SVIR geeft het rijk in het Infrastructuurfonds prioriteit aan gebieden met de grootste bereikbaarheidsopgaven en de hoogste economische verdien capaciteit voor Nederland en hun respectievelijke achterlandverbindingen. 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.

De grootte van een investering zegt niet direct iets over het effect. Soms is met kleinere maatregelen, zoals Beter Benutten, een groot effect te halen. In een dichtbebouwde omgeving heeft een project veelal hogere inpassingskosten en ook zaken als bodemgesteldheid kunnen de kosten van een project verhogen.

Vraag 5

Klopt de redenatie dat de provincies in de Randstad minder dan tien procent zelf betalen terwijl Overijssel en Gelderland circa vijftig procent zelf betalen? Zo ja, wat vindt u van die constatering?

Antwoord 5

Deze redenering kunt u niet aan de aangehaalde cijfers verbinden, zie hiervoor mijn antwoord op vraag 3.

In de cijfers zijn voor enkele projecten de volledige bijdrage van de provincies Gelderland of Overijssel al opgenomen in de cijfers, terwijl de uitgaven nog moeten worden gedaan. 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 (meer dan € 230 miljoen). Deze ontvangsten zijn in de begroting dus al gerealiseerd, terwijl de gerelateerde uitgaven in de komende jaren zullen plaatsvinden. 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 verlengde A15 (ViA15). Ook hier moet de realisatie en dus het merendeel van de uitgaven nog starten.

Vraag 6

Kunt u een overzicht geven van alle bijdragen (absoluut en procentueel) van alle provincies over de afgelopen zes jaren?

Antwoord 6

In onderstaand overzicht zijn de betalingen opgenomen die vanuit een provincie (provincie en gemeenten) reeds zijn gedaan (2010 tot en met 2015). Het jaar 2016 is niet meegenomen omdat het jaarverslag over dit jaar nog niet is gepubliceerd. De systematiek is in overeenkomst met het Wob-verzoek, alleen de periode waarover de cijfers gaan is anders.

Provincie	Cofinanciering	Percentage
Drenthe	€ 80 mln	5,94%
Flevoland	€ 8 mln	0,57%
Friesland	€ 0 mln	0,00%
Gelderland	€ 519 mln	38,35%
Groningen	€ 3 mln	0,24%
Limburg	€ 14 mln	1,05%
Noord-Brabant	€ 52 mln	3,81%
Noord-Holland	€ 63 mln	4,62%
Overijssel	€ 284 mln	20,96%
Utrecht	€ 50 mln	3,68%
Zeeland	€ 43 mln	3,20%
Zuid-Holland	€ 137 mln	10,13%
Algemeen	€ 101 mln	7,44%

In lijn met de eerder gestelde vragen heb ik deze vraag opgevat als bijdragen in investeringen in het hoofdwegennet. De investeringen in spoor, binnenvaart en water heb ik buiten beschouwing gelaten. In de investeringen in onderliggend wegennet heb ik geen inzichten.

Vraag 7

Bent u bereid per ommegaande de op basis van het Wob-verzoek (Wet openbaarheid van bestuur-verzoek) verstrekte gegevens, die in het artikel «Overijssel betaalt meest aan infra» op hoofdlijnen worden genoemd, ook aan de Kamer te verstrekken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

De informatie is reeds openbaar en voor een ieder toegankelijk in jaarverslagen van het Infrastructuurfonds en het MIRT Overzicht. Omdat het om reeds openbare informatie gaat die op een ander wijze is vormgegeven is het niet officieel een Wob-verzoek en daarom niet naar uw Kamer gestuurd. Op uw verzoek ontvangt u het nu. Zie hiervoor de bijlage².

Vraag 8

Kunt u deze vragen binnen een week beantwoorden?

Antwoord 8

Dat is helaas niet gelukt.

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer