

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
8 december 2005	2
Ons kenmerk	Uw kenmerk
FEZ/2002/1148	-
Onderwerp	
Tweede supplettoire begroting hoofdstuk XII en Infrastructuurfonds over 2005 (30- 391XII en 30 391A)	

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 2005 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota; Kamerstukken II, 2005-2006, 30 391XII respectievelijk 30 391A)

Hoogachtend,  
DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171  
Fax 070 - 351 7895

**30 391 XII Wijziging van de begrotingsstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2005 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota)**

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

1. *Wanneer wordt de 10 miljoen die V&W bijdraagt aan de sanering van de kottervloot terugontvangen?*

Met LNV is overeengekomen dat in de jaren 2009 en 2010 € 5 mln. per jaar wordt teruggeboekt naar de begroting van VenW ten laste van de begroting van LNV.

2. *Kan worden beargumenteerd waarom het voordelig is om de kapitaallasten voor de metro versneld af te kopen in 2005 voor een bedrag van € 28 mln? Waarom staat dit op de begroting van V&W en niet op die van het Infrafonds? Waarvoor worden de middelen ingezet die nu in de meerjarenramingen vrijkomen door het wegvallen van de betalingen voor de kapitaallasten: blijven deze binnen dit begrotingsartikel beschikbaar of gaan deze naar de algemene middelen?*

Door de versnelde afkoop kan een rentebesparing worden gerealiseerd, wat financieel voordelig is voor de begroting van Verkeer en Waterstaat. Bij de begrotingsvoorbereiding 2007 zal worden gezien hoe de vrijvallende middelen in latere jaren zullen worden ingezet.

De kapitaallasten maken al vanaf 1995 onderdeel uit van de exploitatiesubsidie van het openbaar vervoer op hoofdstuk XII, vergelijkbaar met de regeling de Boer. Beide posten lopen op korte termijn af.

3. *Waarom verdubbelt het budget voor anticiperend onderzoek bijna? Wat wordt hiermee gefinancierd?*

In het kader van de motie Van Gijzel is door VenW toegezegd dat een statistisch causaal model ontwikkeld zal worden. In 2002-2003 is hiervoor een haalbaarheidsstudie uitgevoerd. Deze haalbaarheidsstudie was beperkt van omvang en is ingepast in de lopende financiële reeks. Op basis van de resultaten zijn in 2004 verdere lijnen uitgezet. Dit heeft in het najaar van 2004 geleid tot een projectdefinitie die qua omvang (totaal € 5,5 mln. verdeeld over 4 kasjaren) niet inpasbaar was in de reguliere reeks van de begrotingsstanden 2005. Hiertoe zijn bij Voorjaarsnota binnen de begroting van VenW meerjarig middelen vrijgemaakt en is in 2005 een aanvang gemaakt met de uitvoering van het project statistisch causaal model.

4. *Waarom wordt het budget voor het programma Partners voor Water verlaagd met 2,7 miljoen?*

Door een vertraagde opstart van de uitvoering van Partners voor Water II, blijft een deel van dit budget in 2005 onbenut en zal doorschuiven naar 2006.

De gelden worden daartoe nu teruggegeven aan het HGIS en volgend jaar weer aangevraagd.

5. *Hoe komt het dat de contributies voor het internationale ruimtevaartprogramma 5 miljoen hoger zijn dan geraamd?*

De hogere uitgaven hebben voor een groot deel betrekking op een achterstallige betaling over het jaar 2004 voor het afronden van de ontwikkeling van het Ozon Monitoring Instrument (OMI). In de eerste supplementaire begroting over 2005 (Voorjaarsnota) is hiervoor reeds ca. € 1,6 mln. aan het ruimtevaartprogramma toegevoegd.

Vervolgens is bij Miljoenennota 2006 een kasschuif (€ 1,3 mln.) ten behoeve van het OMI verwerkt en is onder andere loon- en prijsbijstelling toegevoegd.

Als laatste is in de tweede supplementaire begroting voorgesteld ca. € 0,9 mln. aan dit artikel toe te voegen als gevolg van kasritmeverschillen op de projecten Galileo en MSG (Meteosat Second Generation) alsmede kosten voor de evaluatie aardobservatiebeleid.

6. *Waarom is het budget voor de sloopregeling in 2005 van € 7,2 mln. bij de Vermoedelijke Uitkomsten nog verhoogd, terwijl nu blijkt dat het volledige budget onbenut zal blijven in 2005? Wat is de oorzaak van het feit dat er geen euro van dit budget wordt uitgegeven in 2005? Worden de in 2005 niet gebruikte middelen (via de eindejaarsmarge) toegevoegd aan het budget voor 2006?*

Bij miljoenennota is aan het budget voor financiële stimulering (sloopregeling) € 90.000 aan prijscompensatie toegevoegd. Ten tijde van het opstellen van de ontwerp-begroting kon nog geen duidelijkheid gegeven worden over het wel of niet bereiken van unanimiteit op EU niveau voor de besteding van deze gelden. Inmiddels is de verwachting dat de EU dit jaar niet meer tot dit besluit komt. De hiermee in 2005 vrijvallende gelden zijn ingezet voor VenW-problematiek en verwerkt in de 2<sup>e</sup> supplementaire begroting. Indien volgend jaar als gevolg van een EU besluit de gelden nodig blijken zal dit binnen de VenW-begroting worden ingepast.

7. *Wat wordt bedoeld met "externe oriëntatie"? Waarom worden hier meer kosten gemaakt dan geraamd?*

Verkeer en Waterstaat hecht waarde aan de mening van derden ten aanzien van het door haar gevoerde beleid. In dit kader zijn de advies- en overlegorganen en het Inspraakpunt ingesteld. Het betreft hier organisaties als de Nationale Havenraad, Raad voor Verkeer en Waterstaat,

Overlegorganen Verkeer en Waterstaat (OVW), Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat en Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer. Er zijn bij Voorjaarsnota middelen van RWS naar dit artikelonderdeel overgeboekt ten behoeve van de Adviescommissie Water, die onder OVW valt.

Verder worden voor enkele inspraakprojecten van het Inspraakpunt VenW (IP) uitgaven verricht, waartegenover hogere ontvangsten staan (desaldering).

8. *Waarom wordt bijna twee maal zoveel uitgegeven als geraamd voor generieke informatiesystemen? Is hiervoor in 2004 niet ook al meer uitgegeven dan toen geraamd was?*

Generieke IT projecten worden op twee manieren bekostigd. Een gedeelte wordt centraal gefinancierd (uit artikelonderdeel 21.01.06.) en de rest wordt decentraal gefinancierd uit bijdragen van de diensten. Deze bijdragen, in totaal €14,6 mln., zijn in de loop van het uitvoeringsjaar overgeboekt en aan artikelonderdeel 21.01.06. toegevoegd. Hierdoor lijkt het dat de uitgaven fors stijgen, terwijl slechts sprake is van interne overboekingen.

De bijdragen van de diensten hebben betrekking op investeringen in generieke bedrijfsvoeringssystemen. Voor 2005 betreft het voornamelijk de inrichtings- en implementatiekosten van SAP.

In 2004 is dezelfde werkwijze als hierboven beschreven gehanteerd.

9. *Waarom wordt er 20 miljoen meer dan geraamd uitgegeven voor departementale en facilitaire taken?*

Het betreft hier het artikel voor de Shared Services Organisatie (SSO) waarop een aantal budgettaire neutrale technische mutaties binnen de begroting van hoofdstuk XII heeft plaatsgevonden. De mutaties hebben betrekking op de overdracht van taken vanuit de verschillende onderdelen aan SSO (€ 3,5 mln.) en de verrekening van producten en diensten op basis van het werkelijke verbruik (€ 10 mln.).

Verder is in het kader van de veranderopgave het project Herhuisvesting Bestuurskern operationeel. In 2004 heeft dit project als gevolg van asbestsanering vertraging opgelopen. Het kasritme is binnen de afgesproken financiële kaders hierop aangepast. Het betreft hier een mutatie van € 4,5 mln.

De overige mutaties hebben betrekking een aantal kleine posten zoals loon- en prijsbijstellingen.

10. *Waaruit bestaan de kosten van in totaal € 5,2 mln die gemoeid zijn met de versnelde uitvoering van het ondernemingsplan rijkswaterstaat? Staan tegenover deze verhoging van het apparaatsbudget ook toekomstige besparingen die nu versneld gerealiseerd kunnen worden? Zo ja welke?*

De kosten die gemoeid zijn met de versnelde uitvoering van het ondernemingsplan Rijkswaterstaat zijn voor de implementatie van de

Corporate Dienst. De vorming van dit shared service center binnen RWS maakt onderdeel uit van de realisatie van het ondernemingsplan. Met de vorming van de Corporate Dienst wordt efficiency winst gerealiseerd. Deze is reeds ingeboekt bij de verwerking van het ondernemingsplan in de begroting. De vrijval als gevolg van de versnelde uitvoering zullen in de komende begrotingsvoorbereiding worden verwerkt.

## Wijziging van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2005 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota)

### LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

1. *Kan een totaaloverzicht worden gegeven van alle onderuitputting op het Infrastructuurfonds in 2005 en de wijze waarop dit in latere jaren al dan niet wordt teruggeboekt?*
2. *Blijven de onderuitputtingsgelden beschikbaar voor dezelfde doelen als waarvoor ze waren begroot? Zo nee, graag een overzicht van de verschuivingen die op basis van onderuitputtingsgelden zijn gedaan?*
3. *Is er een reden voor het nog steeds uitgaan van al te optimistische uitvoeringsplannen binnen het 'reguliere' uitvoeringsprogramma, zeker gezien de ervaringen van de afgelopen jaren? Op welke wijze wordt hier in de toekomst rekening mee gehouden?*
4. *In hoeverre blijven de in 2005 onbenutte kasbudgetten bij het aanlegprogramma waterkeren (50 mln), Maaswerken (12 mln) en het aanlegprogramma (86 mln) de komende jaren beschikbaar binnen deze sectoren?*
5. *Kan ook een volledige lijst gepresenteerd worden met projecten die vertraagd zijn door luchtkwaliteit, inclusief de daarmee samenhangende bedragen? Hoe zeker is het dat doorgeschoven projecten wel in 2006 doorgang zullen vinden?*
6. *Kan een overzicht worden gegeven van de projecten waarvan niet sprake is van een aangepaste kasplanning, maar van een daadwerkelijke vertraging in de oplevering? Hoe kan het zijn dat over de hele linie de kasplanningen van projecten dusdanig zijn dat per saldo een groot bedrag in 2005 onbenut blijft? Is in 2005 ook gebruikt gemaakt van het instrument "overplanning" Zo ja, waarom is er desondanks zo'n grote onderuitputting? Zo nee, waarom niet?*

Met betrekking tot de beantwoording van de bovenstaande vragen, wil ik korthedshalve verwijzen naar mijn brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van 6 december 2005, kenmerk FEZ/2005/1142. Voorts zijn de in de vragen genoemde onderwerpen tijdens de onlangs gehouden begrotingsbehandeling, zowel in de mondelinge als in de schriftelijke beantwoording, uitvoerig in de Kamer aan de orde geweest.

Het instrument overplanning week af van de rijksbrede begrotingsregels. In de ontwerpbegroting 2003 is gezien de toenmalige financiële situatie van het Infrastructuurfonds in overleg met het ministerie van Financiën dit bijzondere instrument verlaten. VenW gaat er voor zorgen dat voldoende projecten uitvoeringsgereed ('op de plank') liggen om, indien vertragingen worden voorzien of anderszins budgettaire ruimte ontstaat, projecten sneller dan nu het geval is uit te kunnen voeren.

7. *Kan nader worden toegelicht waarom het om bedrijfseconomische redenen verstandig zou zijn om de schuld van Prorail niet met € 125 mln maar met € 100 mln te reduceren? Wat is er gebeurd met de € 25 mln die nu niet aangewend wordt voor schuldreductie Prorail?*

In overleg met Centraal Kasbeheer (CKB) is de wijze van schuldaflossing door ProRail technisch uitgewerkt. Er is een pakket 'af te lossen leningen' samengesteld, die tot een maximaal rentevoordeel voor VenW/ProRail leidt. Te weten:

- een aflossing van een lopende lening tussen VenW en het ministerie van Financiën in 2005 van € 75 mln. en
- het aflossen van aflopende leningen in de markt van € 25 mln. in 2005.

De € 25 mln. die niet in 2005 is aangewend ten behoeve van de schuldreductie, zal worden aangewend voor het aflossen van een aflopende lening in de markt in 2006. Eerder aflossen leidt tot het betalen van boetebeding.

8. *Welk voordeel is er voor het Rijk om € 42 mln een jaar eerder aan de 3 BOR-regio's te betalen? Welke voordelen heeft het rijk bij het afkopen van de contracten voor het natte beheer en onderhoud voor € 266 mln ineens? Waarom is het nodig om binnen een fonds waarvan een saldo doorschuift naar het volgende jaar versneld bedragen uit te keren of jaarlijkse verplichtingen ineens af te kopen?*

Aan de 3 BOR regio's Amsterdam, Rotterdam en Haaglanden is in 2002 toegezegd dat compensatie zou plaatsvinden voor het niet doorgaan van het spitstarief. De compensatie zou plaatsvinden vanaf 2005 of zoveel eerder als de begroting dit toelaat. Door middel van deze 3 betalingen aan de betrokken regio's wordt invulling gegeven aan deze toezegging.

Door het ineens afkopen van de overeenkomsten voor beheer en onderhoud

vervalt de (eeuwigdurende) jaarlijks bijdrage voor reeds in beheer aan lagere overheden overgedragen objecten. In de bij de overdracht opgestelde

overeenkomsten is deze afkoopmogelijkheid expliciet geregeld. Door deze bijdragen af te kopen wordt de decentralisatie volledig afgerond, zoals indertijd afgesproken.

9. *Zitten in de 36 mln extra voor de ondertunneling a2 bij Maastricht ook de kosten voor een verbreding van 2x2 naar 2x3? Klopt het dat eerder in de kosten de BTW was vergeten mee te nemen? Graag een uitsplitsing van de extra 36 miljoen naar grondverwerving, BTW en eventuele andere besteding.*

De € 36 mln. is geen extra budget voor bijvoorbeeld een verbreding van 2x2 naar 2x3, maar een versnelling van de geplande rijksbijdragen uit het reeds gereserveerde taakstellend budget van € 297 mln. Dit bedrag wordt versneld vrijgemaakt ten behoeve van de minnelijke aankoop van flats langs het mogelijke (tunnel)trace.

Een eerdere kostenraming hield geen rekening met BTW. Het huidige taakstellende budget is inclusief BTW, dit is zo afgesproken met de Regio in de Bestuursovereenkomst uit 2003.