

Vergaderjaar 2005–2006

**30 391 A**

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

**Nr. 3**

### **VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 13 december 2004

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup>, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer verslag uit te brengen in de vorm van een lijst van vragen met de daarop gegeven antwoorden.

Met de vaststelling van het verslag acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,  
Atsma

De griffier van de commissie,  
Roovers

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GroenLinks), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Van der Sande (VVD), Lenards (VVD) en Knops (CDA).  
Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GroenLinks), Smeets (PvdA), Slob (ChristenUnie), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GroenLinks), Jager (CDA), Vergeer (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA), Szabó (VVD), Aptroot (VVD) en Ten Hoopen.

## LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

1 t/m 6

*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?*

*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?*

*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?*

*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?*

*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?*

*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 gebruik 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)tracé.

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.