

abcdefgh

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
14 december 2001	2
Ons kenmerk	Uw kenmerk
FEZ/2001/2957	-
Onderwerp	
Tweede suppletoire begroting 2001 van VenW (XII) en Infrastructuurfonds	

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u toekomen de antwoorden op de vragen met betrekking tot de voorstellen van wet tot wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) en het Infrastructuurfonds voor het jaar 2001 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota; Kamerstukken II, 2000/2001, 28 147 respectievelijk 28 148).

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos

Postbus 20901 2500 EX Den Haag
Plesmanweg 1-6

Telefoon 070 351 6171
Telefax 070 351 6666

Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2001 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota)

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

1. *Kan meer inzicht worden verschaft in de MOE-projecten? Zijn het projecten in het kader van ontwikkelingssamenwerking? Kan worden aangegeven in hoeverre deze projecten met publieke gelden worden gefinancierd? Kan een overzicht worden gegeven van alle activiteiten van Rijkswaterstaat (RWS) in het buitenland en kan er bij de activiteiten vermeld worden of ze met publieke of private middelen worden gefinancierd?*

Ter ondersteuning van de overheidsrelaties van V&W met haar collega ministeries in Midden- en Oost Europa (MOE) heeft V&W maximaal anderhalf miljoen gulden per jaar gereserveerd op haar begroting. Dit bedrag wordt vooral aangewend voor institutionele ondersteuning en human resources development van de overheden in de MOE-landen. Waar mogelijk wordt een eigen bijdrage gevraagd aan de uitvoerder van deze projecten. Het betreft geen ontwikkelingssamenwerking.

Door Rijkswaterstaat worden in verschillende verbanden activiteiten in het buitenland uitgevoerd:

1. In het kader van het UNECE-verdrag inzake de bescherming en het gebruik van grensoverschrijdende waterlopen en internationale meren (Helsinki, 1992, waarbij diverse MOE-landen aangesloten zijn) doet het RIZA het nodige aan inspanningen op het vlak van "monitoring & assessment" - zo is daar een "International Water Assessment Center" opgericht als collaborating center t.b.v. dit verdrag. In dat kader worden t.b.v. het verdrag in internationale task-forces richtsnoeren voor monitoring en assessment van grensoverschrijdende wateren (rivieren, grondwater, meren, estuaria) opgesteld, en om hun bruikbaarheid te toetsen zijn proefprojecten gestart in met name Midden- en Oosteuropa. Financiering komt deels uit V&W-geld (RIZA-budget), deels van andere landen, deels van externe publieke financiers (zoals EU, EBRD en Wereldbank). Verder worden cursussen georganiseerd door RIZA/IWAC ("monitoring tailor-made"), met name om Midden- en Oost-Europese collega's te trainen op het vlak van monitoring.
2. Mede naar aanleiding van het succesvol verloop van het Tweede Wereld Water Forum dat in maart 2000 in Den Haag werd gehouden is bij Kabinetbesluit van medio 2000 bepaald dat uit HGIS-middelen jaarlijks, en wel tot en met 2004, een bedrag van fl. 15 miljoen wordt vrijgemaakt, dit budget zal worden besteed op basis van afspraken die in interdepartementaal overleg worden gemaakt. Het programma

Partners voor Water is gericht op versterking van de Nederlandse waterinzet in het buitenland. Bij de invulling van het programma zal recht worden gedaan aan het concept integraal waterbeheer en duurzaamheid. Deze doelen worden uitgewerkt door het aangeven van prioriteiten, die in interdepartementaal overleg worden gesteld en met betrokken landen of regio's worden afgestemd. De gedachte van Partners voor Water ziet onder meer ook op het bevorderen van de samenwerking tussen de vele actoren die in Nederland werkzaam zijn in het gebied van waterbeheer.

3. Met een aantal landen heeft RWS op het gebied van waterbeheer een internationale overeenkomst (MoU/Letter of Intent) lopen. Het doel van deze samenwerkingsvorm is veelal kennisuitwisseling en exportbevordering. De financiering begint veelal met beperkte publieke middelen. In enkele gevallen ontstaan voor het Nederlandse bedrijfsleven goede kansen om te gaan participeren in het buitenland met buitenlandse partners, in die gevallen wordt de financiering dan aangevuld met private middelen. Voor deze samenwerking is een totaalbedrag van fl. 9 miljoen beschikbaar, hierin zijn de urenkosten van overheidspersoneel en de uitbestedingen aan het Nederlandse bedrijfsleven inbegrepen. RWS werkt nauw samen met landen als Argentinië, Bangladesh, China, India, Indonesië, Filippijnen, Vietnam, Korea, waarmee een getekende overeenkomst is gesloten.
4. Ook in de verkeer- en vervoerssector worden door RWS internationale activiteiten ontplooid. Het betreft o.a. uitwisseling van kennis, ervaringen en informatie op het gebied van het wegbeheer, verkeer- en vervoer, navigatie, harmonisatie van transportsystemen etc. in Europees verband (WERD, CENTRICO, COST, OECD, FEHRL) en wereldwijd (PIARC en PIANC), ondersteuning van de EEG, het project Partners voor wegen, waarbij uitwisseling van kennis en knowhow op het gebied van de wegensector plaatsvindt met Midden- en Oost-Europese landen, participatie in kaderprogramma's (deels gefinancierd door de EEG), MoU's met Polen, Tsjechië en Hongarije. In het algemeen worden de activiteiten in de verkeer- en vervoerssector door publiek geld (soms met EU-subsidie) gefinancierd.

2. Kan worden aangegeven hoe groot de totale schade is die luchtvaartbedrijven hebben geleden in de periode 11 tot 14 september wegens de toen geldende vluchtverboden? Welk percentage van de totale schade wordt gedekt met de 50 miljoen van het Rijk? Hoe zullen deze middelen worden gealloceerd? Welke luchtvaartbedrijven zullen een schadevergoeding ontvangen?

De Europese Commissie acht verlening door de lidstaten van financiële compensatie aan luchtvaartmaatschappijen toelaatbaar t.a.v. schade die is geleden in de periode van 11 tot en met 14 september 2001 ten gevolge van de sluiting van het luchtruim in de VS na de terroristische aanslagen. De Commissie heeft richtlijnen opgesteld voor de berekening van deze compensatie. Aan de hand daarvan wordt in Nederland een regeling van de Minister van Verkeer en waterstaat opgesteld die de basis zal zijn voor verlening van compensatie aan Nederlandse luchtvaartmaatschappijen.

Na inwerkingtreding van deze compensatieregeling dienen luchtvaartmaatschappijen een aanvraag in te dienen (een aantal maatschappijen heeft inmiddels al wel een kostenoverzicht verstrekt). Vooruitlopend daarop zal een voorschot worden verstrekt. Definitieve bepaling van het compensatiebedrag vindt plaats na overlegging van een accountantsverklaring, waarbij een eventueel te hoog verstrekt voorschot wordt teruggevorderd onder verschuldigdheid van wettelijke rente. Het is dan ook thans niet mogelijk om exacte informatie te geven over de hoogte van de vergoedingen.

3. Geconstateerd wordt bij artikel 01.01 dat er 1,39 miljoen is ontvangen voor waarden en belonen. Kan worden uitgelegd waarom hier slechts 0,5 miljoen van is uitgegeven (artikel 01.04)?

Het inlassen van een nulmeting, betreffende een audit naar de huidige praktijk binnen V&W van het houden van functionerings- en beoordelingsgesprekken en het opstellen van persoonlijke ontwikkelingsplannen, heeft de doorlooptijd van het project zeven maanden vertraagd. Dat heeft tot gevolg dat de geplande uitgaven in 2001 lager zullen uitvallen dan oorspronkelijk was voorzien.

4. Kan worden aangegeven waarom de gemiddelde prijs per fte bij de tweede suppletoire een stijging vertoont van ruim tien procent? Houdt dit in dat er meer personen dan voorzien zijn aangetrokken op de hogere functies, of zijn de startsalaries gestegen?

De looncompensatie heeft een belangrijke invloed gehad op de stijging van de gemiddelde prijs per fte alsmede de instroom van specialistische functies binnen de centrale stafdiensten. Tevens is het managementteam van de Directie Internationale zaken geformaliseerd. Tenslotte heeft het terugdraaien van in het verleden beoogde ombuigingen bij de salarisadministratie de uitgaven op dit artikelonderdeel in 2001 verhoogd.

5. Kan worden aangegeven waarom in artikel 01.05 onderdeel a bij zowel de verplichtingen als de uitgaven voor de bijdrage Connekt een bedrag is genoemd van 3,625 miljoen, terwijl in onderdeel c voor de verplichtingen een bedrag is genoemd van 1,906 miljoen?

In tabel a met de opbouw van de ramingen is een negatieve verplichtingenbijstelling van f 1,869 mln. opgenomen in verband met een verplichtingenverschuiving (naar het jaar 2000). Het aandeel van Connect in die verschuiving bedraagt f 1,719 mln. en is in onderdeel c op artikelonderdeel 05 gesaldeerd met de toevoeging van f 3,625 mln., waardoor de totale bijstelling van de verplichtingenraming f 1,906 mln. bedraagt.

6. Waarom wordt er uit het artikel 01.12 (Loonbijstelling) bijgedragen aan de NS?

In de tweede suppletoire begroting is het resterende deel van de tijdelijk aan artikel 01.12 (Loonbijstelling) toegevoegde gelden overgeboekt naar de loongevoelige artikelen, waaronder het uitgavenartikel 03.19 (Bijdragen aan de

NS). Ten laste van dit artikel worden contracten met de NS betaald, waarin is vastgelegd dat er voor kostenstijgingen (loon- en prijsontwikkeling) een bijstelling plaatsvindt.

*7. Wat is het bestedingsdoel van de overboekingen van VROM (01.14, ad 1)?
Kan worden aangegeven wat wordt bedoeld met de aanduiding
"Gebruiksvergoeding" (01.14, ad 2)?*

Via het begrotingstechnische bijdrageartikel 01.14 'Bijdragen aan het Infrastructuurfonds' wordt per saldo f 149,2 mln. door VROM aan de begroting van het Infrastructuurfonds bijgedragen. De besteding van deze gelden wordt verklaard in de artikelgewijze toelichting bij de tweede suppletoire begroting van het fonds.

Het gaat in hoofdzaak om een toevoeging uit de zogeheten milieudrukpot voor een pakket aan maatregelen met als doel tot een vermindering van geluidsbelasting te komen (artikel 01.02: f 32,3 mln.) en voor de geluidsproblematiek van de Calandbrug (artikel 03.02: f 30 mln.). Daarnaast wordt door VROM een bijdrage geleverd in de A2-Leidsche Rijn (artikel 01.03: f 86,5 mln.).

Voor het antwoord op de vraag met betrekking tot de aanduiding "Gebruiksvergoeding" wordt verwezen naar het gestelde onder vraag 12.

*8. Kan worden aangegeven wat er wordt verstaan onder de uitgaven
"Aandelen WST"?*

Onder "Aandelen WST" wordt verstaan de aankoop van aandelen in de NV Westerscheldetunnel (WST) welke aangekocht worden conform de voortgang van de werkzaamheden.

De middelen voor de aankoop van aandelen in de NV Westerscheldetunnel worden via Hoofdstuk XII toegevoegd aan het Infrastructuurfonds. De toelichting op de aankoop van aandelen is opgenomen in de artikelgewijze toelichting bij het Infrastructuurfonds onder uitgavenartikel 03.01.

9. Geconstateerd is dat bij artikel 01.14 een bedrag bij de stand ontwerp-begroting wordt genoemd van f 7,569 miljard. In de overzichtstaat wordt een bedrag genoemd van f 7,469 miljard. Kan uitgelegd worden wat hiervan de reden is? De nota van wijziging (27 400 XII, nr. 6) is na het vaststellen van de begroting tot stand gekomen en dientengevolge is het niet mogelijk om achteraf, de stand ontwerp-begroting aan te passen.

De huidige presentatie sluit aan bij de door het ministerie van Financiën uitgegeven rijksbegrotingvoorschriften.

Zo is voorgeschreven dat in de memorie van toelichting per artikel de opbouw van de begrotingsraming inzichtelijk wordt gemaakt, dus de oorspronkelijk ingediende ontwerp-begroting (f 7,569 mln.) met daarop afzonderlijk zichtbaar de mutatie als gevolg van de nota van wijziging ad -/- f 100 mln.

In de begrotingsstaat daarentegen moet het in het Staatsblad (Stb. 195) gepubliceerde cijfer ad f 7,469 mln. worden opgenomen, omdat daarin reeds de nota van wijziging (-/- f 100 mln.) is verwerkt.

Het is dus niet zo dat de betreffende nota van wijziging eerst na het vaststellen van de begroting tot stand is gekomen.

10. Kan worden aangegeven waarom bij de natte infrastructuur een verfijning van de toerekening van overheaduitgaven wordt toegepast, terwijl dit bij de droge infrastructuur niet wordt gedaan?

De correctie die thans bij de natte infrastructuur is uitgevoerd, is bij Miljoenennota reeds aangebracht voor de droge infrastructuur.

11. Waarom is een overboeking van f 7,5 mln vanuit "Rijkswegen" (IF) naar de begroting VenW noodzakelijk? Hiervoor zijn immers middelen gereserveerd op het artikel "Betaald rijden" (03.01, ad 1).

De f 7,5 mln. heeft betrekking op de apparaatsuitgaven van de Projectdirectie die gerelateerd zijn aan (door de MR extra beschikbaar gestelde middelen ten behoeve van) het bereikbaarheidsoffensief Randstad. De overboeking is nodig omdat dergelijke uitgaven niet worden verantwoord op het Infrastructuurfonds.

Het artikel Betaald Rijden betreft een Infrastructuurfonds artikel ten behoeve van de voorbereiding en invoering Betaald Rijden.

12. "Gebruiksvergoeding" suggereert een vergoeding voor het gebruiken van de spoorinfrastructuur. Maar uit de toelichtende tekst blijkt dat het om een exploitatie bijdrage gaat voor onrendabele lijnen. Kan dit worden toegelicht?

Waar worden de exploitatiebijdragen aan de NS in de begroting verantwoord? Waarom zijn er lagere uitgaven RIB in het IF? Hoe kan een structurele bijdrage aan de exploitatie van onrendabele lijnen worden gedekt met een eenmalige onderbesteding op het IF?

Bijgebruiksvergoeding gaat het inderdaad om een vergoeding voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Deze vergoeding wordt door de vervoerders aan Railinfrabeheer B.V. betaald. Bij het gecontracteerde vervoer (de onrendabele lijnen) wordt jaarlijks door het Rijk via een contract met NS een bedrag van ruim f 130 mln. aan NS betaald om deze lijnen te blijven rijden. Hiervoor is gekozen omdat het maatschappelijk niet verantwoord is om deze treindiensten niet meer te laten rijden. De NS moet over het gebruik van alle lijnen (dus ook over het gecontracteerde vervoer) een gebruiksvergoeding aan Railinfrabeheer B.V. betalen. Gezien het feit dat deze lijnen onrendabel zijn en de exploitatie hiervan reeds door de overheid wordt betaald, is in het Besluit gebruiksvergoeding van 25 oktober 1999 bepaald dat de door NS betaalde gebruiksvergoeding over deze lijnen door de Staat worden gecompenseerd. Voor het jaar 2001 gaat het om een compensatiebedrag van f 20,1 mln. Dit bedrag wordt ten laste van het Infrastructuurfonds gebracht op artikel 01.02.04. Bij dit artikelonderdeel wordt precies beschreven op welke manier de naar Hoofdstuk XII over te boeken middelen worden vrijgemaakt (zie ook de begroting van het Infrastructuurfonds over 2002, Kamerstukken II, 2001/2002, 28 000, hoofdstuk A, nr. 2, blz. 38). Duidelijk wordt dan dat het om een jaarlijks aan NS te compenseren bedrag gaat.

De exploitatiebijdragen aan de NS worden in de begroting verantwoord op artikel 03.10.06

13. *Kan worden aangegeven waarom bij artikel 03.10.01 de verplichtingen en de uitgaven voor de bijdragen van de exploitatie OV ruim honderd miljoen uiteenlopen?*

Naast het op prijspeil 2001 (bijstelling van de verplichtingen- en kasbedragen) brengen van de exploitatiebijdrage OV in het lopend jaar (was prijspeil 2000), dient ook de in december te verplichten exploitatiebijdrage OV 2002 op prijspeil 2001 (alleen verplichtingbijstelling) te worden gebracht. Dit verklaart waarom het verplichtingenbedrag ruim 100 miljoen hoger uitkomt ten opzichte van de kasuitgaven.

14. *Kan worden aangegeven waarom bij artikel 03.10.09 de verplichting en de uitgaven voor de agressiebestrijding zo uiteenlopen?*

Dit uiteenlopen wordt o.a. verklaard doordat in 2001 een meerjarige verplichting van in totaal f 118 mln. is vastgelegd waarvan de kasuitgaven lopen over de jaren 2001 tot en met 2005. Het betreffen hier extra financiële middelen voor handhaving van de openbare orde en veiligheid in en rond het OV.

15. *Wat zijn de afspraken met de NS over de bescherming, de wijze en het moment van het uitkeren van dividendinkomsten? Kan het onderscheid tussen superdividend en reguliere dividend worden aangegeven? Kan het begrip "reguliere dividend" worden toegelicht? Wordt dit dividend aan het Fonds eenmalige bijdrage NS (FENS) toegevoegd? Zo nee waarom niet? Op welke wijze wordt dit extra dividend besteed? Is het FENS volledig belegd met uitgaven? Graag een overzicht van de afspraken terzake.*

Met de NS is afgesproken dat 35% van de reguliere winst wordt uitgekeerd aan de aandeelhouder.

Het dividend wordt in principe 1 maand na de aandeelhoudersvergadering uitgekeerd en overgemaakt naar de bankrekening van V&W.

Het reguliere dividend is het normale jaarlijkse dividend dat de NS, indien er in dat jaar winst is gemaakt, aan haar aandeelhouder de Staat uitkeert. Er kunnen ook jaren tussen zitten waarin de winst door bijvoorbeeld de verkoop van activa en/of deelnames heel hoog is. In dat geval wijkt het dividend af van het reguliere/normale en is voor dat jaar sprake van superdividend.

Het FENS staat los van het dividend zoals door de NS aan de Staat uitgekeerd. Het FENS is een overeenkomst tussen NV NS en Railinfrabeheer B.V. over het doen van bepaalde investeringen aan het spoor c.q de stations. Reeds bij brief van 6 januari 2001 aan de Tweede Kamer met kenmerk DGP/M/MV/U.01.00017 is op pagina 7 en 8 een uiteenzetting van het FENS en de daarbij behorende afspraken opgegeven.

Het superdividend ad f 500 mln. wordt in grote mate besteed aan veiligheid in het algemeen. Het gaat om veiligheid op overwegen voor een bedrag ad f 250 mln. De rest wordt aan sociale veiligheid (f 118 mln.) en het project duurzaam veilig (f 132 mln.) besteed.

De op dit moment in het FENS (contract NSR-RIB) voorziene uitgaven zijn:
Toegankelijkheid stations (incl. chipcard) f 1.600 mln.

Verbetering reisinformatie	
	f 250 mln.
Kwaliteitsverbetering stations	
	f 225 mln.
T.b.v. infrastructurele maatregelen	f 875
mln.	
Totaal	
	f 2.950 mln.

16. *Waarom bestaat er bij artikel 03.32 onderdeel c een verschil tussen de eerste en de tweede suppletoire van f 4,123 miljoen, terwijl bij onderdeel a wordt aangegeven dat de uitgaven en de verplichtingen f 2,507 miljoen bedragen?*

Bij onderdeel a is ten behoeve van het CBR een mutatie aangegeven ad f 2,507 mln., die samen met de mutatie loon- en prijsbijstelling een verschil tussen de 1^e en 2^e suppletoire wet oplevert van f 4,123 mln.

17. *In de begrotingsstaat staat bij artikel 04.20 aangegeven dat de bij de begroting 2001 vastgestelde verplichtingen en uitgaven voor de veiligheid en het toezicht op het gebied van luchtvaart bij het tweede suppletoire volledig zijn teruggeboekt. Kan worden aangegeven of dit inhoudt dat deze gelden niet aan veiligheid worden uitgegeven?*

Van het oorspronkelijke budget op artikel 04.20 (Veiligheid en toezicht op het gebied van de luchtvaart) ad ca. f 6,6 mln. is een groot deel (ruim f 5,1 mln.) in de tweede suppletoire begroting overgeboekt naar de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) voornamelijk ten behoeve van de Luchtvaartinspectie. Het betreft slechts een herallocatie van begrotingsgeldten waarbij deze gelden beschikbaar blijven voor veiligheid en toezicht in de luchtvaart.

18. *Kan worden aangegeven waarom in artikel 05.20 een post NVVP verschijnt, terwijl het een extra begrotingsbedrag voor de projecten "maatregelenpakket kantelende en scharende vrachtwagens", "safety culture in het wegvervoer" en "zichtveldcriteria vrachtwagenspiegels" betreft?*

Het betreft hier voor een deel onderzoeken ter voorbereiding op de implementatie en uitvoering van NVVP-projecten (safety culture wegvervoer, scharende en kantelende vrachtwagens) en voor een ander deel onderzoek voor de nadere uitwerking van beleid en regelgeving (zichtveldcriteria).

19. *Waarom wordt de aankoop van aandelen KPN (art. 06.13) gefinancierd uit de begroting VenW? Hoe wordt de begroting van VenW aangevuld ten behoeve van deze majeure uitgaven?*

De aankoop van de aandelen KPN wordt verantwoord op de begroting van Hoofdstuk XII omdat alle uitgaven en opbrengsten met betrekking tot dit aandeelhouderschap op Hoofdstuk XII worden verantwoord. Aangezien V&W de aandeelhoudersrol vervuld is voor deze wijze van verantwoording gekozen.

Voor de financiering van de aankoopkosten wordt Hoofdstuk XII aangevuld vanuit de algemene middelen.

20. Waaraan worden de bedragen van f 26 mln. en f 37,5 mln voor de organisatie van veilingen resp. aankoop van aandelen TPG concreet besteed?

De bedoelde f 26 mln. is als volgt opgebouwd:

Zero-base		f
3,721 mln.		
WLL		
	f 2,224 mln.	
UMTS		
	f 3,048 mln.	
DVB-T		
	f 2,039 mln.	
T-DAB		
	f 1,790 mln.	
TETRA		
	f 0,445 mln.	
NAB		
	f 3,073 mln.	
Algemeen ex. Warburg	f 3,879 mln.	
Algemeen/Warburg	<u>f 5,781 mln.</u>	
Totaal		
	f 26,000 mln.	

De gevraagde specificatie van de f 35,7 mln. is als volgt:

Juridisch advies	f 4.605	
Financieel advies	f 8.365	
Bankkosten		f 22.508
Communicatie	<u>f 222</u>	
Totaal		f 35.700

21. Hoe komt het dat het verkopen van aandelen TPG geld kost in plaats van dat dit geld opbrengt? Is dit ook het geval geweest bij de aandelenemissie van KPN?

Ten aanzien van de verkoop van de aandelen TPG zijn de kosten en opbrengsten afzonderlijk verantwoord. De kosten bedragen ca. f 35 mln., de opbrengsten bedragen ca. f 2 mlrd.

Wat betreft de aandelenemissie van KPN is alleen sprake van uitgaven (de aankoop van aandelen en de kosten hierover).

22. Waaruit bestaan de voor 2001 geraamde ontvangsten KPN? Zijn deze ook daadwerkelijk ontvangen? Zo ja, in welke mate? Wat is de meerjarige raming voor dividendontvangsten van KPN?

In de begroting worden de dividenden, de rente en aflossing van de aan KPN verstrekte lening en de herzieningsbaten verantwoord. In 2001 betaalt KPN rente over in het verleden verstrekte leningen (begroot ca. f 37 mln.).

Hiervan is ca. f 30 mln. ontvangen. Hiernaast worden zogenoemde herzieningsbaten betaald (begroot f 180 mln.). Hiervan is f 188 mln. ontvangen. Voor de dividenden raming, zie het antwoord op vraag 23.

23. Kan een uitgebreide toelichting worden gegeven op de tegenvaller van f 446 miljoen op de ontvangsten KPN op artikel 06.13. Op welke manier worden tegenvallers bij de dividenden KPN opgevangen (binnen de begroting VenW of de algemene middelen)?

De tegenvaller van f 446 mln. dividend KPN is gemeld in de Miljoenennota. De meerjarige verlaging van de raming van het dividend KPN naar nul was noodzakelijk omdat KPN haar aandeelhouders geen dividend uitkeert, maar is overgestapt op het uitkeren van stockdividend. Het stockdividend wordt niet als ontvangst in de begroting verantwoord. De waarde van het aandelenbezit KPN wordt verantwoord in de zogenoemde saldibalans, dat een onderdeel is van het Jaarverslag. Tegenvallers worden binnen de algemene middelen opgevangen.

24. Kan worden aangegeven waarom er bij artikel 08.01 (ad 5) een bedrag van f 4,665 miljoen wordt gereserveerd voor verhoging van de huur van een gebouw en de extra uitbreiding van de divisie Luchtvaart. Hoe hoog is de daadwerkelijk huurverhoging, welk gebouw betreft het en uit welke kosten is de post uitbreiding divisie Luchtvaart opgebouwd?

Bij de vorming van de Inspectie V&W in juli 2001, is geconstateerd dat in de reguliere begrotingsvoorbereiding nog geen bijstelling had plaatsgevonden voor de huurbedragen die noodzakelijk zijn voor de huur van het pand Evert van de Beekstraat 22 op Schiphol centrum waar de Handhavingdienst Luchtvaart sedert mei 2000 is gevestigd en de huisvesting van personeel van de Joint Aviation Authorities (JAA). Tevens heeft een huurverhoging plaatsgevonden van het reeds in gebruik zijnde pand van de divisie Luchtvaart. Ook is gebleken dat een robuust regime van toelating, toezicht en handhaving extra personeel bij de Divisie Luchtvaart vereist. Het betreft hier de Handhavingdienst Luchtvaart die groeit van 23 naar 33 fte's.

Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2001 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota)

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

1. *Hoe kan het dat geen enkel regionaal project voor aanleg lokale en regionale infrastructuur, wat bekostigd zou worden ingevolge het amendement Dijsselbloem, tot besteding zal komen?*

Geen enkel regionaal project was procedureel zodanig voorbereid dat er een beschikking kon worden afgegeven en in 2001 betaald kon worden uit het amendement.

Omdat de motie Dijsselbloem bedoeld is voor de realisatie van regionale/lokale projecten waarvoor nog niet eerder middelen zijn gereserveerd is het nagenoeg onmogelijk om binnen de korte termijn (1/2 jaar) van de planontwikkeling tot de uitvoering (en dus betaling van de bijdrage) te komen. Omdat de voorbereiding al snel 1 1/2 tot 2 jaar in beslag neemt is een langere periode nodig alvorens de middelen daadwerkelijk kunnen worden uitgegeven. Alleen voor plannen die al kant en klaar "op de plank liggen" is een zo korte periode tussen beschikbaar komen van de middelen en de daadwerkelijke start van de uitvoering realiseerbaar. Omdat de regio's hun activiteiten echter in de eerste plaats richten op de zaken die op korte termijn moeten worden uitgevoerd, is er niet of nauwelijks sprake van "plankprojecten".

2. *Welke projecten uit het realisatieprogramma Rijkswegen verlopen zo voorspoedig, dat er f 300 mln extra aan besteed kan worden? Kan een verdeling van deze mutatie per project gegeven worden?*

In de tweede suppletoire begroting is toegelicht dat de uitvoering van het deelprogramma Aanleg Rijkswegen realisatie voortvarend verloopt; een vertraging in de uitvoering van het lopende programma van totaal f 300 mln is niet aan de orde.

Er is dan ook geen sprake van f 300 mln extra besteding maar van uitvoering van het initiele begrotingsprogramma.

3. *Kan toegelicht worden waarom de lening die in 2000 aan RIB is verleend nu pas is verwerkt en waarom deze is samengevoegd met de bedragen, die in 2001 zijn geleend? Kunnen de voorwaarden van de lening worden toegelicht?*

De lening van het jaar 2000 ad. f 144,5 mln had een looptijd tot en met 1 februari 2001. Hierna moest de lening worden afgelost/hergefinancierd. De uitgaven en ontvangsten lopen via het ministerie van Financiën. De technische verwerking van zowel het uitlenen (ontvangst van Financiën/uitgaven aan RIB) als het weer terugontvangen (ontvangst van RIB/afdracht aan Financiën) van

de lening loopt via zowel de uitgavenkant als ontvangstenkant van de begroting van VenW. Het gaat dus om een technische verwerking.

Deze technische verwerking van de herfinanciering in de begroting kon dus pas ná februari 2001 plaatsvinden. Tegen die tijd werd voor 2001 bepaald dat RIB voor dit jaar f 1064 mln mocht lenen. De twee bedragen, te weten f 144 mln en f 1064 mln, worden daarom in hetzelfde jaar verantwoord.

De voorwaarden van de lening ad f 1064 mln zijn vervat in een convenant tussen de partijen, de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Financiën en Railinfrabeheer B.V. De condities van de lening worden in het convenant geregeld.

4. *Waarvoor waren de leningen bedoeld die NS-RIB afsloot op de kapitaalmarkt onder rijksgarantie? Hebben overige OV-bedrijven vergelijkbare faciliteiten bijvoorbeeld wanneer zij investeren in de installatie van tourniquets om perrons en stations af te sluiten?*
5. *Wat is de stand van zaken van het overleg met de OV-bedrijven over de introductie van de OV-chipcard en de introductie van genoemde tourniquets? Wanneer wordt een besluit voorzien? Welke financiële bijdrage is de regering bereid te leveren? Welke financiële bijdrage wordt er van de verschillende vervoersbedrijven verwacht?*

De leningen die RIB in 2001 afsloot waren bestemd voor het doen van uitbreidingsinvesteringen en de herfinanciering van aflosbare leningen. Bij uitbreidingsinvesteringen gaat het om kleine investeringen (denk aan perronverlengingen, kleinen infrastructurele werken e.d.) die niet á fonds perdu worden gefinancierd. De kapitaallasten van deze leningen worden gedekt via artikelonderdeel IF. 01.02.04.

De nog bestaande leningen onder Rijksgarantie voor overige OV-bedrijven (twee) lopen in 2005 af. Er worden geen nieuwe garanties meer afgegeven.

Voor de beantwoording van de vraag over de stand van zaken OV-chipcard verwijs ik u korthedshalve naar mijn brief van 11 december, kenmerk DGP/M/BVO.U01.03812 aan de voorzitter van de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat.

6. *Waarom is de schatkistlening aan NS-RIB (1.209 mln) hoger dan het maximaal te lenen bedrag van 1.064,4 mln?*

Het bedrag aan leningen voor het jaar 2001 is niet hoger dan het maximaal te lenen bedrag ad 1.064 mln. Het verschil wordt verklaard door het bedrag dat in het jaar 2000 is geleend en in het jaar 2001 weer wordt terugbetaald (en wordt verantwoord in 2001). Zowel de uitgaven als de ontvangsten lopen via de begroting van V&W.

7. *Waarom zal de schatkistlening aan RIB besteed worden?*

In het jaar 2001 worden door RIB schatkistleningen aangegaan tot een bedrag van f 1.064 mln. De lening wordt besteed aan uitbreidingsinvesteringen (kleine infrastructurele maatregelen, fietsenstallingenprogramma,

perronverlengingen, e.d.) tot een bedrag van f 165 miljoen. De rest is bestemd voor de herfinanciering van oude leningen.

8. *Kan worden aangegeven hoeveel het project Rekeningrijden in het totaal heeft gekost? Kan worden aangegeven hoe groot de reserves hiervoor in de meerjarenraming zijn en of deze reserves de kosten van proeven voor Kilometerheffing kunnen dekken?*

Voor het project Rekeningrijden is per 31 december 2000 f 202,8 mln. uitgegeven.

In juni 2001 is het besluit genomen om het project Rekeningrijden/ Spitsheffing te beëindigen. Vanaf dat moment werd de afbouwfase gestart.

Hieronder zijn de uitgaven gespecificeerd voor enerzijds de jaren 1996-2000 en anderzijds is een inschatting gemaakt van de uitgaven die naar verwachting nog in 2001 voor rekening komen van het project Rekeningrijden/Spitsheffing. Met betrekking tot het maximaal risico van het Q free contract kunnen vanwege lopende onderhandelingen geen mededelingen worden gedaan. Dit zou de onderhandelingspositie van het Rijk schade kunnen aandoen.

Vanaf 2002 worden geen uitgaven meer voorzien, afgezien van een eventuele uitloop van de bovengenoemde uitgaven van 2001 naar 2002.

Jaren 1996-2000	Uitgaven	Jaar 2001	Uitgave
- 1996	6.157		n
- 1997	23.396	- Bureau Betaald Rijden DGP 2001	700
- 1998	19.361	- Uitputting budgetten RWS 2001	28.100
- 1999	41.000	- Belastingdienst 2001	43.400
- 2000	34.000	SubTotaal 2001	72.200
Subtotaal	123.914	- Maximaal Risico Q Free	P.M
- Belastingdienst	77.300	- Maximaal Risico Interpay	3.100
- P&M 3 jaren	1.600	Voorlopige schatting op basis van de uitgaven	75.300
Totaal t/m 2000	202.814	- Af: terugsluizing belastingdienst (slotwet 2001)	18.000
		Totaal 2001	57.300
		Schatting totale uitgaven RR	260.114

De uitgaven van het ministerie van V&W hebben betrekking op ontwikkel-, ontwerp- en voorbereidingskosten. Een klein deel (niet meer dan 5 %) betreft communicatie- en voorlichtingskosten

De uitgaven van de belastingdienst hebben betrekking op het ontwikkelen, het departementaal testen en het nader uitwerken van de inningfunctie. Het grootste deel kan gerelateerd worden aan automatiseringsuitgaven. De terugsluizing van de belastingdienst heeft betrekking op dat deel van het naar de belastingdienst overgehevelde bedrag, dat niet meer uitgegeven wordt aan het project Rekening Rijden/Spitsheffing.

Voor Rekeningrijden was een bedrag in deze begrotingsperiode t/m 2006 van f 423 mln gereserveerd op het Infrastructuurfonds. Er resteert een bedrag van f 163 mln. Nog onduidelijk is of dit bedrag toereikend zal zijn voor de verdere ontwikkeling (inclusief pilots) en mogelijke invoering van Kilometerheffing. Definitieve besluitvorming hierover zal nog plaats moeten vinden.

9. *Welk bedrag zal exact worden besteed in 2001 aan de regionale mobiliteitsfondsen, als gevolg van de afspraken op 8 november jl. met de regio's?*

Het rijk zal naar verwachting in 2001 in totaal f 625 mln. in de regionale mobiliteitsfondsen hebben gestort. Het betreft de regionale mobiliteitsfondsen van de BOR-regio's Noordelijke Randstad (f 125 mln.), regio Rotterdam (f 125 mln.), Haaglanden (f 125 mln.) en regio Utrecht (f 250 mln.). Storting vindt alleen plaats nadat de regio's hun bijdrage hebben gestort. Zie ook vraag 10.

10. *Kan per regio een overzicht worden gegeven van de bedragen die door de regio's in het kader van rekeningrijden in regionale mobiliteitsfondsen zijn gestort? Kan worden aangegeven wanneer deze bedragen door de regio's zijn gestort en wanneer de regio's aan hun verplichtingen hebben voldaan?*

Zie ook het antwoord bij vraag 9.

In het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) zijn tussen Rijk en regio's afspraken gemaakt over stortingen in het regiofonds. Eén van de afspraken houdt in dat het rijk de inleg van de regio verdubbeld tot een maximum van f 250 mln.

De stand van zaken van de stortingen door de regio's is als volgt:

- De regio Noordelijke Randstad heeft in totaal f 250 mln. gestort op 28 december 2000 (f 125 mln.) respectievelijk 9 november 2001 (f 125 mln.)
- De regio Rotterdam heeft in totaal f 232,5 mln. gestort op 31 december 2000 (f 125 mln.) resp. 19 oktober 2001 (f 26 mln.) resp. 7 december 2001 (f 81,5 mln.). Naar verwachting stort Rotterdam medio december het restant van f 17,5 mln.
- De regio Haaglanden heeft in juli 2001 een bedrag van f 140,7 mln. gestort in haar fonds. Naar verwachting stort Haaglanden het restant op 18 december a.s.
- De regio Utrecht heeft op 3 december 2001 f 250 mln. gestort.

11. *Kan worden uitgelegd waarom de bij artikel 01.01 genoemde wegbewijzering van regio/lokaal overgeboekt is naar het Rijk? Is dit niet in strijd met de decentralisatiegedachte?*

De overboeking heeft betrekking op het project Transferium Sittard, waarvoor een subsidie is verleend. De bewegwijzering op de nabijgelegen A2 wordt hiervoor aangepast. Dit onderdeel is buiten de subsidieregeling gehouden, omdat dit werk niet door de subsidie-ontvanger wordt uitgevoerd, maar door RWS wordt meegenomen als verbeteringswerk aan de A2.

12. Wat wordt bedoeld met "monitoring in km" waarvoor op artikel 01.01.02 een extra uitgave van f 230 miljoen wordt vermeld?

Hier is sprake van 230 km monitoring en niet van f 230 mln. Monitoring in km is het monitoren van het Verkeer, in het kader van Benutting/Dynamisch Verkeers-management.

13. Hoe kan het dat zowel bij de eerste suppletoire als bij de tweede suppletoire bij de post 01.01.04 B&O Rijkswegen: realisatie, de verplichtingen f 160 miljoen hoger liggen dan de uitgaven?

Verplichtingen voor onderhoudswerken leiden niet automatisch tot betaling in het uitvoeringsjaar. Daarnaast is sprake van een toename van het sluiten van meerjarige contracten, waarvan de betalingen logischerwijs in de volgende jaren liggen.

14. Kan worden uitgelegd waarom de aantallen toeritdoseerinstallaties (TDI's), spitsstroken en doelgroepstroken achterlopen bij de geplande aantallen?

De Spitsstroken en Doelgroepstroken lopen niet achter t.o.v. de ontwerpbegroting. Spitsstroken waren in 2001 niet voorzien en worden ook niet opgeleverd. Er waren in de ontwerpbegroting 2 Doelgroepstroken voorzien. Er zullen er waarschijnlijk 3 worden opgeleverd. Van de Toeritdoseerinstallaties (TDI's) waren er 15 gepland. Hiervan worden er 4 niet in 2001 opgeleverd. Deze vertraging is veroorzaakt doordat de bestuurlijke overeenstemming later tot stand is gekomen dan gepland.

Waarschijnlijk wordt met de vraag bedoeld op de afname van de areaalgegevens. Hier zijn abusievelijk verkeerde cijfers in de kolom van de 2^e suppletoire terechtgekomen. De spits- en doelgroepstroken zijn beiden met 1 toegenomen. De afname van het aantal TDI's is wel juist. Het in de begroting 2001 opgenomen aantal is onder andere gebaseerd op de verwachte realisaties in 2000 en 2001. Deze zijn echter achtergebleven bij de verwachting, waardoor de voor 2001 voorziene areaaldoelstelling niet volledig is gehaald.

15. Bij artikel 01.02.04: aanleg rail, staat in de begroting 2001 f 1,64 miljard aan verplichtingen en f 0,74 miljard aan uitgaven opgenomen. Bij de tweede suppletoire is aan verplichtingen f 1,9 miljard en aan uitgaven f 0,098 miljard opgenomen. Uit de prestatiegegevens blijkt dat er in totaal 6 kilometer spoor is aangelegd. Zijn hier deze bedragen voor aangewend?

De prestatiegegevens laten het aantal kilometers spoor zien dat in het betreffende jaar in gebruik genomen is, d.w.z. toegevoegd aan de lengte van het

net. De uitgaven hebben zowel betrekking op de projecten die zijn opgeleverd en dus zichtbaar zijn in de prestatiegegevens, als op de nog in uitvoering zijnde projecten. Het aantal kilometers spoor dat 'in uitvoering' is, is niet zichtbaar bij de prestatiegegevens.

16. *Wat zijn de oorzaken van de vertragingen bij de projecten Tramlijn IJburg, Tramlijn Amstelveen Westwijk en projecten in het kader van gebiedsgewijze aanpak Schiphol en Amsterdam Zuidoost?*

De oorzaken zijn de volgende.

- *Tram Amstelveen Westwijk:*

Door planafwijkingen bij een onderdeel van dit project is de betreffende aanbesteding vertraagd.

- *Tram IJburg*

Door vertraging bij de oplevering van woningen op IJ-burg (ca. 9 maanden) is ook dit project vertraagd.

- *Gebiedsgewijze Aanpak Schiphol*

Door problemen met planologische procedures, aanbestedingen en grondverwerving is een aantal deelprojecten vertraagd. Daarnaast blijven betalingen achter door het niet tijdig indienen van declaraties.

- *Gebiedsgewijze Aanpak Zuid-Oost*

Door problemen met het tijdig verkrijgen van vergunningen, afstemmingsproblemen met het project Zuidtangent is bij een aantal deelprojecten vertraging ontstaan.

Daarnaast blijven betalingen achter door het niet tijdig indienen van declaraties.

17. *Is er inmiddels definitieve besluitvorming ten aanzien van de reconstructie/ integratie A2-Leidsche Rijn en bestaat er duidelijkheid over de wijze waarop de kosten tussen de partijen verdeeld worden?*

Voor dit project A2 Leidsche Rijn (CAU) geldt een taakstellend budget van maximaal 324 miljoen euro (714 miljoen gulden). Deze taakstelling is reeds in 1996 met de regio overeengekomen.

Over de integratie-variant van de A2 in Leidsche Rijn en de financiering daarvan is in november 2001 bestuurlijk overleg gevoerd met de regio. Voor V&W is het taakstellend budget van 324 miljoen euro bindend. Afgesproken is dat de regio op korte termijn met financieringsvoorstellen voor meerkosten komt.

18. *Bij artikel 02.02 is een verplichtingenverschuiving aangegeven van f 475.983 miljoen. Kan worden aangegeven hoe deze gelden over de verschillende genoemde projecten verdeeld worden?*

De extra verplichtingenruimte is deels toe te wijzen aan de volgende genoemde projecten:

- Boven IJssel (ca. f 78 mln);
- de subsidieregeling bedrijfsgebonden vaarwegaansluiting (ca. f 55 mln);
- Vervat Rotterdam (ca. f 5 mln);
- Schokbeton Zwijndrecht (ca. f 10 mln);

- APK Koostertille (ca. f 5 mln);
- APW Westerbroek (ca. f 3 mln);
- Handelsveem Amsterdam (ca. f 10 mln);
- Bruins Veem Wormerveer (ca. f 22 mln).

De resterende verplichtingen hebben betrekking op in 2000 geraamde verplichtingen, die in dat betreffende jaar om uiteenlopende redenen niet als verplichting zijn vastgelegd, of in de begroting voor 2002 (en later) geraamde verplichtingen die reeds in 2001 zullen worden vastgelegd.

19. Waaraan zijn de gelden van de amendementen 27 400 A, nrs. 14 en 15 genoemd onder a. Opbouw ramingen bij artikel 02.02 Waterbeheren en vaarwegen besteed?

Amendement 27 499 A nr. 15 is teruggedraaid bij Voorjaarsnota. Bij nr. 14 gaat het om een verschuiving van f 30 mln van B&O-Droog (artikel 01.01) naar B&O-Nat.

Dit wordt gebruikt om projecten uit de COV (Centraal Overleg Vaarwegen) - knelpunten te versnellen. Genoemd kunnen worden het baggerwerk Waal, onderhoud Gelderse IJssel, baggerwerk Nederrijn en Lek, onderhoud Brabantse kanalen en vaargeul Boontjes naar Harlingen.

20. Welke projecten worden door middel van overprogrammering reeds in 2001 in uitvoering genomen (artikel 02.02, b. toelichting mutaties, ad 2.)

Door middel van overprogrammering worden projecten uitgevoerd op het gebied van vervanging van onderdelen van objecten en installaties, reparaties van schades, conserveringen, schilderwerk, enz. Op deze wijze wordt getracht het oplopen van onderhoudsachterstanden te voorkomen.