

**30 560 XII Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2006 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)**

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

*1. In 2005 is per saldo een bedrag van € 24,4 mln. overgebleven op de begroting, dat nu via de zogenaamde eindejaarsmarge weer aan de begroting 2006 wordt toegevoegd. Aan welke beleidsterreinen en voor welke doeleinden is het bedrag van € 24,4 mln. in het kader van de eindejaarsmarge toegedeeld?*

Het bedrag is toegevoegd aan artikel:

- 31 Integraal waterbeleid voor een bedrag van € 2,2 mln. In 2005 is de opdracht voor communicatie bouwgrondstoffen laat in het jaar uitgegeven zodat een deel niet meer in 2005 kon worden betaald. Voor de uitwerking van de integrale waterwet is in 2005 minder betaald dan gepland.
- 32 Het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit voor een bedrag van € 1,1 mln. In 2005 zijn de publieke en private taken van het CBR op besluit van de Minister gesplitst. Er is afgesproken dat het boekverlies zou worden gecompenseerd. In 2005 aan 3VO (maatschappelijke organisatie) toegezegd dat er twee aanvullende projecten zouden mogen worden uitgevoerd.
- 33 Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's voor een bedrag van € 0,5 mln. Het project causaal model voor de luchtvaartveiligheid is in 2005 laat aanbesteed, waardoor niet alle geplande betalingen gedaan konden. Tevens was in 2005 het verzoek voor de jaarbijdrage ECAC (European Civil Aviation Conference) niet tijdig ontvangen en kon derhalve niet meer in 2005 worden betaald.
- 34 Betrouwbare netwerken en acceptabele reistijd realiseren voor een bedrag van € 4,1 mln. Als invulling van de bij de begroting van 2005 ingediende motie (29 800 nr.15 lid Dijkema) was in 2005 € 1,0 mln. gereserveerd voor experimenten pilots bundeling doelgroepvervoer. Aan de Kamer is aangegeven dat deze motie wordt uitgevoerd. De pilots zullen in 2006 van start gaan. In 2005 zijn voor Mobiliteitsmanagement de facturen te laat ontvangen. Daarnaast konden onderzoeken in 2005 niet tijdig in uitvoering worden genomen, waardoor geplande betalingen in 2005 overlopen naar 2006.
- 35 Mainports en logistiek voor een bedrag van € 2,0 mln. Voor de subsidieregeling Prototype ETCS (Europees standaard beveiligingssysteem) waren in 2005 meer aanvragers voorzien. Potentiële aanvragers blijken te wachten tot ook de subsidieregeling voor serie-inbouw wordt opengesteld zodat het hele traject in één keer kan worden doorlopen.
- 36 Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving gegeven de toename van mobiliteit voor een bedrag van € 0,1 mln. In 2005 is voor de commissie regionaal overleg Schiphol wel een subsidiebeschikking afgegeven, maar nog niet in 2005 betaald.
- 38 Inspectie Verkeer en Waterstaat voor een bedrag van € 4,7 mln. Onder andere als gevolg van een vertraging bij de invoering van de smartcard taxi is in 2005 een bedrag niet tot betaling gekomen. Daarnaast is de aandacht van de Inspectie in 2005 geconcentreerd geweest op de herinrichting van de informatievoorziening waardoor een deel van E-government niet tot betaling gekomen.

- 41 Ondersteunen functioneren VenW voor een bedrag van € 6,8 mln. In 2005 waren vervangingsinvesteringen door de SSO (shared service organisatie) gepland in de ICT. Door de overkomst van een ander organisatieonderdeel naar de SSO konden deze investeringen niet gerealiseerd worden. In 2005 was er een vertraging bij het oplossen van achterstallig onderhoud Plesmanweg en daarnaast zijn er vertragingen op het gebied van huisvestingskosten opgetreden daar de RGD een aanvullend onderzoek moest doen naar de klimaatinstallatie. De rekening voor de additionele wensen van de Regering ten aanzien van de aspecten veiligheid en verzekeringen van het regeringsvliegtuig zijn in 2005 niet tijdig ontvangen komt derhalve eerst in 2006 tot betaling.
- 40 Nominaal en onvoorziene uitgaven voor een bedrag van € 2,7 mln.

2. *Wat is de ratio om kasschuiven op het Infrastructuurfonds via de begroting van Verkeer en Waterstaat te laten lopen? Waarom wordt de bijdrage aan het Infrastructuurfonds in 2006 met € 540 mln. verlaagd, maar in de jaren 2007 t/m 2010 met een veel groter bedrag verhoogd? Komt de vrijval van €552 mln. in 2006 vanwege een lagere bijdrage aan het Infrastructuurfonds ook deels ten goede van de begroting van Verkeer en Waterstaat?*

Vanuit begrotingstechnische redenen lopen de kasschuiven op het Infrastructuurfonds via Hoofdstuk XII. Alleen via deze wijze is het mogelijk om in enig jaar gelden aan het Infrastructuurfonds te onttrekken en in andere jaren toe te voegen. De financiering van het Infrastructuurfonds vindt namelijk voor een groot deel plaats uit Hoofdstuk XII.

In de jaren 2007 t/m 2010 worden de meerjarencijfers verhoogd met in totaal € 738 mln, hetgeen € 198 mln. meer is dan de verlaging in 2006 van € 540 mln. Het verschil wordt deels verklaard door de structurele overboeking vanuit artikel 34 naar de Brede Doeluitkering in verband met de decentralisatie van spoorlijnen. Hiermee is een bedrag gemoeid van € 105 mln. in de periode 2007-2010. Het resterende bedrag wordt verklaard doordat in 2005 afkopen hebben plaatsgevonden die structureel tot een vrijval leiden. De vrijval die na 2010 optreedt is naar voren gehaald ter financiering van de programma's die in 2005 de compensatie hebben geleverd voor de afkopen, maar voor 2010 wel tot betaling zullen leiden.

De verlaging in 2006 (hetgeen meerjarig gezien geen vrijval is) van € 552 mln. komt voor een bedrag van € 545 ten gunste van de algemene middelen, € 4 mln. wordt overgeboekt naar het ministerie VROM in verband met spoorwegemplacement Venlo en een bedrag van ca € 2 mln. komt ten gunste van de begroting van VenW ter financiering van de campagne "Nederland leeft met water"

3. *Wat is de reden dat het budget voor een veilig en duurzaam gebruik van land met € 3,8 mln. wordt verhoogd (zie artikel 38, inspectie V&W)?*

Aan het budget voor een veilig en duurzaam gebruik van land is een bedrag van ca € 2,3 mln. toegevoegd voor de Smartcard taxi welke in 2005 als gevolg van het nog niet nemen van een besluit over de invoering van de smartcard niet tot betaling is gekomen. Daarnaast is in 2006 bij VROM ruim € 1 mln. opgevraagd uit de enveloppe externe

veiligheid en is een bedrag toegevoegd ten behoeve van de digitalisering van het archief van TBE ( Toezicht Beheer Eenheid; vergunningen) .

4. *Op artikel 41 Apparaatskosten V&W, wordt ruim 8 miljoen euro toegevoegd aan het budget voor de shared service organisatie. Waarom wordt het budget voor shared service organisatie met € 8,6 mln. verhoogd? Waarom wordt deze mutatie niet nader toegelicht in de suppletore wet?*

De verhoging heeft met name betrekking op:

- de toevoeging van niet gerealiseerde vervangingsinvesteringen ICT uit 2005 (zie het antwoord op vraag 1) ad 1,5 mln.
- de toevoeging voor het oplossen van achterstallig onderhoud Plesmanweg en daarnaast zijn er vertragingen op het gebied van huisvestingskosten opgetreden daar de RGD een aanvullend onderzoek moest doen naar de klimaatinstallatie. (zie het antwoord op vraag 1). Het bedrag bedraagt hiervoor € 3,3 mln.
- de toevoeging ad € 3,1 mln., die op andere artikelen begroot waren, en waarvan de uitgaven bij de shared organisatie plaatsvinden. Het betreffen uitgaven voor overdracht van personeel en ICT dienstverlening, facilitaire dienstverlening, financiële diensten en P-advies. Deze zijn budgettair neutraal binnen de begroting van VenW

In de suppletore wet zijn deze posten niet expliciet toegelicht daar conform de rijksbegrotingvoorschriften technische mutaties niet behoeven te worden toegelicht.

5. *Aan welke beleidsterreinen en voor welke doeleinden is het bedrag van 24,4 miljoen euro in het kader van de eindejaarsmarge toegedeeld?*

Voor het antwoord op deze vraag wordt verwezen naar het gestelde onder vraag 1.

6. *Kan worden toegelicht waarom de uitgaven voor het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit (artikel 32) met in totaal 4,603 miljoen euro verminderen? En kan een specifieke toelichting worden gegeven voor de uitgavenvermindering voor: verminderen aantal verkeersslachtoffers op de weg (art. 32.01: -2,410 miljoen euro), gedragsbeïnvloeding (art. 32.01.03: -2,182 miljoen euro) en verbetering sociale veiligheid OV (art. 32.03: -2,193 miljoen euro)?*

Hoofd- Omschrijving product	KAS					
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1. 32.01.01 Correctie conversie	240	179	127	125	125	125
2. 32.01.03 CBR: splitsingskosten (boekverlies)	800					
3. 32.01.03 Ondersteuning 3VO: 2 overbruggingsprojecten	350					
4. 32.01.03 Verkeersveiligheidscampagnes	-3.800					
5. 32.03.02 Naar 39.02: pilots chipcard	-2193					

De verlaging van de uitgaven op artikel 32 is het saldo van een aantal interne mutaties, die ik hieronder toelicht.

Ad 1. Deze interne mutatie is een technische correctie op de conversie van de begroting 2006 (verdeling van personele uitgaven).

Ad 2. In 2005 zijn de publieke en private taken van het CBR op besluit van de minister gesplitst. Daarbij is afgesproken dat VenW het boekverlies zou compenseren.

Ad 3. In 2005 is toegezegd dat 3VO (maatschappelijke organisatie) twee aanvullende projecten zou mogen uitvoeren. De betaling wordt eerst in 2006 gerealiseerd in plaats van 2005.

Ad 4. Dit betreft een overboeking voor middelen ten behoeve van verkeersveiligheidcampagnes naar artikel 41. Op dit artikel worden deze uitgaven verantwoord op het artikelonderdeel "Interne en externe communicatie VenW".

Ad 5. Dit betreffen de middelen voor de pilots chipcard (Friesland en Gelderland ) die worden overgeboekt naar de BDU.

7. *Kan worden toegelicht waarom de uitgaven voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat (artikel 38) in totaal met 6,791 miljoen euro toenemen? Kan hierbij ook de toename per domein (land, lucht, water) worden toegelicht?*

Hieronder treft u per domein een uitsplitsing aan van de belangrijkste begrotingsmutaties

Domeinen Land. (art 38.01) € 3,8 mln.

Ten aanzien van de oorzaken van de budgetverhoging op de domeinen Land verwijs ik u naar de beantwoording van vraag 3.

Domeinen Lucht (art 38.02) € 1,4 mln.

Aan dit artikelonderdeel zijn gelden beschikbaar gesteld voor het ARBO-proof maken van de thuiswerkplekken van de inspecteurs. Daarnaast is ca € 0,8 mln. toegevoegd als gevolg van een technische correctie op de conversie van de begroting 2006 (verdeling van personele uitgaven)

Domeinen Water (art 38.03) € 0,7 mln.

Deze toevoeging betreft een technische correctie op de conversie van de begroting 2006 (verdeling van personele uitgaven)

Overig (art 38.04) € 1 mln.

De verhoging van dit artikelonderdeel heeft voornamelijk betrekking op de toevoeging van ca € 1 mln. uit de eindejaarsmarge 2005-2006 voor het project e-government. In 2005 is de aandacht van de Inspectie geconcentreerd geweest op de herinrichting van de informatievoorziening waardoor een deel van de verplichtingen voor E-government later zijn aangegaan en niet meer in 2005 tot betaling zijn gekomen.

8. *Kan worden toegelicht waarom de uitgaven voor Ondersteuning functioneren Verkeer en Waterstaat (artikel 41) in totaal met 14,069 miljoen euro toenemen? Waarom wordt het budget voor shared service organisatie met 8,6 miljoen euro verhoogd? En waarom wordt deze mutatie niet nader toegelicht in de suppletore wet?*

De verhoging heeft betrekking op:

- de uitgaven tot een bedrag van € 3,8 mln. voor verkeersveiligheidscampagnes. Dit betreft een overboeking voor

- middelen ten behoeven van verkeersveiligheidcampagnes vanuit artikel 32 (zie ook antwoord op vraag 6).
- De uitgaven voor de publiekscampagnes "Nederland leeft met water" tot een bedrag van € 2,3 mln. (zie ook antwoord op vraag 2)
  - de uitgaven shared service organisatie ad € 8,6 mln. zoals nader is toegelicht in het antwoord op vraag 4.
  - de uitgaven voor het regeringsvliegtuig € 2 mln. (zie antwoord op vraag 1.
  - enkele kleine mutaties die tot een verlaging heeft geleid van € 2,6 mln. met name betrekkinghebbende op overdracht van personeel en ICT dienstverlening, facilitaire dienstverlening, financiële diensten en P-advies.

9. *Wat is de ratio om de projecten van Rijkswaterstaat voor een bedrag van bijna 17 miljard euro op de balans op te nemen? Hoe is de hoogte van deze post berekend? Wat is het verschil tussen 'projecten' in uitvoering' en 'op te leveren projecten'?*

Met deze balanspost wordt aan de Tweede Kamer inzicht gegeven in het cumulatieve bedrag aan directe productie-uitgaven op lopende MIT/SNIP projecten tot en met de balansdatum. Dit betreft de projecten waarover volgens het MIT/SNIP-spelregelkader de Directeur-generaal Rijkswaterstaat de beheersverantwoordelijkheid draagt. De opname op de balans van Rijkswaterstaat heeft als doel een verbinding te leggen tussen de bedrijfsvoering van Rijkswaterstaat en de projecten die Rijkswaterstaat uitvoert. Overigens legt deze post geen beslag op het werkkapitaal van Rijkswaterstaat.

Het bedrag aan projecten in uitvoering zoals vermeld op de openingsbalans is gebaseerd op de verantwoordingen die naar de Tweede Kamer zijn verstuurd. Bij de grote projecten is uitgegaan van 19e voortgangsrapportage (HSL Zuid) en de 18e voortgangsrapportage (Betuweroute). Voor de uitgaven tot en met 2004 op de overige projecten is uitgegaan van de cumulatieven volgens de begroting van het Infrastructuurfonds 2006. Voor wat betreft de uitgaven 2005 is het jaarverslag van het Infrastructuurfonds over het jaar 2005 gehanteerd.

Onder de balanspost 'Projecten in uitvoering' wordt het cumulatief van de op lopende projecten tot en met balansdatum gerealiseerde uitgaven opgenomen. Hier tegenover staat de post "Op te leveren projecten". Dit is een sluitrekening met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De post geeft de omvang weer van de gerealiseerde uitgaven waarvoor nog geen kwijting is verkregen van de opdrachtgever door middel van oplevering van het project en is daarmee per definitie even hoog als de post "Projecten in uitvoering".