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

Contactpersoon -	Doorkiesnummer -
Datum 10 december 2003	Bijlage(n) 2
Ons kenmerk FEZ/2003/1985	Uw kenmerk -

Onderwerp
Tweede suppletoire begroting hoofdstuk XII en Infrastructuurfonds over 2003 (29 334 en 29 335)

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 Verkeer en Waterstaat (XII) en het Infrastructuurfonds voor het jaar 2003 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota; Kamerstukken II, 2003-2004, 29 334 respectievelijk 29 335).

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag
Telefoon +31 70 3516171
Fax +31 70 3517895

29 334 **Wijziging van de begrotingsstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2003 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota)**

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

1. Worden de 10 miljoen euro voor de chipcard (amendement Dijksma), nu deze niet meer dit jaar worden besteed, wel doorgeschoven naar 2004?

De € 10 mln. voor de chipcard zal naar verwachting in 2004 tot betaling leiden en worden gefinancierd binnen de begroting van V&W.

2. Er is ruim 500 miljoen euro aan BTW-gelden die worden toegevoegd aan het Infrastructuurfonds. Waren deze niet te voorzien geweest? In 2002 ging het om bijna 400 miljoen euro. Waarom worden deze te verwachten inkomsten niet (geraamd als inkomsten) opgenomen in de begroting? Welke vrijheidsgraden zijn er voor de besteding van deze gelden bij de Najaarsnota?

Met het ministerie van Financiën zijn in 1999 afspraken gemaakt ten einde V&W te compenseren voor het nadelige BTW-effect van de wijziging van de BTW-positie van de OV-sector en de ontvlechting van taakorganisaties uit de NS. Deze afspraak houdt in dat jaarlijks op basis van de werkelijke BTW uitgaven en een raming voor de resterende tijd van het jaar bij Najaarsnota de begroting van hoofdstuk XII en het Infrastructuurfonds worden gecompenseerd. Bij Slotwet vindt vervolgens een afrekening plaats. Deze methodiek impliceert jaarlijks terugkeerde begrotingsmutaties. De vrijheidsgraden zijn nihil, daar de toegevoegde gelden evenredig zijn aan de werkelijk betaalde BTW.

3. Op diverse plaatsen worden de uitgaven voor subsidies sterk naar beneden bijgesteld.
Heeft dit te maken met minder aanvragen of met taakstellingen?
Op basis van welke criteria zijn keuzes gemaakt ten aanzien van het verminderen van subsidies?

In onderstaand overzicht zijn alle verlagingen opgesomd en toegelicht, zoals die op het instrument 'Subsidies' blijken uit de tabellen 'Budgettaire gevolgen van beleid' bij de beleidsartikelen (bedragen x € 1.000). De plussen op dit onderdeel zijn buiten

beschouwing gelaten.
Met uitzondering van artikel 08.01.01 (vertraging in het Co2-programma) gaat het hier om relatief beperkte verlagingen, waarbij binnen V&W geen criteria zijn gehanteerd ten aanzien van het taakstellend verminderen van subsidies in 2003.
Overigens staan de (subsidie-)taakstellingen Balkenende I en II (Strategisch Akkoord & Hoofdlijnenakkoord) los van dit suppletore wetsvoorstel. Balkenende I is immers al geheel verwerkt in de ontwerp-begroting 2003, terwijl de subsidiebijstellingen naar aanleiding van Balkenende II eerst in 2004 een aanvang hebben.

Artikel	Mutatie Milj.nota	Mutatie Najaarsnota	Toelichting
02.01.03		-15	Betreft een overboeking naar VROM voor innovatie en duurzaamheid.
03.01.01	-308		Het gaat voornamelijk om een taakstellende verlaging t.b.v. V&W-brede problematiek.
		-1.256	Voor -1.185 gaat het om een technische verlaging, omdat de verantwoording op een ander artikel moet plaatsvinden of door een andere DG wordt gedaan. Voor -100 gaat het om vertraging bij North South Freeways. De resterende –175 betreft het afschaffen van de subsidie voor het stimuleren NI t.b.v. internationale concurrentiekracht (-100) en minder subsidie aan ZA (-75).
04.01.01		-400	Deze gelden zijn overgeboekt naar het onderdeel communicatie.
04.01.02		-260	Het gaat hier om een overschot op de zogeheten Co2-gelden. Deze worden nu teruggeboekt naar de Aanvullende Post bij Financiën.
04.01.04		-280	Deze gelden zijn overgeboekt naar het onderdeel communicatie.
05.01.01		-304	Dit betreft een meevaller op de doelbijdrage aan de provincies.
06.01.03		-75	Het gaat om een overboeking naar de apparaatsuitgaven voor de verlening van een detachering.
08.01.01		-4.041	Voor –206 gaat het om een overboeking naar VROM voor etikettering en energiegebruik personenauto's. Het restant betreft een overschot op de zogeheten Co2-gelden. Deze worden nu teruggeboekt naar de Aanvullende Post bij Financiën.
11.01.01		-45	Het gaat om vertraging in de aanbestedingsfase.

4. Hoe verklaart u de stijgingen in apparaatsuitgaven?

De stijging van de apparaatsuitgaven hebben met name betrekking op artikel 18 Inspectie Verkeer en Waterstaat en artikel 21 Algemeen Departement. Op artikel 18 is dit met name het gevolg van:

- niet begrote exploitatiekosten van het pand waar de Divisie Vervoer voorheen was gehuisvest;
- het opzetten van een boetebureau waar de afhandeling van bestuurlijke boetes voor overtreding van de Arbeidstijden wet zal plaatsvinden;
- toevoeging van extra middelen als gevolg van de resultaten van de taskforce 'Budgettaire toerusting'. Dit is noodzakelijk om de budgettaire situatie van de IVW te laten voldoen aan de hiervoor geldende normen (o.a. apparaat en huisvesting).

De stijging van de apparaatsuitgaven op artikel 21 zijn met name het gevolg van:

- huur Johan de Wittlaan. Doordat de verhuizing naar de Koningskade eerst in mei 2003 heeft plaatsgevonden (in plaats van zoals eerder verwacht in 2002), moest de huur van het pand aan de Johan de Wittlaan tot 1 juni 2003 worden verlengd;
- inrichting van de Koningskade. Het betreft hier uitgaven die dit jaar tot betaling zijn gekomen in plaats van 2002;
- het Baten Lasten Stelsel;
- de 2e fase van de instelling van Shared Service Organisatie, waarbij de IT dienstverlening wordt gecentraliseerd;
- huisvesting, extra beveiliging alsmede de verbouwing van de keuken van het bedrijfsrestaurant aan de Plesmanweg.

5. Waarom is het Smedinghuis niet al verwerkt op de Voorjaarsnota, gezien het feit dat het Smedinghuis in januari 2003 is afgebrand?

Ten tijde van het opstellen van de Voorjaarsnota 2003 was de kostenraming van het herstel van het Smedinghuis en met name de besluitvorming omtrent de financiering daarvan nog niet afgerond. Derhalve was het niet mogelijk om een budgettair neutraal voorstel in de Voorjaarsnota op te nemen en is dit in de eerstvolgende suppletore wet voorgesteld. Achteraf gezien was het wellicht beter geweest om in de toelichting bij de Voorjaarsnota deze problematiek aan te kondigen.

6. Kan aangegeven worden waarom in de bijgevoegde overzichtstabel is aangegeven dat de mutatie bij uitgaven aan de bijdrage aan het Infrastructuurfonds 629 mln euro bedraagt, terwijl deze op pagina 539 mln euro bedraagt? Waar wordt dit verschil door veroorzaakt?

De mutaties opgenomen in de Miljoenennota 2004 (uitvoering 2003)

en de Najaarsnota 2003 vormen tezamen de tweede suppletore begroting samenhangende met de Najaarsnota over het jaar 2003. In dit kader is in zowel de tabel met de belangrijkste suppletore mutaties 2003 (Najaarsnota) als in de tabellen met de budgettaire gevolgen van beleid een splitsing gemaakt naar mutaties die zijn voorgesteld in beide nota's. Wat betreft de bijdrage aan het Infrastructuurfonds (artikel 19) bestaat deze uit respectievelijk ca. € 90,6 mln. (Miljoenennota 2004) en ca. € 539 mln. (Najaarsnota 2003).

7. Kunnen de mutaties bij post 20 (nominaal en onvoorzien) worden verklaard?

In totaal wordt artikel 20 (nominaal en onvoorzien) door middel van het tweede suppletore wetsvoorstel (wijziging samenhangende met de Najaarsnota) met € 127,203 mln. verminderd.
Deze suppletore begroting bevat zowel de mutaties voor het jaar 2003 uit de begroting 2004 (Miljoenennota: Vermoedelijke Uitkomsten 2003) als de feitelijke Najaarsnota-mutaties.
In de begroting 2004 (Kamerstukken II, 2003-2004, 29 200 XII, nr. 2, blz. 334) is aangegeven dat het artikel per saldo met € 100,256 mln. naar beneden wordt bijgesteld. Naast een bijtelling in het kader van de voorfinanciering door V&W van de veilingkosten van de radiofrequenties (€ 28,4 mln.), gaat het dan bijna geheel om de verdeling van de (bij Voorjaarsnota op dit artikel geparkeerde) loon- en prijsbijstelling over de beleidsartikelen.
In de Najaarsnota is het artikel tenslotte leeg geboekt, met name door het inzetten van de genoemde afrekening uit hoofde van de voorfinanciering veilingkosten, voor de financiering van het GISII project (zie blz. 3 van de tweede suppletore begroting).

8. De mutatie aan de uitgavenkant op artikel 12 bedraagt 25,8 miljoen euro. Kan aangegeven worden of de luchtvaartsector met terugwerkende kracht alsnog voor deze kosten op zal draaien? Zo nee, houdt dit in dat de overheid mee gaat betalen aan GIS II?

De luchtvaartsector betaalt met terugwerkende kracht alle kosten voor GIS-2. Dit is vastgelegd in de Luchtvaartwet, wat aansluit bij het principe 'de vervuiler betaalt'.
In de memorie van toelichting bij de Najaarsnota 2003 (blz.3 ad 3) is vermeld dat een tariefsverhoging voor GIS-2 van 10% nog niet is doorgevoerd. Dit percentage is echter niet correct.
Binnenkort zal het wetsvoorstel wijziging artikel 77 van de Luchtvaartwet met de nieuwe tarieven aan de Kamer worden toegezonden waarbij een totaal overzicht wordt gegeven van alle kosten rondom Schiphol.

9. Kan meer specifiek aangegeven worden waarvoor er 12,8 miljoen

extra uit zal worden gegeven aan huisvestingskosten? Betreft dit een overschrijding van het budget? Waarom zijn / worden de genoemde panden verbouwd en tegen welke kosten gebeurd dit?

Vanwege vertraging in de oplevering van het gerenoveerde pand Koningskade 4 zal een deel van de geplande uitgaven niet in 2002 maar in 2003 worden gerealiseerd. Het gaat hierbij om € 6,6 mln. De extra uitgaven houden geen verband met overschrijding van het budget.
Door vertraging in de oplevering van Koningskade 4 is het pand Johan de Wittlaan bijna een half jaar langer gehuurd (kosten € 1,5 mln.). Het pand Koningskade 4 is gerenoveerd, omdat het pand niet voldeed aan wet- en regelgeving.
Noodzakelijke verbouwingen van het bedrijfsrestaurant om te voldoen aan wet- en regelgeving en noodzakelijke maatregelen om de beveiliging van de Plesmanweg te verbeteren, leiden tot extra uitgaven van ca. € 2,3 mln. in 2003.
De overige € 2,4 mln. houden verband met hogere huurlasten voor de Koningskade en compensatie voor aangepaste huren van de panden van de Bestuurskern in verband met jaarlijkse indexatie

10. Kan aangegeven worden hoe de bijdrage in de exploitatie van het spoorvervoer is verdeeld over Noordned, Syntus en de NS? Kan uitgelegd worden waarom de Miljoenennota en de Najaarsnota grote mutaties laten zien (14,7 mln en 17,4 mln)?

Ten laste van de Exploitatie Spoorvervoer worden geen bijdragen betaald aan Syntus en Noordned.
De bijdragen voor Noordned en Syntus worden namelijk betaald aan de provincies en kaderwetgebieden en worden verantwoord op artikel 07.01.02 Regionaal Openbaar Vervoer. Deze zijn voor 2003 respectievelijk € 10,7 mln. en € 9,1 mln.
De bijdrage aan de NS ten laste van de Exploitatie Spoorvervoer bedraagt € 94 mln. (incl. BTW).
Het overige ad € 99 mln. (incl. BTW) wordt bijgedragen aan de bekostiging van Prorail voor verkeersleiding en capaciteitsmanagement.
De mutatie in de Miljoenennota ad € 14,7 mln. bestaat uit een toevoeging van loon- en prijsbijstelling over 2003 en een overboeking uit het Infrastructuurfonds voor tekorten op het budget voor onrendabele lijnen en op het budget van Prorail voor verkeersleiding en capaciteitsmanagement.
De mutatie in de Najaarsnota ad € 17,4 mln. bestaat voornamelijk uit de compensatie van BTW door het ministerie van Financiën.

11. Kan een overzicht worden gegeven van de begroting van de Inspectie van Verkeer en Waterstaat? Kan hierbij per divisie aangegeven worden hoe hoog de uitgaven in 2003 (zullen) zijn?

De begroting van de Inspectie Verkeer en Waterstaat is opgebouwd zoals is weergegeven in de tabel met de budgettaire gevolgen van beleid tot en met de Najaarsnota zoals opgenomen in het wetsvoorstel.
Onderstaande tabel geeft dezelfde cijfers weer, maar dan per divisie (programma- en apparaatsuitgaven). De in de tabellen opgenomen stand Najaarsnota is tegelijkertijd de raming van de vermoedelijke realisatie per 31 december.

Tabel Begroting IVW, artikel 18, per divisie

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x€ 1000)		
18 Inspectie Verkeer en Waterstaat	**2003**	**2003 stand NJN**
Uitgaven	**97.116**	**98.665**
Divisie Vervoer	43.778	33.978
Divisie Luchtvaart	27.148	30.132
Divisie Scheepvaart	15.560	16.167
Divisie Water	4.747	4.999
Divisie Rail	0	5.535
Divisie Telecom	0	0
Centrale Bestuursstaf	5.882	7.854
Ontvangsten	**16.186**	**15.110**
Divisie Vervoer	2.164	2.102
Divisie Luchtvaart	7.494	6.166
Divisie Scheepvaart	6.074	6.642
Divisie Water	0	0
Divisie Rail	0	200
Divisie Telecom	454	0
Centrale Bestuursstaf	0	0

12. Kan aangegeven worden waardoor het tekort op de exploitatie van de Westerscheldetunnel is ontstaan? Is dit tekort structureel? Ten bate van welke begroting komen de opbrengsten van de exploitatie: die van Verkeer en Waterstaat of gaat de opbrengst naar de algemene middelen? Waarom mo eten de tegenvallende opbrengsten gecompenseerd worden op de begroting van Verkeer en Waterstaat?

In mei 1996 is tussen het Rijk, de provincie Zeeland en de NV Westerscheldetunnel de 'Bestuursovereenkomst en overeenkomst inzake het tot stand brengen van de Westerschelde oeververbinding en het toedelen en overnemen van bepaalde rechten en verplichtingen' gesloten. In deze overeenkomst is vastgelegd dat het

Rijk gedurende een periode van 30 jaar een jaarlijkse (geïndexeerde) bijdrage van f 66,5 mln. (prijspeil 1989) aan de NV ter beschikking zal stellen.
Deze rijksbijdrage is dus al bij het besluit tot de aanleg van de Westerscheldetunnel voorzien en is in de tijd begrensd tot een periode van 30 jaar. Het door de NV Westerscheldetunnel aan het Rijk uit te keren dividend komt ten goede aan de algemene middelen. De verhoging van de bijdrage aan de NV houdt geen verband met de tegenvallende opbrengsten van de NV, maar is het gevolg van het feit dat de indexering van deze bijdrage in de begroting niet volledig is verdisconteerd. Dit is voor het jaar 2003 bij Najaarsnota rechtgezet.

13. Kan de mutatie van 33,4 mln. euro bij post 22.01.04 leenovereenkomst infra worden verklaard?

Deze desaldering (hogere uitgaven en ontvangsten) heeft betrekking op de vervroegde aflossing van de leenconstructie voor de engineering en aanleg van het PPS-project N11. Het betreft een wijzigingsovereenkomst tussen V&W en de provincie Zuid Holland en tussen V&W en Financiën.

14. Kan worden aangegeven wat voor exploitatieproblemen zich voordoen bij de Westerscheldetunnel? In welke mate is de toevoeging dit jaar van 14 miljoen euro toereikend?

Zie het antwoord op vraag 12.

29 335 **Wijziging van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2003 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota)**

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

1. De minister heeft bij de begrotingsbehandeling 2004 toegezegd de financiering van het Smedinghuis anders te laten verlopen. Al bij Voorjaarsnota 2003 zijn hiervoor verschuivingen gedaan op het budget rijkswegen. Worden deze nog ongedaan gemaakt?

Voor de beantwoording van deze vragen zou ik graag willen verwijzen naar het AO van 10 december 2003 waarin specifiek de Smedinghuis-problematiek wordt besproken. Tevens zou ik u willen verwijzen naar mijn brief nr. FEZ/2003/1232 d.d. 5 december 2003, waarin ondermeer ten behoeve van de hierboven genoemde AO het Smedinghuis nader wordt belicht.

2. Kan de mutatie bij Railinfrabeheer van 368 mln euro verklaard worden? Wat houdt de nieuwe leenovereenkomst in? Voor welke uitgaven leent Prorail geld? Welke criteria gelden er waaronder Prorail geld mag lenen? Welke rentepercentage betaalt Prorail? Op welke wijze is dit gecommuniceerd met de Tweede Kamer?

De mutatie van € 368 mln. is in de Najaarsnota opgenomen omdat pas vrij laat de omvang van de financieringsbehoefte van Prorail voor het jaar 2003 bekend was. Pas eind juli zijn de convenanten ondertekend.
De nieuwe leenovereenkomst houdt in dat Prorail in 2003 een bedrag zal lenen bij het ministerie van Financiën, onder garantie van Verkeer en Waterstaat, van € 368 mln. Dit bedrag wordt door Prorail in twee tranches opgenomen; per 25 juli 2003 € 166 mln. en per 29 december 2003 € 202 mln.
Prorail leent geld bij het ministerie van Financiën voor investeringen van het uitbreidingsprogramma, voor herfinanciering van in 2003 af te lossen leningen en voor vervroegde aflossing van bestaande leningen. Het uitbreidingsprogramma bestaat uit relatief kleine investeringen in de capaciteit van het spoorwegnet, de kwaliteit van het spoorwegnet, kwaliteit transfers, verkeersbeheersingsystemen, veiligheid en milieumaatregelen.

De criteria waaronder Prorail geld mag lenen zijn vastgelegd in de convenanten tussen Prorail/RIB en het ministerie van Financiën.
Voorts is er een overeenkomst van garantstelling waarbij Verkeer en Waterstaat zich garant stelt voor betaling van rente en aflossing jegens Financiën.
Voor de leningen die in 2003 worden opgenomen is het rentepercentage voor de eerste tranche 3,48% en voor de tweede tranche 3,83%.
Vóór het jaar 2000 werd door Prorail/RIB op de kapitaalmarkt geleend.
Voor het eerst in het jaar 2000 is door Prorail/RIB gebruik gemaakt van de mogelijkheid van schatkistleningen en dat is aangekondigd in de Najaarsnota 2000. Communicatie met de Tweede Kamer heeft plaats gevonden door middel van de (suppletoire) begrotingswetten.

3. Kan per begrotingsonderdeel een verklaring worden gegeven van de mutaties zoals ze in de overzichtstabel zijn weergegeven?

De overzichtstabel op bladzijde 0 (de Wetstaat) geeft (in kolom 3) de totaalmutaties weer op artikelniveau voor de tweede suppletore begroting 2003. Dit zijn zowel de mutaties voor het jaar 2003 uit de begroting 2004 (Miljoenennota: Vermoedelijke Uitkomsten 2003) als de feitelijke Najaarsnota mutaties 2003.
Uit kolom 3 van de Wetstaat valt af te lezen dat de uitgavenbegroting door middel van de tweede suppletore begroting in totaal met € 1.029,6 mln. wordt verhoogd.
In het overzicht 'Belangrijkste mutaties' onder paragraaf 2.1 op bladzijde 2 is daarna aangegeven dat hiervan € 116,9 mln. reeds is gemeld en toegelicht in de begroting 2004.
De resterende € 912,7 mln. betreffen de Najaarsnota-mutaties 2003. In het overzicht is dit bedrag nader gespecificeerd naar afzonderlijke mutaties én is aangegeven op welk artikel dit betrekking heeft. Onder het overzicht is tenslotte een toelichting verstrekt bij de afzonderlijk genoemde mutaties.

Uit de vraagstelling begrijp ik dat bij deze mutaties nu het artikelonderdeel moet worden aangegeven in plaats van het artikel. Dit is hieronder gedaan (bedragen x € 1 mln.):

1.	Vergoeding BTW	01.02.01	1,2
		01.02.02	80,9
		01.02.04	157,2
		01.03.02	12,0
		02.02.04	1,4

		03.02.01	106,2
		03.03.01	177,0
2.	A28 Zwolle	01.01.02	-33,0
3.	Spoorprogramma	01.02.02	9,0
4.	Vertraging GDU	01.03.05	-72,0
5.	Duurzaam Veilig	01.03.03	-20,0
6.	Onderhoud/baggerwerk	02.02.04	110,3
7.	HSL kasproblematiek	03.03.01	14,0
8.	Convenant ProRail	04.08.00	368,0
	Diversen	div.	0,4

4. Hoe kon er een tekort ontstaan op het totaalprogramma Spoor van 9 miljoen euro dat niet naar projecten te herleiden is?

Prorail krijgt 4 keer per jaar (medio het kwartaal) op basis van de werkelijke voortgang van de projecten een voorschot betaald. Tegelijkertijd wordt het voorschot van het kwartaal ervóór afgerekend op basis van de werkelijk gerealiseerde uitgaven. Per saldo wordt aan Prorail de som van het voorschot van het betreffende kwartaal en de afrekening van het kwartaal ervoor betaald.
Het tekort van € 9 mln. is ontstaan bij het betalen van het saldo van het voorschot 4e kwartaal 2003 / afrekening 3e kwartaal 2003, doordat dit saldo € 9 mln. hoger was dan hetgeen nog beschikbaar was voor het totaalprogramma spoor. In tegenstelling tot de toelichting op de Najaarsnota is dit tekort wel te herleiden tot ca 25 in uitvoering zijnde projecten

5. Wat is de oorzaak van het onbesteed blijven van 20 miljoen euro in het kader van de regeling Startprogramma Duurzaam Veilig?

Er worden dit jaar voor niet meer dan € 26 mln. aan declaraties van lagere overheden verwacht. De lagere overheden zullen naar verwachting voor het aflopen van de regeling (eind van dit jaar) geen declaraties meer indienen.

6. Kan een specificatie worden gegeven van de kosten van de extra baggerwerkzaamheden (Onderhoudsproblematiek/baggerwerk) en worden aangeven waar deze zijn verricht?

Hieronder volgt een overzicht van enkele extra uitgevoerde

baggerwerk-zaamheden (bedragen x € 1.000):

Buitenhaven IJmuiden	€ 500
Noordzeekanaal	€ 200
Waal	€ 496 (verlening bestek)
Haventoegang waterweg	€ 3.200
Edam en Broekerhaven	€ 172
Drempel in toevoerkanaal Eefde	€ 73
IJ-geul en Maasgeul	€ 1.900

7. Kan aangegeven worden waardoor de benutting van de A28 in Zwolle is vertraagd?

De aanbesteding van het benuttingsproject A28 Zwolle heeft onlangs plaatsgevonden. De start van de uitvoering van dit project zal in februari 2004 plaatsvinden, hetgeen enkele maanden later is dan gepland. De oplevering daarentegen zal conform de planning eind 2004 plaatsvinden.

8. Wat houdt "beslissing gerechtshof Ikan Tongol" in en welke financiële gevolgen heeft deze beslissing?

De in totaal gemaakte kosten voor de berging ad € 1,929 mln. zijn door V&W betaald en vervolgens op Tongkol Shipping c.s. verhaald. Hierna is door de advocaat van het vaartuig en de rederij een discussie op gang gekomen over het bedrag dat door V&W is geclaimd. Dit heeft geleid tot een juridisch 'gevecht' van 10 jaar, waarin het hof heeft geoordeeld dat een redelijke beloning voor de verleende diensten van de bergers niet meer behoort te bedragen dan € 1,475 mln. Voor het laten betalen van het meerdere door Tongkol Shipping c.s. ontbreekt een goede grond. Tongkol Shipping c.s. heeft nu recht op een terugbetaling door V&W van € 0,533 mln. inclusief BTW. Inclusief de wettelijke rente (verschuldigd sinds 16 december 1993) gaat het nu om een bedrag van ruim € 1 mln.

9. Hoe hoog zijn de kosten van de opruiming van de Tricolor en de Euro Assilink? Kunnen deze verhaald worden op de reder, eigenaar, verzekeraar of een ander rechtspersoon?

De kosten van de opruiming van de Tricolor en de Euro Assilink bedragen in totaal:

Tricolor:
Olie verwijderen € 1.875

Euro Assilink:
Onderzoek € 700
Olie verwijderen € 840
Verdiepen onder wrak € 6.850 (deze uitgaven komen ten laste van 2004)

De kosten kunnen in principe worden verhaald. Dit kan echter wel een langdurige, juridische procedure worden en deze kosten zullen dus door V&W "voorgefinancierd" moeten worden.