

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
15 december 2004	2
Ons kenmerk	Uw kenmerk
FEZ/2002/1720.	-
Onderwerp	
Eerste suppletoire begroting hoofdstuk XII en Infrastructuurfonds over 2002 (28 304 en 28 307)	

Geachte ,

Hierbij doe ik u toekomen de antwoorden op de vragen met betrekking tot de voorstellen van wet tot wijziging van de begrotingsstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) en het Infrastructuurfonds voor het jaar 2004 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota; Kamerstukken II, 2004-2005, 29 921 respectievelijk 29 922)

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

Wijziging van de begrotingsstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2004 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota)

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

- 1. In de begrotingsstaat staat onder de oorspronkelijk vastgestelde begroting € 13.842.000 gereserveerd als verplichting op beleidsartikel 3: 'Efficiënt werkend goederenvervoersysteem'. In de Memorie van Toelichting staat deze zelfde post geboekt voor € 14.343.000 (pagina 7). Hoe is dit verschil te verklaren?*

Het verschil tussen beide genoemde bedragen heeft betrekking op de financiële gevolgen van het amendement van het lid Gerkens (Kamerstukken 2003-2004, 29 200 XII, nr. 14).

In de Memorie van Toelichting is in de tabel 'Budgettaire gevolgen van beleid' onder de kolom Stand ontwerpbegroting de raming opgenomen zoals deze is ingediend op de derde dinsdag van september (Miljoenennota 2004, Kamerstukken II, 2003-2004, 29 200 hoofdstuk XII, nr. 1). In de begrotingsstaat is de oorspronkelijke vastgestelde begroting opgenomen (Wet van 22 april 2004, Stb. 221), waarin het bovengenoemde amendement is verwerkt.

In de Voorjaarsnota 2004 (Kamerstukken II, 2003-2004, 29 560, nr. 2, blz. 7) is de totstandkoming van de vastgestelde begroting van beleidsartikel 3 gespecificeerd.

- 2. Kunnen de mutaties bij de post 21 'Algemeen departement' nader worden verklaard?*

De mutaties die zijn opgenomen onder de kolom Miljoenennota zijn reeds toegelicht in de begroting voor het jaar 2005 (zie Kamerstukken II, 2004-2005, 29 800 hoofdstuk XII, nr. 2, blz. 346 en 347).

De in de Najaarsnota opgenomen uitgavenmutaties kunnen als volgt worden toegelicht:

1. **Inspraakpunt.** Er worden 70 projecten verwerkt in plaats van 25. Tegenover de hogere uitgaven ad € 1 mln. staan bijdragen van de opdrachtgevers voor eenzelfde bedrag;
2. **Service Level Agreement.** Door de Shared Services Organisatie (SSO) worden werkzaamheden verricht voor andere diensten. Door middel van een begrotingsoverheveling van in totaal € 3,6 mln. worden de kosten binnen Hoofdstuk XII bij deze diensten in rekening gebracht;

3. Generieke informatiesystemen. Onder dit artikel is tijdelijk een taakstelling generieke informatiesystemen ad € 2,2 mln. geparkeerd. In het onderliggende wetsvoorstel heeft de verdeling over de diverse diensten plaatsgevonden;
4. Fusie budget. Ten behoeve van de samenvoeging (fusie) van de diensten DGG en DGL in een nieuw te vormen DGTL is er externe capaciteit/deskundigheid ingehuurd. De geraamde kosten hiervoor bedragen dit jaar € 1 mln.
5. SAP. Door een vertraging bij de implementatie van het SAP is er een kasoverschot van 1,5 mln. ontstaan;
6. Diversen. Deze post bedraagt € 0,5 mln. en bestaat uit een groot aantal relatief kleine mutaties.

De bovengenoemde uitgavenmutaties hebben een doorwerking in de verplichtingenraming voor eenzelfde bedrag (€ 6,8 mln.). De resterende toevoeging aan de verplichtingenraming wordt veroorzaakt door het reeds in 2004 aangaan van verplichtingen voor generieke informatiesystemen in plaats van over de jaren 2005 tot en met 2008.

Onderstaand worden de in de Najaarsnota voorgestelde ontvangstenmutaties toegelicht:

1. Inspraakpunt. Zie hierboven onder de uitgavenmutaties;
2. Connekt. Na de definitieve vaststelling van de subsidie aan de Stichting Connekt heeft een terugbetaling plaatsgevonden van € 1 mln.;
3. FES. In het verleden zijn ten onrechte ontvangsten uit het Fonds Economische Structuurversterking geëxtrapoleerd. Hierdoor moet de raming met € 4,5 mln. worden aangepast (de meerjarencijfers zijn reeds in de Miljoenennota 2005 gecorrigeerd);
4. Als laatste is er een diversenpost van ca. € 0,3 mln. die bestaat uit een aantal relatief kleine mutaties.

3. Kunnen de hogere uitgaven voor de klachtenafhandeling nader gespecificeerd worden?

De uitgaven voor de klachtenafhandeling GIS-1 voor 2004 waren geraamd op € 0,3 mln. (het gemiddelde van de afgelopen jaren). Thans wordt voor 2004 een realisatie verwacht van € 0,65 mln. op grond van het thans gehonoreerde aantal ingediende klachten.

4. Kan de betaling van € 34 mln. ten behoeve van de pensioenregeling Westerscheldetunnel nader worden toegelicht?

Het opgenomen bedrag ad € 34 mln. is gebaseerd op de opgave van de provincie. Over € 17,5 mln. bestaat tussen VenW en de provincie Zeeland overeenstemming. Dit betreft de betaling voor de uitkering NWW-regeling (de nieuwe werkloosheidswetgeving voor ambtenaren) inclusief ADV en loonsuppletie voor de wachtgeldgerechtigden (deze wachtgeldgerechtigden zijn medewerkers die voor 1 januari 1995 in

dienst waren en nu nog steeds in dienst zijn.) Dit bedrag van € 17,5 mln. wordt nog in 2004 aan de provincie Zeeland betaald.

Over het resterende bedrag wordt nog gesproken met de provincie Zeeland. Afhankelijk van de uitkomst van deze besprekingen zal een aanvullende betaling aan de provincie Zeeland worden gedaan.

5. *Kan aangegeven worden waarom de reservering van € 10 mln. (Miljoenennota 2005) voor de korting ten behoeve van V&W problematiek met € 4 mln. wordt verlaagd?*

Bij Miljoenennota 2005 is ten onrechte een te hoog bedrag als korting ten behoeve van de VenW problematiek ingeboekt op artikel 22.02. In de tweede suppletore begroting is voorgesteld dit te corrigeren.

6. *De post 'subsidies' voor externe veiligheid is van € 3 mln. gereduceerd naar € 1000. Wat is hiervan de reden?*

Zie het antwoord op vraag 7.

7. *Kan uit het uitgavenpatroon (10% van de raming) worden opgemaakt dat er in 2004 niets gedaan is aan externe veiligheid goederenvervoer?*

Deze conclusie is niet juist.

Het grootste gedeelte van het kasbudget is bestemd voor de aanleg van een propyleen pijpverbinding van Rotterdam naar Antwerpen. Doordat de toestemming vanuit Brussel voor de subsidieverlening lang op zich heeft laten wachten, verschuiven de kasbetalingen door naar 2005 en later. Dit heeft dus niet direct te maken met de werkzaamheden op het gebied van externe veiligheid, maar is begrotingstechnisch van aard.

8. *Hoe komt het dat de uitgaven voor communicatie, draagvlak en onderzoek bij efficiënt werkend goederensysteem zijn verdubbeld? (van 13,6 naar 27%)*

In het kader van het Nederlands voorzitterschap van de EU is in het najaar een Binnenvaartcongres georganiseerd. Voor het congres waren er geen uitgaven geraamd, zodat er vanuit andere budgetten gelden zijn overgeheveld naar het Communicatiebudget ter bekostiging van de activiteiten.

De uitgaven voor het onderzoek naar de exploitatie van de Betuweroute waren geraamd op het onderdeel 'subsidies' en zijn overgeheveld naar 'communicatie', zodat de studies naar de exploitatie hierop konden worden verantwoord.

De budgetten voor de activiteiten in het kader van de reductie administratieve lasten zijn bij Najaarsnota beschikbaar gekomen. Dit betekent dat die uitgaven niet in de beginstand zijn geraamd.

9. *De post 'subsidies' voor stil en schoon vervoer is van € 5,9 mln. gereduceerd tot € 1,9 mln., wat is hiervan de reden?*

Met betrekking tot de subsidieregeling Co₂ reductieplan Verkeer en Vervoer zijn inmiddels twee tenders opengesteld. De uitgaven zijn afhankelijk van het tijdstip van afronding van de projecten en het tijdstip dat de declaraties door de subsidieontvangers worden ingediend. Op basis van de prognose Senter/Novem worden dit jaar minder declaraties verwacht. Het verschuiven van de uitgaven heeft geen beleidsmatige gevolgen.

De voorbereidingen voor het strategisch kader om de middelen in het kader van Energie Besparing In Transport zo doelmatig en efficiënt mogelijk aan te wenden hebben meer tijd in beslag genomen dan was voorzien, derhalve schuiven de uitgaven door naar 2005. Voor 2004 was een bedrag beschikbaar voor subsidiëring van nieuwe technologie die het aanstaande verbod op ontgassen van benzinedampen mogelijk kan maken. Inmiddels is uit onderzoek gebleken dat er geen nieuwe technologie nodig is om aan het verbod te voldoen. Het bedrijfsleven kiest voor logistieke oplossingen (dedicatievaart) en het gebruik van bestaande technologie (dampverwerkingsinstallaties). Het verbod op ontgassen van benzinedampen kan dus ingevoerd worden.

10. De post 'beleidsvoorbereiding en -evaluatie' is verviervoudigd. Wat is hiervan de reden?

Extra beschikbare middelen op de post BVE waren noodzakelijk om zowel een deel van het project 'Uitvoering bestuursovereenkomst Kennis Platform Verkeer en Vervoer' als onderzoeken in het kader van sociale veiligheid te kunnen financieren. Hiervoor is binnen hetzelfde artikel 05 dekking gevonden.

11. De omvangrijkste mutaties betreffen 'exploitatie spoorvervoer' (+ € 20,9 mln.) en 'Bijdrage aan lagere overheden'(+ € 39,4 mln.) Volgens de toelichting is er een toevoeging van BTW-gelden van ca. € 50 mln. en een loonbijstelling geweest. Hoe is de toevoeging BTW-gelden verdeeld over de posten 'Spoor' en 'Bijdrage lagere overheden'? Hoeveel bedroeg de loonbijstelling? Wat is de oorzaak van de in voorgaande jaren te hoog verstrekte voorschotten EIISS?

De toegevoegde BTW voor 'exploitatie spoorvervoer' bedraagt € 23,1 mln. en voor 'Bijdrage aan lagere overheden' € 27,2 mln. Via de Miljoenennota 2005 is € 12,2 mln. aan loonbijstelling aan dit artikel 07 toegevoegd. Voor een deel is dit overgeboekt naar de BDU (Brede Doeluitkering) en resteert € 7,4 mln. ten behoeve van 'Bijdragen aan lagere overheden'.

De ontvangsten voor EIISS worden veroorzaakt door terugvorderingen van decentrale overheden omdat niet de vereiste accountants-verklaringen konden worden overlegd.

12. De post 'subsidies' voor luchtkwaliteit is met ruim 22% neerwaarts bijgesteld. Wat is hiervan de reden?

De subsidies voor luchtkwaliteit hebben betrekking op het Co₂ / klimaatgeld dat door het ministerie van Financiën wordt beheerd. Door vertraging in de uitvoering van projecten is het kasoverschot in 2004 terug gegeven aan Financiën. Deze gelden zullen in de komende jaren op basis van de liquiditeitsbehoefte weer worden opgevraagd.

13. De post 'subsidies' voor beschikbaarheid luchtruimcapaciteit is met € 6,4 mln. toegenomen. Volgens de toelichting betreft het een bijdrage aan het NLR ter financiering van het sociaal plan ten bedrage van € 8,9 mln. Ook Defensie, EZ en OCW zouden hieraan meebetalen. Hoe zijn de bijdragen over deze departementen verdeeld en wat is hiervan de logica?

Het bedrag van € 8,9 mln. is als volgt verdeeld over de departementen: OCW € 0,7 mln., DEF € 1,5 mln., EZ € 1,3 mln. en VenW € 5,4 mln. Deze verdeling werd ingegeven door zowel rijksbrede bezuinigingen, waardoor per departement verschillende bedragen beschikbaar waren, als door de verantwoordelijkheid die VenW op zich nam als penvoerend ministerie van het NLR.

14. De post 'investeringen RWS-schades' is opnieuw sterk neerwaarts bijgesteld en bedraagt thans nog slechts ruim ½ mln. euro. Wat is hiervan de reden?

Deze post betreft schadeclaims die omwonenden van regionale en kleine luchthavens indienen. De hoogte van deze claims is moeilijk van tevoren in te schatten. Vooral nog is het beeld dat er in 2004 minder kosten gemaakt zullen worden. Om deze reden is het beschikbare bedrag naar beneden bijgesteld.

15. Door vertraging in het GIS II project wordt er 26 mln. van de geraamde kasuitgaven minder besteed. Hoe wordt dit verwerkt in komende begrotingen in verband met de uitgestelde isolatiewerkzaamheden?

Het kasoverschot op het GIS-programma bedraagt € 27,552 mln. Zodra dit weer nodig is voor de uitvoering van het GIS-programma, zal worden voorgesteld deze gelden weer aan artikel 12 in de begroting van VenW toe te voegen.

16. Hoe verklaart u de stijging van de apparaatsuitgaven met 27 mln.?

De aanpassing van de apparaatsuitgaven bestaat uit mutaties die in de Voorjaarsnota 2004, Miljoenennota 2005 en Najaarsnota 2004 zijn voorgesteld. Wat betreft de mutaties uit de twee laatst genoemde nota's wordt verwezen naar het antwoord op vraag 2.

De in de Voorjaarsnota 2004 opgenomen mutaties hebben betrekking op:

1. De bijdrage aan de USZO ad € 2,3 mln. was oorspronkelijk begroot op de programmauitgaven. Om alle gelden voor sociale voorzieningen (USZO, FLO en Wachtgelden) bij één artikelonderdeel onder te brengen heeft er een overboeking plaatsgevonden uit de programmauitgaven naar de apparaatsuitgaven;
2. Ten behoeve van Waarderen en Belonen alsmede hoger opgeleiden is door het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties respectievelijk € 0,6 mln. en € 0,7 mln. naar de begroting van VenW overgeboekt;
3. Het resterende bedrag ad in totaal ca. € 1,3 mln. bestaat uit een groot aantal relatief kleine mutaties.

29 922 Wijziging van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2004 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota)

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

1. *Hoeveel wordt er in 2004 besteed aan ontsnipperingsmaatregelen? Hoeveel was geraamd te besteden hieraan in 2004?*

Voor 2004 was een programma ontsnipperende maatregelen gepland ter waarde van € 6,4 mln. Het is zeker dat € 4,5 mln. hiervan in 2004 besteed wordt. Dit zijn de eerste uitgaven voor de aanleg van een tiental relatief omvangrijke en meerjarige ontsnipperingsmaatregelen, zoals ecoducten (De Mortelen in Noord-Brabant en De Kruisberg in Limburg). Het restant van de geraamde kosten, € 1,9 mln., is bestemd voor kleinere ontsnipperende maatregelen, zoals dassentunnels en aanpassingen aan viaducten, duikers en dergelijke. Verwacht wordt dat in ieder geval een groot deel van dit bedrag ook nog dit jaar besteed wordt. Het is echter mogelijk dat een deel van de betalingen doorgeschoven moet worden naar begin 2005.

2. *Kan een nadere toelichting worden gegeven op het overschot van 35 mln. door de vertraging bij het Fileplan ZSM II? Wat zijn de gevolgen voor het totale investeringsprogramma ZSM I en ZSM II in de tijd?*

De onderuitputting van € 35 mln. wordt voornamelijk veroorzaakt door de luchtproblematiek alsmede doordat de Raad van State meer tijd nodig heeft om tot een oordeel op bezwaarschriften te komen. De onderuitputting heeft voorsnog geen invloed op de afgesproken mijlpalen.

Inmiddels heeft de Raad van State uitspraak gedaan over de bezwaren op het Weg aanpassingsbesluit A2 Den Bosch – Eindhoven. Over de consequenties van deze uitspraak heb ik u met mijn brief van 29 oktober 2004 'Consequenties uitspraak Raad van State inzake A2/A58 Vught-Ekkersweijer' (Kenmerk DGP/WV/U.04.03373) uitgebreid geïnformeerd. Wat betreft de Begroting 2005 is aangekondigd dat de realisatie van de Spoedwetprojecten A1 Watergraafsmeer-Diemen, A2/A58 Vught-Ekkersweijer, A27 Everdingen-Lunetten en A28 Utrecht-Leusden-zuid in 2005 zou starten. Van vertraging in de uitvoering van Fileplan ZSM – projecten hoeft geen sprake te zijn. In de hierboven genoemde brief heb ik u geïnformeerd over het feit dat er geen mogelijkheden zijn de besluitvorming onder de spoedwet nog te versnellen en dat VenW nu de mogelijkheden onderzoekt de uitvoering te versnellen.

3. *Waarom wordt de 35 mln. die niet wordt uitgegeven voor ZSM besteed?*

Dit bedrag is tijdelijk ingezet voor de overige (kas)problematiek (met name het tekort op het railartikel) binnen het Infrastructuurfonds en zal via het voordelig saldo in 2005 weer terugvloeien naar aanleg rijkswegen voor ZSM.

4. *Het Beheer en Onderhoudprogramma levert dit jaar een meevaller van € 25 mln. Hiervan wordt € 20 mln. aangewend t.b.v. de invulling van de taakstelling doelmatiger aanbesteden. Wat gebeurt met de overige € 5 mln.?*

Dit bedrag is tijdelijk ingezet voor de overige (kas)problematiek (met name het tekort op het railartikel) binnen het Infrastructuurfonds. Bij Voorjaarsnota 2005 en de Begrotingsvoorbereiding 2006 vindt verdere besluitvorming over de aanwending plaats.

5. *Wat gebeurt met de gelden die niet zijn gebruikt ten behoeve van het Fileplan ZSM als gevolg van de uitspraak van de Raad van State?*

Zoals ik u ook in mijn brief van 29 oktober 2004 'Consequenties uitspraak Raad van State inzake A2/A58 Vught- Ekkersweijer' (Kenmerk DGP/WV/U.04.03373) heb gemeld, is er geen sprake van het schrappen van projecten, zodat meerjarig het geld nodig zal blijven voor de uitvoering van het volledige ZSM-programma. Zie ook het antwoord op vraag 3.

6. *Hoe moet het bedrag van € 27 mln. dat apart gezet wordt voor de vertraagde uitvoering van GIS II worden gezien in vergelijking tot de € 26 mln. die bespaard is op het artikel duurzame luchtvaart van de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat?*

Op artikel 12 (Duurzame luchtvaart) in de begroting van HXII is op het onderdeel 12.01.02 Beperken geluidshinder luchtvaart in de Najaarsnota een verlaging aangebracht van per saldo € 28,002 mln. Van dit bedrag wordt € 27,552 mln. (€ 28,002 mln. -/- € 0,450 mln. GIS I) naar het Infrastructuurfonds overgeboekt. Zie ook het antwoord op vraag 15 HXII.

7. *Wat is de reden geweest voor de onverwachte inzet voor de Overijsselse Vecht? Hoe groot was deze inzet?*

De overdracht van de Overijsselse Vecht is een onderdeel van de Brokx-nat operatie. Hierbij is de toewijzing van het Vechtbeheer een moeilijke zaak geweest vanwege uiteenlopende belangen van partijen. De partijen hierbij zijn de provincies Overijssel en Drenthe en de waterschappen Groot Salland en Velt en Vecht. Bij de partijen leefde angst voor een gedeeld beheer van het stroomgebied en eventueel botsende belangen op het gebied van scheepvaart, afvoer en kwaliteit.

Na intensief overleg is er uiteindelijk in 2004 consensus bereikt over een constructie van toedeling waarbij een eenduidig beheer van de gehele Vecht is gewaarborgd.

Op ambtelijk niveau is op 18 oktober 2004 overeenstemming bereikt over de verdeling van de afkoopsom aan beide waterschappen, waarna de ondertekening van de overdrachtsovereenkomst kan plaatsvinden.

De afkoopsom voor de overdracht is in totaal uitgekomen op € 8,6 mln.

8. *Er wordt in 2004 ruim 100 mln. meer dan geraamd uitgegeven voor realisatie van regionale en lokale infrastructuur; 87% overschrijding van de raming. Hoe kan dit worden verklaard?*

Het betreft hier een toename door:

1) De betalingen in 2004 van subsidiebijdragen van het jaar 2003 van per 1 januari 2004 gedecentraliseerde subsidieprojecten;

2) Een forse toename van betalingen aan Randstadrail in verband met bereikte mijlpalen.

Over de betalingen aan Randstadrail heb ik u geïnformeerd door middel van mijn brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van 7 december 2004 (Kenmerk FEZ/2004/1622).

9. *Voor duurzaam veilig wordt maar 9,5 mln. uitgegeven terwijl het budget bij Voorjaarsnota was opgeplust naar 44,2 mln. Wordt met deze uitgave het doel wel bereikt? Zo niet, ben u van plan de doelen naar beneden bij te stellen of de budgetten weer op te schroeven?*

Eind 2003 is het programma Duurzaam Veilig, op 1 project na, beëindigd. Dit laatste project, Demonstratieproject West Zeeuws Vlaanderen, loopt door tot 2007, waarvoor in 2004 ongeveer € 9,5 mln. zal worden uitgegeven.

Van de € 44 mln. bij Voorjaarsnota wordt € 9,5 mln. uitgegeven aan het demonstratieproject West Zeeuws Vlaanderen en is € 20 mln.

overgeheveld naar de interim-regeling Duurzaam Veilig, die op de begroting van hoofdstuk XII staat. Het restant is doorgeschoven naar latere jaren.

10. *Waarom wordt de meevaller Westerscheldetunnel besteed?*

Binnen de Westerscheldetunnel is er geen sprake van een meevaller, maar van een tijdelijk overschot. In 2004 is dit overschot (€ 7,3 mln.) besteed onder andere aan het (kas)tekort op het railprogramma. Via het voordelig saldo zal in latere jaren deze € 7,3 mln. terugvloeien naar het Westerscheldetunnelartikel.

11. *Is de meevaller Betuweroute in 2004 gerealiseerd? Zo ja, waar is deze te vinden?*

De meevaller van € 160 mln. is reeds verwerkt in de eerste supplettoire begroting over 2004 (samenhangende met de Voorjaarsnota). Wat betreft

de meevaller van € 117 mln. heb ik u recent schriftelijk geïnformeerd (Kamerstukken II, 2004-2005, 22589, nr. 239). De verwerking daarvan zal plaats vinden in de begrotingsvoorbereiding 2005.

12. Hoe rijmt u de op pagina 4 aangekondigde overschrijding van 50 mln. ten opzichte van het kasbudget 2004 met het verschil in uitgaven voor de HSL op pagina 13 van 237 mln.?

Door middel van de eerste suppletore begroting (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota) en de Miljoenennota 2005 is reeds € 22 mln. en € 43 mln. aan de begroting toegevoegd. De betreffende € 50 mln. moet dan ook vergeleken worden met de overschrijding gemeld bij Najaarsnota, te weten $237 -/- 22 -/- 43 = 172$ mln. Het verschil tussen de € 50 mln. en de € 172 mln. is te verklaren door enerzijds de toevoeging van BTW van ca. € 125 mln. en anderzijds door de bijstelling van ca. € 48 mln. zoals toegelicht onder ad 12 in het overzicht van de belangrijkste uitgaven- en ontvangstenmutaties.

13. Waaraan worden de 7,5 mln. aan uitgaven Zuiderzeelijn in 2004 besteed?

De € 7,5 mln. is het budget dat is gealloceerd voor de Zuiderzeelijn voor 2004. Dit bedrag maakt deel uit van het totale budget voor de prijsvraagfase van € 20 mln. dat is verdeeld over 2004/2005/2006. Het budget is in 2004 aangewend voor de financiering van de projectorganisatie waaronder personele kosten. Deze projectorganisatie levert in 2004 in grote lijnen de volgende producten:

- concept-Samenwerkingsovereenkomst tussen rijk en SNN+ gereed met instemming van alle Raden en Staten in de regio en het kabinet;
- proces voor samenwerkingsafspraken met Noordvleugel;
- informatiemarkten, meedenkbijeenkomsten en enquête voor inwoners in de regio rondom project t.b.v. Programma van Eisen;
- concept Programma van Eisen voor de prijsvraag gereed voor de formele 'commentaarrronde' (zoals beschreven in Samenwerkingsovereenkomst), inclusief afstemming met betrokken departementen, regio SNN+ en de Noordvleugel en Stakeholdersadvies;
- eerste concept Programma's van Eisen voor de Publieke Referentiealternatieven (intercity en Hanzelijn-plus) opgesteld;
- voorbereidende werkzaamheden voor de prijsvraag, o.a.: marktbenadering low profile gestart en prijsvraagdocumenten voorbereid. Het wachten op de uitkomsten van de TCI (Dijksma) heeft gevolgen voor de planning van de activiteiten die binnen de prijsvraagfase dienen plaats te vinden.

14. Waaraan worden de 2,3 mln. aan uitgaven PMR in 2004 besteed?

De organisatie voor het Project Mainportontwikkeling Rotterdam in Uitvoering (PMR-U) heeft als taak de onderlinge afstemming tussen de PMR-deelprojecten (BRG, landaanwinning en 750 ha natuur- en recreatiegebied) tot stand te brengen en monitort of de voortgang van het project en financiering volgens de afspraken verlopen. De projecttaken hebben betrekking op de voorbereiding van de financiering en de uitvoering van de deelprojecten. De projecttaken worden t.z.t. overgenomen door de uitvoeringsorganisatie, maar zolang deze niet bestaat, neemt DGG de projecttaken omwille van het kritieke tijdpad op zich. De kosten voor de projecttaken kunnen worden beschouwd als voorbereidingskosten van de uitvoeringsorganisatie. De hoogte van de projectkosten wordt mede bepaald door kosten die worden gemaakt voor het onderhandelingsproces met de regio en de opstelling van de uitwerkingsovereenkomsten. Het streven van het Rijk was om op 17 december 2004 de uitwerkingsovereenkomsten te ondertekenen. Vanwege het due diligence onderzoek is nu het streven om de uitwerkingsovereenkomsten te ondertekenen op 15 april 2005. In de begroting is een bedrag opgenomen voor aangestelde rijksonderhandelaar en voor extra capaciteit. Deze extra capaciteit is nodig om bovengenoemde activiteiten te kunnen uitvoeren. Een gedeelte van het budget is vanwege vertraging doorgeschoven naar 2005. Naast de projectkosten is dit jaar tevens gestart met de nulmeting voor de natuurcompensatie.