

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA Den Haag

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Uw kenmerk
34085-XII/2014D44495

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/270441

Datum 11 december 2014
Betreft Lijst van vragen en antwoorden van de begrotingsstaten
van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en het
Infrastructuur- en Deltafonds voor het jaar 2014
(Najaarsnota)

Geachte voorzitter,

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 Infrastructuur en Milieu (XII) en het Infrastructuur- en het Deltafonds voor het jaar 2014 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota; Kamerstukken II, 34 085 XII, respectievelijk 34 085 A en 34 085 J).

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

34 085 XII, Wijziging van de begrotingsstaat van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2014 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota)

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/270441

1. Kunt u een overzicht geven van alle uitgaven vanuit de begroting van uw ministerie op de BES-eilanden (Bonaire, Sint Eustatius en Saba)?
2. Kunt u een lijst geven van alle mee- en tegenvallers met betrekking tot de uitgaven vanuit de begroting van uw ministerie op de BES-eilanden in 2014?

Antwoord op vragen 1 en 2:

In bijlage 4.3 Overzicht rijksuitgaven Caribisch Nederland van de ontwerpbegroting 2015 van het BES-fonds is een overzicht opgenomen van alle uitgaven vanuit de begrotingen van het ministerie van IenM. Sinds de ontwerpbegroting 2015 zijn de begrote uitgaven van artikelen 13, 14 en 21 neerwaarts bijgesteld.

Op artikel 13 wordt de slotbetaling voor de rioolwaterzuiveringsinstallatie pas in 2015 betaald, als het project is afgerond. Voor eventuele vragen naar aanleiding van het op orde brengen van de drinkwatervoorziening was een opdrachtenbudget gereserveerd. Omdat het budget voor het op orde brengen van de zoetwatervoorziening pas eind november 2014 voor Saba beschikbaar is gekomen, konden geen aanvullende onderzoeksvragen hierover worden gesteld. Deze ontwikkelingen hebben een kasvertraging als gevolg.

Op artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid zijn de uitgaven voor 2014 van € 1,2 mln naar 0 teruggebracht. De oorspronkelijk gereserveerde middelen voor een lening aan Saba worden niet in 2014 overgedragen in afwachting van besluitvorming in de ministerraad in de lente van 2015. Er is hier sprake van een vertraging.

Op artikel 21 Duurzaamheid zijn uitgaven gedaan ter grootte van € 2,3 mln. Mogelijk worden middelen versneld in 2014 gerealiseerd.

Hieronder is een overzicht opgenomen waarin de oorspronkelijk begrote uitgaven in 2014 voor Caribisch Nederland bij ontwerpbegroting 2015 worden afgezet tegen die bij 2e supplettoire wet 2014.

Uitgaven 2014 in Caribisch Nederland op de begroting van Infrastructuur en Milieu (bedragen x € 1.000)

Artikel		Stand Ontwerp- begroting 2015	Stand 2e supplettoire wet 2014
Artikel 13 Ruimtelijke ontwikkeling	Opdrachten	100	0
	Bijdragen aan medeoverheden	4.029	3.885
Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid	Opdrachten	1.200	0
Artikel 17 Luchtvaart	Opdrachten	565	565
	Bijdragen aan agentschappen	10.000	10.000
Artikel 18 Scheepvaart en havens	Opdrachten	160	160
Artikel 21 Duurzaamheid	Opdrachten	2.600	2.323
Artikel 22 Externe veiligheid en risico's	Opdrachten	39	39
Artikel 23 KNMI	Bijdragen aan agentschappen	610	610
Artikel 24 Handhaving	Bijdragen aan agentschappen	795	795
Artikel 26 Bijdrage aan investeringsfondsen	Bijdragen Infrastructuurfonds	2.810	2.810
	Bijdragen Deltafonds	400	400

3. Kunt u toelichten welk deel van de administratiekosten van boetes bij overtredingen betaald wordt vanuit de begroting van uw ministerie? Om welk bedrag gaat het in totaal in 2014?

Voor zover boetes niet via het ministerie van Veiligheid en Justitie lopen, geldt dat alle administratiekosten van bestuurlijke boetes die door mijn ministerie worden opgelegd, betaald worden vanuit de begroting van mijn ministerie. In 2014 gaat het om een bedrag van € 2,1 mln.

4. Welke aanvullende opdrachten heeft u in 2014 op verschillende beleidsterreinen precies verstrekt aan het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO)?

In 2014 zijn tot nu toe de volgende aanvullende opdrachten aan het RIVM en het RVO verleend. Zoals vermeld in de 2^e suppletore begroting (bij artikel 19) wordt dit jaar nog een aantal opdrachten aan het RIVM en het RVO verstrekt. Deze worden bij Slotwet verantwoord.

RIVM

- Schadelijk TCP-concentraties luchtvaart € 0,020 mln
- Werkzaamheden ten behoeve van de implementatie Omgevingswet € 0,28 mln
- Advisering schaliegas € 0,048 mln
- Opstellen Digitale Atlas Natuurlijk Kapitaal (DANK) en werkzaamheden in het kader van de ICT-schil € 0,185 mln
- Pilot blootstellingsonderzoek gewasbeschermingsmiddelen € 0,500 mln
- Kennisplatform windenergie € 0,220 mln
- Werkzaamheden ten behoeve van het landelijk meetnet luchtkwaliteit en de vernieuwing van het roetmeetnet € 0,485 mln

RVO

- Ondersteuning Interreg-programma € 0,128 mln
- Technische AdviesCommissie Regeling Ammoniak en Veehouderij (TACRAV) € 0,26 mln

5. Kunt u een overkoepelend beeld geven van de grootste tien projecten/beleidsartikelen waarbij onderuitputting optreedt? Bij welke van deze projecten/beleidsartikelen zullen de doelen hierdoor niet gehaald worden? Bij welke projecten/beleidsartikel zullen de doelen hierdoor pas later gerealiseerd worden?

Tot dusver is in 2014 de volgende onderuitputting op de beleidsartikelen van Hoofdstuk XII opgetreden:

- Circa € 13 mln op artikel 17 Luchtvaart. Deze wordt voornamelijk verklaard doordat in 2014 een rechtszaak over claims in het voordeel van RWS is beslecht. GIS is een programma dat met heffingen wordt gefinancierd en bijna afgerond is. De doelen zullen gehaald worden.
- Circa € 5 mln op artikel 19 Klimaat. Bij Interreg is sprake van lagere uitgaven dan oorspronkelijk geraamd. Verwacht werd dat dit jaar de Nederlandse bijdrage aan het Europese fonds zou moeten worden gestort. Door vertraging over de goedkeuring van de Interreg-programma's door de Europese Commissie, wordt de bijdrage nu in 2015 gestort. De uitvoering van Interreg-projecten in Nederland loopt hiermee geen vertraging op.
- Circa € 2 mln op artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid. IenM is voornemens om een lening te verstrekken aan Saba in het kader van infrastructurele

werken op Saba. Nadere besluitvorming hierover volgt in het voorjaar 2015 in de ministerraad. De getroffen reservering op de begroting van IenM Hoofdstuk XII zal niet meer in 2014 tot betaling komen. Het doel zal na 2014 gerealiseerd worden.

- Circa € 1 mln op artikel 13 Ruimtelijke ontwikkeling. Op het budget voor stelselherziening Omgevingswet is sprake van het later opstarten van projecten dan verwacht. Dit heeft geen gevolgen voor de implementatie van de wet.

6. Bij welke begrotingsartikelen/projecten is reeds verschillende jaren achter elkaar onderuitputting opgetreden? Overweegt u bij deze begrotingsartikelen/projecten ramingsbijstellingen door te voeren?

In onderstaande tabel zijn de drie begrotingsartikelen op de drie begrotingen van IenM (Hoofdstuk XII, Infrastructuurfonds en Deltafonds) opgenomen waarop de afgelopen jaren sprake was van de grootste onderuitputting.

Hoofd stuk	Artikel	Omschrijving	Onder-uitputting 2012	Onder-uitputting 2013	Onder-uitputting (stand NJN)
12	98	Apparaatsuitgaven Kerndepartement	-19.091	-19.987	-27.917
IF	13	Spoorwegen	-303.357	-25.213	-120.842
IF	17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer	-32.120	-74.126	-67.638

(Bedragen x € 1.000)

Hoofdstuk XII artikel 98 Apparaatsuitgaven kerndepartement:

De onderuitputting is met name het gevolg van het versneld doorvoeren van taakstellingen en lagere dan begrote personele en materiële uitgaven. In 2014 is de onderuitputting op de reguliere apparaatuitgaven ingezet ter dekking van de egalisatieschuld ad € 25 mln aan de Rijksgebouwendienst. Aangezien de begrote middelen voor dit artikel de komende jaren al verder zullen afnemen, geeft dit geen aanleiding tot een ramingsbijstelling.

Infrastructuurfonds artikel 13 Spoorwegen:

De onderuitputting op dit artikel is met name het gevolg van het doorschuiven van het budget zodat dit beter aansluit bij de programmering. Momenteel wordt gewerkt aan een herijking van de spoorprojecten en -budgetten. Duidelijk is dat hierbij scherpe keuzes noodzakelijk zullen zijn. Een ramingsbijstelling wordt op dit moment dan ook niet overwogen.

Infrastructuurfonds artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer:

De onderuitputting op dit artikel is met name het gevolg van het doorschuiven van het budget zodat deze beter aansluit bij de programmering. Daarnaast is de realisatie van sommige projecten lager uitgevallen. Dit is echter niet structureel en geeft geen aanleiding tot een ramingsbijstelling.

7. Kunt u bij artikel 11 toelichten waar de hogere uitgaven in het kader van Partners voor Water uit bestaan?

De hogere uitgaven worden vooral veroorzaakt door uitgaven verbonden aan verplichtingen die in de jaren 2012 en 2013 zijn aangegaan. Deze uitgaven vallen vooral in 2014 en hebben geleid tot een piek in kasuitgaven in 2014. Voorbeelden

zijn de uitgaven voor projecten die in 2012 en 2013 zijn aanbesteed op deltalanden. Dit zijn landen waar Nederland een langlopende bilaterale relatie mee is aangegaan als uitvoering van het Water Mondiaal beleid. Daarnaast hebben subsidieverplichtingen van de twee subsidietenders van 2013 en de aanvullende subsidietender uit 2014 van de subsidieregeling "Wereldwijd werken met water", onderdeel van het programma Partners voor Water, geleid tot hogere kasuitgaven in 2014.

8. Waarom is er sprake van een verplichtingenversnelling van 2015 naar 2014 in het kader van Partners voor Water en om welk bedrag gaat het?

Het programma Partners voor Water 3 loopt eind 2015 af. Er heeft een verplichtingenversnelling plaatsgevonden van 2015 naar 2014 om er voor te zorgen dat het budget van Partners voor Water 3 ook zo veel mogelijk wordt uitgeput in 2015. De extra verplichtingen zijn ingevuld door een extra tender in de subsidieregeling "Wereldwijd Werken met Water" en door extra initiatieven die worden opgestart in het kader van de mondiale Delta-aanpak.

9. Waardoor is er een versnelling ontstaan van betalingen die in 2014 voldaan moeten worden?

Er is sprake geweest van een piek in de kasrealisatie van aangegane verplichtingen uit de jaren 2012 en 2013. De verplichtingen hebben met name betrekking op de subsidieregeling "Wereldwijd werken met water" en aanbestede projecten in deltalanden (Water Mondiaal).

10. Waarom zijn er al verplichtingen voor de bijdrage aan het World Resources Institute (WRI) vastgelegd in 2014? Is de uitvoering ook al in dit jaar begonnen?

De verplichting is al in 2014 vastgelegd om in ditzelfde jaar al te kunnen starten met het realiseren van concrete resultaten. De start in 2014 maakte het mogelijk om het project al spoedig op verschillende internationale bijeenkomsten te kunnen presenteren, waardoor ook aanvullende externe fondsenwerving kon worden aangetrokken voor dit project. Een spoedige start is noodzakelijk om de leidende rol van Nederland bij de internationale waterambitie te versterken. De Nederlandse water expertise profileert zich dan ook tijdens de HFA II (Hyogo Framework for Action) conferentie in Sendai en het 7^e Wereld Water Forum in Korea.

11. Kunt u bij artikel 13 de relatie uitleggen tussen de bedragen bij het artikel en de toelichting in de verdiepingsparagraaf, met het oog op het feit dat de bedragen en de bestemmingen daar steeds verschillen?

De toelichting bij het artikel 13 heeft overwegend betrekking op actualisaties van de betreffende verplichtingenbudgetten. Dit zijn de budgetten die nodig zijn om verplichtingen aan te gaan. Daarvan afgeleid worden de betalingen – ten laste van de kasbudgetten – gedaan. De mutaties in beide type van budget hoeven niet noodzakelijkerwijs in hetzelfde ritme te verlopen. Immers er kan in het ene jaar verplicht worden en pas in het volgende jaar betaald worden.

12. Kunt u bij artikel 13.02 (Geo-informatie) de 11,2 miljoen euro hogere subsidies en de 13,2 miljoen euro lagere bijdrage aan Zelfstandige Bestuursorganen (ZBO) en Rechtspersonen met een Wettelijke Taak (RWT) toelichten?

De € 11,2 mln hogere subsidies maakt onderdeel uit van de verlaging met € 13,2 mln van het budget voor ZBO/RWT's. Vanuit het financiële instrument 'bijdragen aan ZBO/RWT's mogen namelijk geen subsidies worden verstrekt. De overboeking naar het financiële instrument subsidies is daarom noodzakelijk. Het betreft voor ca. € 7 mln een subsidie aan de stichting SVB/BGT (landelijk samenwerkingsverband basisregistratie grootschalige topografie) en voor ca. € 4 mln een subsidie aan de stichting LSV-GBKN (landelijke samenwerkingsverband grootschalige basiskaart van Nederland).

13. Waarom wordt onder artikel 13.04 (Ruimtegebruik bodem) de bijdrage aan medeoverheden eerst met 4,6 miljoen euro verhoogd (Miljoenennota) en wordt dit vervolgens bij de Najaarsnota weer ongedaan gemaakt? Kunnen dit soort wijzigingen in de toekomst duidelijker worden opgeschreven in de diverse begrotingsstukken? Zo nee, waarom niet?

Dit betreft opboekingen bij Miljoenennota teneinde de middelen later te kunnen uitkeren via de algemene fondsen bij BZK. € 9,6 mln van dit budget wordt bij Najaarsnota overgeheveld naar het Ministerie van BZK. Het Ministerie van BZK keert deze middelen vervolgens uit aan de medeoverheden via het Gemeente-, Provincie- en BES-fonds. Het betreft middelen voor knelpunten bodemsanering Haarlem € 4,1 mln, bodemsanering Krimpen aan den IJssel € 0,5 mln, bodemsanering Zeeland € 1 mln en drink- en afvalwater Caribisch Nederland € 3,9 mln. Verder wordt er € 0,5 mln overgeheveld ten behoeve van uitvoering van de Bedrijvenregeling in het kader van Bodemsanering. Tot slot vindt er een budgetschuif plaats met NSP Arnhem voor € 0,1 mln, zodat in 2015 de slotbetaling op de bouw van de rioolwaterzuiveringsinstallatie Bonaire kan worden gerealiseerd.

14. Waarom wordt er voor gekozen om via een tweede suppletoire begroting relevante budgetten ten behoeve van Ruimtegebruik Bodem en GEO-informatie voor Stichting Landelijke Samenwerkingsverband Grootschalige Basiskaart Nederland en Landelijk Samenwerkingsverband Basisregistratie Grootschalige Topografie te actualiseren? Is een tekort op deze budgetten te voorzien geweest? Kunt u uw antwoord toelichten?

Met betrekking tot de actualisaties van de budgetten voor GEO informatie betreft het een technische mutatie, die reeds in de Miljoenennota 2015 verwerkt is en bij de 2^e suppletoire begroting 2014 nog eens voor 2014 bevestigd wordt. Het heeft te maken met het feit dat de budgetten voor de basisregistraties (ZBO/RWT) opdrachtbudgetten zijn en subsidies daar niet uit verplicht en betaald mogen worden. Daartoe is een apart subsidiebudget onder GEO informatie beschikbaar en daar zijn die middelen via een kasschuif met het budget van Ruimtegebruik Bodem naar het subsidiebudget overgeboekt.

15. Waarom zijn de verplichtingen met betrekking tot het European Rail Traffic Management System (ERTMS) verhoogd?

In dit geval gaat het om een administratieve mutatie. Het verplichtingenbudget is overgeboekt naar het aparte ERTMS verplichtingenbudget. Het totaal van de

verplichtingen en uitgaven is niet verhoogd.

16. Kunt u de hogere verplichtingen bij artikel 19 (Klimaat) nader toelichten? Welke opdrachten zijn aan het RIVM en RVO verstrekt en hoe is de verhoging verdeeld over de drie genoemde bestemmingen (RIVM, RVO en uitvoering Energieakkoord)?

De verhogingen van het verplichtingenbudget bij artikel 19 zijn, voor een groot deel, niet een gevolg van aanvullende opdrachten aan het RIVM en RVO maar meer administratie- technisch van aard. Conform de begrotingsregels worden de agentschappen van andere departementen (RVO en RIVM) ook in de begroting verantwoord als agentschapsbijdragen. Tot afgelopen begrotingsjaar gold dit alleen voor de agentschappen van IenM (RWS, ILT, KNMI en NEa). Om de conversie van de reeds toegekende verplichtingen in de administratie mogelijk te maken is het verplichtingenbudget van de agentschapsbijdragen RVO en RIVM met respectievelijk € 7,8 mln en € 26,2 mln verhoogd. Voor het uitgavenbudget had deze conversie geen consequenties.

Voor de opdrachten die in 2014 ten laste van artikel 19 (Klimaat) aan het RIVM en RVO zijn verstrekt, verwijs ik naar het antwoord op vraag 4. Voor deze opdrachten is het verplichtingenbudget in totaal met € 2,3 mln verhoogd. Voor de uitvoering van de aan IenM gerelateerde activiteiten uit het SER-Energieakkoord is vanuit het ministerie van Economische Zaken voor het jaar 2014 € 1,6 mln verplichtingen- en uitgavenbudget ontvangen.

17. Waarom vallen de subsidies onder artikel 20 (Lucht en geluid) in 20.01.02 lager uit?

Een deel van het voor de Euro-6 regeling (taxi's en bestelauto's) geraamde subsidiebudget bleek niet benodigd voor deze regeling, aangezien er minder aanvragen werden ingediend dan voorzien. Zodoende is ca. € 8,3 mln ingezet voor andere beleidsterreinen van DGMI, via een DGMI-brede herprioritering. Daarnaast is voor de Euro-VI regeling (vrachtauto's en bussen) in 2014 een uitgavenbedrag van € 1 mln niet noodzakelijk en overgeboekt naar artikel 25 (BDU), voor het voortzetten van de pilot waterstofbussen in Amsterdam.

18. Kunt u bij artikel 20 de relatie uitleggen tussen de lagere subsidies en de toelichting in de verdiepingsparagraaf op de onderdelen Prioritering Milieuthema's en Brede Doeluitkering (BDU) waterstofbussen?

Zie het antwoord op de vorige vraag: de voor subsidies niet benodigde budgetten 2014 zijn ingezet voor een DGMI-brede herprioritering (beleidsintensivering Klimaat en Duurzaamheid, zie voor een toelichting het antwoord op vraag 35.) en voor het voortzetten van de pilot waterstofbussen in Amsterdam (via de BDU).

19. Wat wordt er bedoeld met een verhoging van de verplichtingen met 5,6 miljoen euro vanwege administratieve technische redenen?

Met "administratieve technische redenen" wordt bedoeld dat de verplichtingenbudgetten

- worden verhoogd als gevolg van het vrijvallen van verplichtingenruimte, onder meer:
 - o door de verlaging van het subsidieplafond van de Euro-6 regeling
 - o door het afboeken van het restant van het budget voor de Euro-VI

- regeling (na het formeel sluiten van deze regeling)
- worden verlaagd, omdat het verplichtingenbudget niet meer wordt ingezet. Hiervan was sprake bij het onderdeel NSL.

20. Kunt u bij artikel 21 (Duurzaamheid) toelichten waarom het nodig is om het lagere bedrag in de Miljoenennota voor Opdrachten vrijwel ongedaan te maken met een hoger bedrag in de Najaarsnota?

De verlaging van het uitgavenbudget in de Miljoenennota betreft met name de budgetoverheveling binnen artikel 21 van het financiële instrument Opdrachten naar het financiële instrument agentschapsbijdrage RWS ten behoeve van de uitvoering Van Afval naar Grondstof (VANG) en de overheveling naar artikel 24 (Handhaving en toezicht) ten behoeve van opdrachten voor de uitvoering van de Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen (EVOA). De ophoging van het uitgavenbudget bij Najaarsnota betreft een versnelling van het programma Van Afval Naar Grondstof (VANG) en van de Instrumentering Entodoxinenorm.

21. Waarom is besloten meer middelen uit te trekken voor Van Afval Naar Grondstof (VANG) en Digitale Atlas Natuurlijk Kapitaal (DANK)?

Voor Van Afval Naar Grondstof (VANG) en Digitale Atlas Natuurlijk Kapitaal (DANK) zijn opdrachten verstrekt aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland respectievelijk RIVM. Om de werkzaamheden in 2015 voortvarend voort te kunnen zetten zijn de opdrachten reeds in 2014 verstrekt.

22. Hoeveel subsidie ontvangt het Koninklijk Nederland Meteorologisch Instituut (KNMI) in totaal en waarom is dat niet voldoende om reorganisatiekosten van te betalen?

Bij Najaarsnota 2014 wordt in totaal € 36,753 mln aan het KNMI ter beschikking gesteld. Dit gebeurt in de vorm van een opdracht, omdat hier diensten tegenover staan. Dit betreft dus geen subsidie. De hoogte van de opdrachtvergoeding is gebaseerd op een normale bedrijfsvoering. Dat wil zeggen dat in de hoogte van de opdrachtvergoeding geen rekening wordt gehouden met eenmalige grote kostenposten zoals bijvoorbeeld een reorganisatie. Bij Miljoenennota 2015 is de agentschapsbijdrage aan het KNMI incidenteel verhoogd voor eenmalige grote kostenposten zoals de reorganisatiekosten Veranderopgave KNMI en de meetmast Cabauw.

23. In hoeverre hangen de mutaties op artikel 23.01.03 (Bijdrage aan het agentschap KNMI) samen met de het voorstel voor de Wet Taken Meteorologie en Seismologie, dat nog in behandeling is?

Er is sprake van een indirecte samenhang. Naar aanleiding van het Regeerakkoord Rutte I is een proces gestart om te komen tot een herpositionering van het KNMI. Uitvloeiselen van dit proces zijn onder andere het voorstel voor de Wet taken Meteorologie en Seismologie en de bijdrage in de reorganisatiekosten zoals opgenomen in de mutaties op artikel 23.01.03.

24. Hoeveel kilometer wordt er per jaar gevlogen met het regeringsvliegtuig en staat dit in verhouding tot de jaarlijkse kosten?

Het gebruik van vliegtuigen wordt gemeten in het aantal uren dat het vliegtuig vliegt, ook wel vlieguren genaamd en niet in afgelegde afstand. In 2014 worden

met het regeringsvliegtuig (status begin december) naar schatting 515 vlieguren gemaakt. De uitgaven hiervoor worden begroot op basis van een contract tussen het ministerie van IenM namens de Staat der Nederlanden en de vluchtuitvoerder KLM Cityhopper en zijn gebaseerd op maximaal 550 vlieguren per jaar.

25. Wat hield het onderhoud aan de motoren van het regeringsvliegtuig in 2014 precies in?

26. Kunt u toelichten waarom de extra kosten voor het onderhoud van de motoren van het regeringsvliegtuig niet te voorspellen en te ramen waren?

Antwoord op vragen 25 en 26:

Het onderhoud in 2014 was conform het daarvoor vastgestelde en goedgekeurde "Engine Maintenance Program" waarin een revisie van de motoren was voorgeschreven.

De uitgaven zijn pas in de najaarsnota opgenomen omdat in de loop van 2014 is besloten geen gebruik te maken van de mogelijkheid tot uitstel van het onderhoud van de motoren, maar vanuit luchtwaardigheidsaspectief het onderhoud van de motoren toch geheel in 2014 te laten plaatsvinden. Hierbij is het advies van KLM Cityhopper en de fabrikant van de motoren gevolgd. De kosten voor motoronderhoud worden gebaseerd op basis van ervaring door de motorfabrikant voor een gemiddelde motor. Hierbij wordt tevens aangegeven dat er een voorbehoud wordt gemaakt voor zaken welke niet standaard zijn. Pas bij demontage blijkt in welke conditie de motor is en of er bijvoorbeeld corrosie in de motor aanwezig is. Dit beïnvloedt in sterke mate de duur van de onderhoudsperiode en de hoogte van de kosten. De motoren van het regeringsvliegtuig bleken na onderzoek aanzienlijk meer onderhoudswerkzaamheden nodig te hebben dan tevoren door de fabrikant was ingeschat.

27. Heeft u zicht op wanneer het regeringsvliegtuig economisch is afgeschreven?

28. Wanneer is de verwachting dat het regeringsvliegtuig wordt vervangen?

Antwoord op vragen 27 en 28:

Op dit moment is de Fokker-70 nog een courant vliegtuig. Het vliegtuig wordt goed onderhouden en voldoet nog aan de gewenste functionaliteit en wettelijke eisen. De komende jaren zal door leeftijd en externe factoren de exploitatie van het regeringsvliegtuig economisch minder aantrekkelijk worden. De verwachting is dat het toestel voor het einde van 2017 zal moeten worden vervangen.

29. Wat wordt er bedoeld met de passage: "De algemene uitkering van het gemeentefonds wordt in 2015 met eenmalig € 23,8 miljoen verhoogd vanwege de gecombineerde verkiezingen voor Provinciale Staten en waterschappen die gemeenten op 18 maart 2015 organiseren. Deze middelen worden overgeheveld naar BZK ten behoeve van het Gemeentefonds"? Op welke wijze financiert uw ministerie verkiezingscampagnes en is dit gebruikelijk?

De Wet aanpassing waterschapsverkiezingen regelt dat de verkiezingen van de vertegenwoordigers van de categorie ingezetenen van de algemene besturen van de waterschappen en van Provinciale Staten worden gecombineerd. De Waterschapswet bepaalt dat elk waterschap een vergoeding verschuldigd is voor de kosten van gemeenten vanwege de organisatie van de waterschapsverkiezingen. Op grond van deze wet kan de minister van Infrastructuur en Milieu regels stellen over de berekening van de te betalen vergoeding, de wijze van betaling van de verschuldigde vergoeding en het tijdstip waarop de verschuldigde vergoeding wordt voldaan. Dit is geregeld in de Vergoedingenregeling

waterschapsverkiezingen 2015 die 1 januari 2015 in werking treedt.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/270441

De verkiezingen worden georganiseerd en uitgevoerd door de gemeenten. Tijdens de voorbereiding van de Wet aanpassing waterschapsverkiezingen is onderzocht welke extra kosten de waterschapsverkiezingen voor gemeenten met zich meebrengen. Berekend is dat deze kosten bij de gekozen wijze van stemmen – dat wil zeggen stemmen in een willekeurig stemlokaal binnen het waterschapsgebied en telling van de stemmen op het stembureau – voor de verkiezingen in 2015 in totaal € 23,8 mln bedragen. Daarbij zijn de kosten van de tien gemeenten in het gebied van het waterschap Vechtstromen, die al in 2013 hebben gestemd, niet meegerekend. Het genoemde bedrag is na overleg tussen de Unie van Waterschappen en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten overeengekomen en geldt alleen voor de eerstvolgende waterschapsverkiezingen van maart 2015.

Het bedrag van € 23,8 mln ontvangt de Minister van Infrastructuur en Milieu in 2015 van de waterschappen en wordt overgeboekt naar de begroting van BZK, zodat de middelen via het Gemeentefonds aan gemeenten kunnen worden uitgekeerd. Het ministerie van IenM is niet verantwoordelijk voor, noch financiert zelf verkiezingscampagnes. De waterschappen zijn zelf verantwoordelijk voor het organiseren en financieren van hun verkiezingen. Het ministerie van BZK is verder verantwoordelijk voor opkomstbevorderende campagnes met betrekking tot de verkiezingen.

30. Was de hogere bijdrage aan gemeenten voor de uitvoering van de Basisregistratie Kadaster (vier keer 3,6 miljoen euro) voorzien? Waar wordt de hogere bijdrage door veroorzaakt?

In het kader van een gezamenlijke bekostiging van de uitvoering van een aantal basisregistraties bij het Kadaster is afgesproken om alle structurele bijdragen van de verschillende partijen bijeen te brengen en door het departement van IenM jaarlijks aan het Kadaster op te laten dragen en het daartoe benodigde bedrag toe te kennen. Deze € 3,6 mln betreft in dit verband een verrekening voor de bijdragen vanuit de gemeenten en dat loopt via een structurele overboeking vanuit het Gemeentefonds naar de begroting van IenM. Deze mutatie is ook opgenomen in de Miljoenennota 2015 en wordt hier nog eens een keer inzichtelijk gemaakt.

31. Waarom is gekozen voor een verlaging van de beoogde uitgave voor bodemsanering met 60 miljoen euro? Was dit een werkelijk ingeboekt bedrag, of was hierbij sprake van een reservering van een voorziening? Welk bedrag is er nu nog 'over' voor bodemsanering en is dit voldoende? Waar wordt de 'gewonnen' 60 miljoen euro voor gebruikt?

Het budget voor bodemsanering is in 2016 met € 60 mln gekort ten gunste van het generale beeld. Het budget was gereserveerd voor de aanpak van verontreiniging in de bodem, specifiek gericht op verontreiniging met een hoog risico op de omgeving vanwege de verspreiding van de verontreiniging. Er is nu nog ca. € 55 mln beschikbaar in 2016 voor bodemsanering. Om de ambities in de aanpak van de bodemverontreiniging te kunnen halen zal het beschikbare budget op een zeer kostenefficiënte en effectieve wijze moeten worden ingezet. Momenteel wordt met de andere overheden en het bedrijfsleven een set afspraken opgesteld voor de uitvoering tot en met 2020 waaronder de inzet van middelen. Deze afspraken richten zich vooral op de aanpak van de zogenaamde verspreidingspoed gevallen.

32. Welk deel van het budget voor Beter Benutten is in 2014 naar fietsgerelateerd beleid gegaan?

In het lopende programma Beter Benutten hebben 49 maatregelen betrekking op de fiets. In totaal wordt aan deze projecten een bedrag van € 137 mln uitgegeven, waarbij gemiddeld een kostenverdeling van 50% rijk - 50% regio wordt gehanteerd. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de projecten ligt bij de decentrale overheden. Zij zijn initiatiefnemer van alle projecten. Ik kan u derhalve geen exacte opgave doen wat betreft de kasuitgaven over 2014.

33. Wat is het effect van de mutaties onder Prioritering Milieuthema's op artikel 19 op de daadwerkelijke klimaatverandering? Met andere woorden, wat is het effect van verdere intensivering van klimaatbeleid op het klimaat?

De betreffende mutaties zijn bedoeld om uitvoering te geven aan de Klimaatagenda (Kamerstukken II, 2013-2014, 32 813 XII, nr. 70). De agenda bevat met name maatregelen voor sectoren die buiten het SER-energieakkoord voor duurzame groei vallen. De agenda gaat aan de slag met het ontwikkelen van een nieuwe gereedschapskist van instrumenten voor de periode na 2020. De door middel van deze mutatie aan artikel 19 toegevoegde middelen zijn bestemd om bij te dragen aan de vorming van coalities met diverse partijen in de samenleving, om onderzoek uit te voeren naar de invloed van aanpassing aan klimaatverandering op de verschillende sectoren en om nieuw instrumentarium te ontwikkelen en bestaande te verbeteren, zoals voor CO₂-footprints, voor emissiehandel en voor (verdergaande) kosteneffectieve maatregelen voor reductie van uitstoot van broeikasgassen.

34. Is er bij de pilot waterstofbussen in Amsterdam sprake van een subsidie? Wat zijn de doelstellingen hiervan, wat zijn de resultaten van de pilot tot op heden en wat is de bijdrage van derden in deze? Hoe lang wordt hier nog Rijksgeld aan besteed?

Bij de pilot waterstofbussen in Amsterdam is er sprake van een rijksbijdrage aan de regionale overheid, in casu de Stadsregio Amsterdam via de BDU. Het doel is om inzicht te verschaffen en ervaring op te doen met het in de praktijk laten rijden van nieuw ontwikkelde bussen met een zeer lage tot nul-emissie uitstoot. Het project heeft kennis en inzicht geleverd over hoe de bus in de praktijk werkt. Deze ervaringen zijn overgedragen aan de bouwer van de bus, die daarmee zijn voordeel zal doen. Het bussenprogramma waar de pilot Amsterdam deel van uitmaakt (periode 2008-2014) loopt eind dit jaar af en wordt geëvalueerd. Aan de pilot hebben ook de Stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam bijgedragen. Met deze stap is de markt uitgedaagd om geheel nieuwe zero-emissie bussen te ontwikkelen met het oog op de ambities van het kabinet voor klimaat, energiezekerheid, innovatie en groene groei.

35. Kunt u een onderbouwing geven van de beleidsintensivering op het gebied van Klimaat en Duurzaamheid? Welke doelstellingen en resultaten worden hiermee nagestreefd?

Voor de onderbouwing van de beleidsintensivering op het gebied van klimaat wordt verwezen naar het antwoord op vraag 33. Voor de onderbouwing van de beleidsintensivering op het gebied van duurzaamheid wordt verwezen naar de VANG brief (Kamerstukken II, 2013-2014, 33 043, nr. 28). De belangrijkste doelen

in dit verband zijn de halvering van de hoeveelheid grondstoffen die als afval de keten verlaat en het daar direct uit voortvloeiende doel om de hoeveelheid restafval dat inwoners produceren te reduceren van 250 naar 100 kilo per persoon per jaar in 2020.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/270441

36. Waar zijn de aanvullende middelen met betrekking tot de Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen (EVOA) concreet voor nodig?

De aanvullende middelen betreffen de structurele beheerkosten voor het ICT-systeem Terra. De overdracht van deze middelen was aangehouden omdat de hoogte nog onbekend was in verband met een nieuwe aanbesteding.

37. Waar bestaan de wijzigingen in de kosten van de vergunningverlening door de Inspectie Leefomgeving en Toezicht (ILT) precies uit?

Het betreft een overboeking van artikel 24 naar artikel 97. Het bedrag van € 16 mln betreft de bijdrage in de kostendekkendheid van de vergunningtarieven ILT.

34 085 A, Wijziging van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2014 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota)

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/270441

1. Kunt u toelichten hoe het mogelijk is dat de wijzigingsbeschikking aan ProRail lager uitvalt, doordat een deel van de vervangingsinvesteringen doorschuift naar 2015?

Bij de initiële subsidieverlening 2014 aan ProRail kon niet de volledige aanvraag worden gehonoreerd, hiervoor moest eerst een kasschuif naar 2014 plaatsvinden, welke bij de Miljoenennota 2015 is doorgevoerd (€ 38 mln). Bij de wijzigingsbeschikking 2014 zou dit dan worden rechtgetrokken. Bij de derde kwartaalrapportage 2014 heeft ProRail echter gemeld een deel van de geplande vervangingsinvesteringen door te schuiven naar latere jaren. Hierdoor is een deel van de begrote beschikbare middelen niet al in 2014 voor ProRail nodig maar pas in latere jaren. Op het Infrastructuurfonds schuift het geld door naar 2015.

2. Heeft de vertraging bij de pilot Amsterdam-Utrecht met het European Rail Traffic Management System (ERTMS) invloed op de uitrol van ERTMS? Zo ja, op welke wijze en gaat dit leiden tot extra kosten in de toekomst? Zo ja, in welke omvang?

De verlenging van de pilot Amsterdam-Utrecht met ERTMS zal geen invloed hebben op de uitrol van ERTMS. De pilot is gericht op het opdoen van operationele ervaring met ERTMS dual-signalling. De lessen die hierbij worden geleerd zouden sowieso terugkomen in de verdere uitwerking van de plannen. Over kosten daarvan kan pas iets gezegd worden nadat de pilot is afgerond. De verlenging an sich is daar niet van invloed op. Per onderzoeksvraag zal het programma bekijken op welke wijze deze om kan en zal gaan met de aanbevelingen. Als er gevolgen zijn voor de kosten zal dat gemeld worden in de voortgangsrapportage ERTMS.

3. Kunt u toelichten welke faunavoorzieningen er worden bedoeld in de zin "Een deel van de "kleine faunavoorzieningen" zijn opgeleverd"?

De kleine faunavoorzieningen waaraan gerefereerd wordt betreft elf kleinere faunavoorzieningen die onder één contract zijn opgenomen voor Noord-Brabant en Limburg.

4. Kunt u een overzicht geven van alle vertragingen onder het Programma Kleine Functiewijzigingen en de oorzaken daarvan?

In beginsel worden in de ontwerpfasen van kleine functiewijzigingen, voorafgaand aan het realisatiebesluit, alleen indicaties afgegeven ten aanzien van de oplevertermijn. Hoewel ProRail zich inspant om de afgegeven indicaties ook daadwerkelijk waar te maken, kunnen er uiteenlopende redenen zijn waarom de doorlooptijd langer dan vooraf aangegeven uitvalt:

- In het geval informatie van derden nodig is (ten behoeve van vraagarticulatie, eigendomsverhoudingen, etc.)
- Als gevolg van (in eerste instantie onvoorziene) technische complexiteit
- Ten gevolge van vergunningverlening (onder andere milieuvergunningen) en eventuele daarmee samenhangende procedures
- Ten gevolge van de aanvraag en het verlenen van treinvrije periodes voor het uitvoeren van de werkzaamheden
- Ten gevolge van wettelijke procedures met betrekking tot aanbestedingen
- Ten gevolge van scopewijzigingen gedurende het project.

5. Hoe kan het zijn dat ProRail te laat een rekening stuurt bij het deelproject Zwolle Spoort?

Er is geen sprake van te laat verzenden van een rekening door ProRail. ProRail mag bij IenM alleen die werkzaamheden in rekening brengen die daadwerkelijk zijn uitgevoerd en door de aannemer bij ProRail in rekening zijn gebracht. Voor het project Zwolle Spoort zijn de werkzaamheden wel uitgevoerd maar heeft de aannemer zijn factuur nog niet ingediend. De betreffende uitgaven waren wel door ProRail geprognosticeerd voor 2014.

6. Komt er wel een fietstunnel in Leeuwarden? Hoe zit dat?

De gemeente Leeuwarden heeft afgelopen zomer besloten dat er geen fietstunnel onder het emplacement in Leeuwarden komt. Dit staat echter los van het feit dat hier gedurende de planstudie wel rekening mee is gehouden en navenant planstudiekosten voor zijn gemaakt.

7. Wat voor uitgaven worden er gedaan onder artikel 13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer?

In het realisatieprogramma goederenvervoer worden de uitgaven gedaan ten behoeve van goederenvervoerprojecten die in realisatie zijn of binnenkort in uitvoering genomen worden. Zie voor de specifieke projecten de tabel op pagina 39 van de begroting van het Infrastructuurfonds 2015.

8. Wanneer wordt het besluit inzake de dekking van de zogenoemde tax adjustments (aanpassingen van de beschikbaarheidsvergoeding in verband met belastingaanpassingen) verwacht? Kan een nadere toelichting worden gegeven op de gevolgen?

In het contract tussen de Staat en Infrasppeed is een clause opgenomen inzake de fiscaal aftrekbare rentekosten van Infrasppeed. Deze komt er op neer dat Infrasppeed mogelijk meer vennootschapsbelasting moet betalen aan de Belastingdienst (dan waarmee nu in de beschikbaarheidsvergoeding rekening is gehouden), maar hiervoor dan wel wordt gecompenseerd via een hogere beschikbaarheidsvergoeding. Deze wijziging is voor zowel de Staat als Infrasppeed budgettair neutraal, maar loopt wel via de begrotingen van IenM (hogere uitgaven) en Financiën/Belastingdienst (hogere ontvangsten). De verwachting is dat besluitvorming hierover in de eerste helft van 2015 plaatsvindt.

9. Wat doet Infrasppeed nog allemaal aan de Hogesnelheidslijn(HSL)-Zuid en wat is de taakverdeling met ProRail?

Infrasppeed is verantwoordelijk voor de levering van een beschikbare en veilig bereidbare HSL-Zuid infrastructuur. Daarnaast zorgt Infrasppeed voor eventuele wijzigingen aan de HSL-Zuid infrastructuur. ProRail is wettelijk beheerder van de HSL-Zuid infrastructuur en zorgt voor de verkeersleiding, capaciteitsverdeling en is de manager van het contract tussen de Staat en Infrasppeed.

10. Waarom zien Fryslân en Groningen dit jaar af van een uitkering uit het budget voor concrete bereikbaarheidsprojecten uit het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn?

Een deel van het taakstellende budget voor de Concrete bereikbaarheidsprojecten RSP is bestemd voor projecten waarvoor de regio de rol van contracterende partij vervuld. De provincies Fryslân en Groningen hebben aangegeven hiervoor in 2014 geen aanvullend budget nodig te hebben, in tegenstelling tot de gemeente Assen die € 57 mln heeft gevraagd en uitgekeerd gekregen via het Gemeentefonds.

11. Is het waar dat één op de drie projecten uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) op het hoofdvaarwegennet in 2014 vertraagd is, terwijl dat in 2012 nog maar 15% was? Zo ja, waar wordt dit door veroorzaakt en hoe wordt het opgelost?

Nee, dat is niet juist. Ten opzichte van de ontwerpbegroting 2014 zijn alleen de openstellingsmijlpalen voor Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen (IDVV), Quick Wins Binnenhavens, Lichtenen IJmuiden en Keersluis Zwartsluis vertraagd. Voor de overige mijlpalen verwijs ik naar het MIRT Projectenboek 2015. Verder zijn er in de Najaarsnota bij vier van de achttien projecten kasmatige aanpassingen gemeld, namelijk bij: Dynamisch Verkeersmanagement, Walradarsystemen, Amsterdam-Rijnkanaal-verwijderen-keersluis-Zeeburg en Maasroute-modernisering-fase-2. In 2012 zijn bij acht van de vierentwintig projecten kasmatige aanpassingen gemeld. De significante verschillen zijn toegelicht (zie tabel 15.03.01 realisatieprogramma).

12. Hoe staat het met de problemen met de berging van de Baltic Ace?

In overleg met de aannemer is een alternatieve bergingsmethode doorgesproken en deze wordt voorbereid. Voordat tot uitvoering wordt overgegaan, worden de weereffecten van deze winter op het wrak nog nagegaan. De berging is nog steeds in 2015 voorzien.

13. Hoe kan het zijn dat in het Infrastructuurfonds de uitgaven voort ERTMS omlaag gaan, terwijl deze in de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu omhoog gaan?

Op artikel 17.07.02 van het Infrastructuurfonds worden de uitgaven verantwoord ten behoeve van de landelijk uitrol (i.c. het programma) ERTMS, terwijl in de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (Hoofdstuk XII) de door NS gemaakte kosten ten behoeve van de reeds in uitvoering zijnde ERTMS-pilot Amsterdam-Utrecht en het ERTMS expertisecentrum zijn opgenomen. Het betreffen dus verschillende projecten.

14. Hoeveel woningen gaat Rijkswaterstaat (RWS) kopen onder artikel 18.06 (Externe veiligheid) en waarom doet juist RWS dat? Hoe wordt dit gedekt?

Door Rijkswaterstaat zijn tot nu toe reeds 7 woningen aangekocht. Het voornemen is de komende jaren nog 28 woningen aan te kopen. Daarnaast kan het noodzakelijk zijn aanvullend nog eens 6 woningen aan te kopen. Indien dit laatste aan de orde komt, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd. Rijkswaterstaat is belast met de uitvoering omdat het de uitvoeringsorganisatie van het ministerie van IenM is. Dekking van de uitgaven verbonden aan de uitvoering kunnen worden gevonden onder artikel 18.06 van het Infrastructuurfonds.

15. Is het een probleem dat er een budgettaire tekort van 77 miljoen euro is ontstaan op artikel 12 (Hoofdwegennet) omdat wordt gewerkt met een overprogrammering? Zo ja, hoe wordt dat opgelost?

De hogere uitgaven in 2014 op artikel 12.03 Aanleg (Hoofdwegennet) kunnen elders binnen het Infrastructuurfonds worden opgevangen en leiden fondsbreed niet tot een kastekort. De totale projectbudgetten over de planperiode van het Infrastructuurfonds blijven ongewijzigd.

16. Welke vertraging is er bij de Goederencorridor Rotterdam-Genoa?

De contracten voor vernieuwing van de bovenleiding (25 kV) en voor de levering van de hoogspanning (150 kV) door leverancier TenneT zijn, in tegenstelling tot de eerdere verwachting, niet in het najaar 2014 getekend omdat de onderhandelingen met de aannemer voor alle verbouwingswerkzaamheden nog niet zijn afgerond. Deze vertraging heeft geen gevolgen voor de planning van de realisatie van het project Zevenaar.

17. Kunt u toelichten wat er met de volgende passage wordt bedoeld: "Ten behoeve van het project Pilot ERTMS (deel NS) wordt een bedrag ad € 9,2 miljoen overgeboekt naar HXII artikel 16 Spoor"?

De gelden voor de pilot dual-signalling ERTMS op Amsterdam-Utrecht zijn vrijgemaakt op het Infrastructuurfonds via het amendement Slob (Kamerstukken II, 32 500 A, nr. 65 dd 15 december 2010). De werkzaamheden ten behoeve van de pilot worden deels door ProRail en deels door NS uitgevoerd. De uitgaven van ProRail worden verantwoord op het Infrastructuurfonds en de uitgaven van NS worden verantwoord op Hoofdstuk XII. Omdat vooraf moeilijk in te schatten is welke uitgaven door NS gedeclareerd worden, is besloten deze overboeking jaarlijks bij Najaarsnota te verwerken door middel van een overboeking vanuit het Infrastructuurfonds artikel 13.03 naar Hoofdstuk XII. In 2014 bleken de door NS gemaakte uitgaven € 9,2 mln te bedragen.

18. Kunt u toelichten wat er wordt bedoeld met de passage: "€ 4 miljoen wordt vanuit artikelonderdeel 13.03 Aanleg spoor overgeboekt naar artikelonderdeel 13.08 Investeringsruimte en wordt ingezet voor minregel investeringsruimte. De € 4 miljoen bestaat uit een maximale bijdrage van € 2,5 miljoen aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voor een exploitatieverlies in relatie tot vervanging van de treindienst o.a. IC Den Haag – Brussel € 2,5 miljoen en € 1,5 miljoen aan de NS indien het de stoptrein Roosendaal – Antwerpen wordt versneld. Beide zaken zijn in 2014 niet gerealiseerd"?

IenM heeft in de ontwerpbegroting het budgettaire probleem dat is ontstaan door het niet (volledig) uitkeren van de prijsbijstelling 2013 en 2014 gedekt uit de resterende Investeringsruimte per investeringsdomein. Er resteert wel een kasritme probleem, dat apart zichtbaar is gemaakt via een minregel binnen de Investeringsruimte. IenM lost dit uiterlijk bij ontwerpbegroting 2017 op, maar zo mogelijk eerder bij een eerstvolgende herijking van het Investeringsprogramma. Nu er dit jaar € 4 mln vrijvalt, wordt dit met voorrang ingezet om dit kasritme probleem te helpen oplossen.

Met betrekking tot de vrijval het volgende. Op 3 december 2012 is de Kamer per brief geïnformeerd (Kamerstukken II, 22 026, nr. 371) over afspraken met NMBS

over de internationale HSL-verbindingen met België. Een van de afspraken betreft de evenwichtige financiering door Nederland en België van de onrendabele treindienst Breda–Antwerpen. Nederland zal jaarlijks een bedrag tussen de € 2,5 mln tot € 3,5 mln bijdragen in de grensoverschrijdende verbindingen. De exacte hoogte van dit bedrag is afhankelijk van de mate waarin sprake is van een exploitatieverlies en de mate waarin het is gelukt om reistijdwinst te realiseren tussen Roosendaal en Antwerpen. In 2013 was geen sprake van een exploitatieverlies op de IC Den Haag – Brussel. In 2013 en 2014 is het niet gelukt om de stoptrein Roosendaal – Antwerpen te versnellen. Daardoor kan een hiervoor gereserveerd bedrag van € 4 mln vrijvallen.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/270441

34 085 J, Wijziging van de begrotingsstaat van het Deltafonds voor het jaar 2014 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota)

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/270441

1. Welke gevolgen heeft het nadelige saldo op het Deltafonds van 42,5 miljoen euro?

Dit heeft geen gevolgen voor het Deltafonds. De fondsconstructie waarborgt dat hogere en/of lagere uitgaven in enig jaar via het saldo met (een van) de volgende jaren worden verrekend. Het fonds blijft daardoor meerjarig over de planperiode in evenwicht.

2. Kunt u bij artikel 1 (Investeren in waterveiligheid) toelichten waarom de uitgaven voor het Realisatieprogramma onder Overige aanlegprojecten Waterveiligheid (1.02.02) met 90 miljoen euro worden verlaagd? Waarom is deze wijziging in de uitgaven niet beter leesbaar toegelicht in de stukken?

In de ontwerpbegroting 2015 was voor het jaar 2014 een hoger budget opgenomen dan benodigd voor het Realisatieprogramma Overige aanlegprojecten Waterveiligheid. Met de in de Najaarsnota opgenomen aanpassing worden budget en benodigde middelen voor 2014 in evenwicht gebracht. In de tabel "projectoverzicht realisatieprogramma 01.02.02" op pagina 5 is middels de regel "overprogrammering" inzichtelijk gemaakt dat het budget voor 2014 hoger lag dan de benodigde middelen op dit artikelonderdeel.

3. Kunt u bij artikel 1 per genoemd vertraagd project de consequenties toelichten van de vertraging en de daarmee gepaard gaande verlaging van de verplichtingen? Zo nee, waarom niet?

Waddenzee Texel

De verschuiving in de verplichtingenreeks is een gevolg van een vertraging in de planvorming door nog niet afgeronde onderzoeken inzake de variant met de gekozen zandige oplossing bij de Prins Hendrikdijk. De planvorming vraagt meer nader onderzoek en meer tijd.

Hoogwaterkering Den Oever

Door de complexiteit van het project en de stabiliteit van de ondergrond is de planfase vertraagd en daardoor vindt er een verschuiving plaats van de verplichtingen.

Ruimte voor de Rivier

Programma Ruimte voor de Rivier kent een aantal verklaringen voor de lagere verplichtingenstand:

- De aanbesteding van het hoofdcontract van het project IJsseldelta heeft plaatsgevonden (ca € 160 mln). Het overige deel van het budget (engineering, vastgoed, etc) ca. € 90 mln zal de komende jaren verplicht worden.
- aanbestedingsmeevaller bij de projecten Volkerak-Zoommeer, Dijkverbetering Hagestein - Opheusden en Dijkverbetering Schoonhovenseveer - Langerak (€ 15 mln).
- Het overige deel wordt veroorzaakt door vertraging in de uitvoering van een aantal projecten (de kribverlagingen, Westenholte, Schelle. Zie VGR 24).

Zandmaas

De bijdrage vanuit het project Maaswerken aan het project Ooijen-Wansum vindt niet in 2015 plaats maar in 2016.

Steenbestorting

De planning van de uitvoering van het 3^e cluster van werkzaamheden is naar achteren verschoven, als gevolg van discussie over het aanbrengen van een ecologische toplaag bij de vooroeververdedigingen in de Oosterschelde. Inmiddels is in samenspraak met de omgevingspartijen een ontwerp voor deze toplaag uitgewerkt.

Steenbekleding

Op basis van de recente raming en gelet op de korte resterende doorlooptijd van het project, is een deel van de risicoreservering en een aanbestedingsmeevaller vrijgevallen. Hiervoor zijn ook de verplichtingen naar beneden bijgesteld.

Rivierverruiming

De vertraging en daardoor een verschuiving van de verplichtingen betreft hier een tweetal deelprojecten van het MIRT project NURG (Nadere Uitwerking Rivieren Gebied). Deelproject Afferdense en Deestse Waarden is vertraagd als gevolg van niet voorziene kwelproblematiek. Deze is inmiddels opgelost en het project is nu herstart. Bij het deelproject Heesseltsche Uiterwaarden betreft het een vertraging in de bestemmingsplanprocedure en de daaraan gekoppelde grondverwerving.

4. Kunt u bij artikel 3 (Beheer, onderhoud en vervanging) de consequenties toelichten van de genoemde vertragingen en de daarmee gepaard gaande verlaging van de verplichtingen? Welk gedeelte van de verlaagde verplichtingen behelst vervanging en renovatie? Is dit verantwoord?

Stuwen Lek

Bij de herijkte scope van de projecten Stuwen in de Lek past het verschuiven van de geplande gunning van het hoofdcontract van het derde kwartaal van 2014 naar uiterlijk het eerste kwartaal van 2016. In 2013 en 2014 is er geïnvesteerd in de kwaliteit van het aanbestedingsdossier met een latere gunning als gevolg om een nieuwe mislukte aanbesteding te voorkomen.

Stroomlijn

De verplichtingschuif heeft te maken met een aanbestedingsmeevaller voor deelgebieden 1 en 2 voor fase 3 van Stroomlijn. Hiervoor dient een risicoreservering aangehouden te worden, de verplichtingenruimte hiervoor schuift naar achter.

Vervangingen en renovaties

De vertraging van de verplichtingen op het artikelonderdeel vervangingen en renovaties betreft naast de al genoemde projecten sluis en stuwcomplexen Nederrijn en Lek en Stroomlijn diverse kleine programmaonderdelen. Dit heeft geen verslechtering tot gevolg van de staat van infrastructurele objecten.

5. Wat is de totale bijdrage voor het project Marker Wadden vanuit de ministeries van Infrastructuur en Milieu, Economische Zaken en eventuele andere departementen? Wat is de bijdrage van derden? En wat zijn de resultaatafspraken die zijn gemaakt in het kader van de eerste fase danwel het vervolg van het project Marker Wadden?

Voor de eerste fase van het project is nu € 50 mln beschikbaar, waarvan:

- € 15 mln van de Postcodeloterij
- € 30 mln van het Rijk (IenM en EZ ieder €15 mln)

- € 5 mln van de provincie Flevoland en Natuurmonumenten gezamenlijk

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/270441

Natuurmonumenten is daarnaast verantwoordelijk voor het aantrekken van extra middelen. Daarbij wordt vooral gedacht aan Europese subsidies en investeringen van bedrijven. De resultaatafspraken voor fase 1 Marker Wadden is dat met het beschikbare projectbudget van € 50 mln een natuureiland van circa 300 hectare wordt gerealiseerd in het Markermeer en een omringend onderwaterlandschap met slibgeulen. Het doel van een zo groot mogelijk natuureiland moet in balans zijn met kwaliteitsaspecten.

6. Kunt u bij de Investeringsruimte op artikel 5 (Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven) toelichten wat de consequenties zijn van de verschuivingen met het jaar 2015 ten laste van het voordelig saldo?

Deze verschuiving heeft geen consequenties voor het volume van de investeringsruimte. Door het niet (volledig) uitkeren van de prijsbijstelling 2013 en 2014 zijn de projecten en programma's op de fondsen geïndexeerd uit de resterende investeringsruimte bij de modaliteiten. Evenals vorig jaar resteert er hierdoor op de fondsen een kasprobleem. Technisch is dit kasprobleem verwerkt via een minregel op de investeringsruimte van de modaliteiten. De verschuiving bij Najaarsnota is het gevolg van het opheffen van het minbedrag (€ 23,2 mln) voor het jaar 2014. Bij Voorjaarsnota 2015 wordt de spiegelbeeldige mutatie van deze verschuiving opgenomen ten laste van latere jaren. Met betrekking tot dit kasritme probleem is afgesproken dat IenM dit uiterlijk bij ontwerpbegroting 2017 oplost, maar zo mogelijk eerder bij een eerstvolgende herijking van het Investeringsprogramma.

7. Waar wordt de extra productie van 131 miljoen euro op het Deltaprogramma door verklaard?

De uitvoering bij onder meer het HWBP-2 en Ruimte voor de Rivier verloopt voortvarend waardoor een deel van de overprogrammering tot betaling is gekomen. Aangezien er elders binnen het Deltafonds sprake is van kasvertragingen, is er budgettaire ruimte voor de hogere realisatie bij onder meer het HWBP-2 en Ruimte voor de Rivier in 2014. De totale projectbudgetten over de planperiode van het Deltafonds blijven ongewijzigd.

8. Waar worden de versnelde inkomsten bij Ruimte voor de Rivier door veroorzaakt?

De hogere prognose van de ontvangsten heeft te maken met het eerder verkopen van vastgoed dan gepland. Tevens zal de opbrengst van de verkoop van vastgoed hoger zijn dan verwacht, dit heeft te maken met grotere aangekochte grondposities/ruilbedrijven die vrijvallen.

9. Hoeveel geld is tot op heden besteed aan de zogenoemde Gemeenteambassadeurs Water? Welke doelstellingen en resultaatverplichtingen zijn afgesproken?

Om de betrokkenheid van het grote aantal gemeenten in Nederland bij de interbestuurlijke organisatie te faciliteren is er bij de start van het Deltaprogramma in 2010 voor een tijdelijke hulpconstructie gekozen in de vorm de gemeenteambassadeurs. Gemeenteambassadeurs hebben activiteiten opgezet vanuit de gebiedsgerichte deelprogramma's (Waddengebied, IJsselmeergebied,

Kust, Rivieren (Rijn en Maas), Rijnmond-Drechtsteden en Zuidwestelijke Delta). Dit naar voorbeeld van de werkwijze bij de Kaderrichtlijn Water. Doelen voor de inzet van de gemeenteambassadeurs waren:

- Informeren gemeenten (ambtelijk en bestuurlijk)
- Organiseren regionale bijeenkomsten voor gemeenten (ambtelijk en bestuurlijk)
- Kennis overdragen door gesprekken met gemeenten, gemeentelijke samenwerkingsverbanden e.d.
- Ondersteunen gemeenten in de voorbereiding van regionale ambtelijke en bestuurlijke overleggen in het betreffende gebied.

De activiteiten en producten van de gemeenteambassadeurs voor het voor het betreffende gebied zijn vooraf vastgelegd in werkplannen. Over de activiteiten en resultaten is jaarlijks verantwoording afgelegd.

Het overzicht van de bestedingen aan de gemeenteambassadeurs vanuit het Deltaprogramma over 2010 tot en met 2014 is:

2010	2011	2012	2013	2014
€ 254.750	€ 254.750	€ 294.857	€ 245.873	€ 148.789

(alle bedragen in hele euro's)

Gezien het afronden van de voorbereidingsperiode van de deltabeslissingen en voorkeursstrategieën is het bedrag in 2013 en 2014 afgebouwd.