

Vergaderjaar 2006–2007

31 061 XII

Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2007 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)

Nr. 3

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 27 juni 2007

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, 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,
R. W. F. Kortenhorst

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerken (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), ondervoorzitter, Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Besse-link (PvdA), Ouweland (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GL), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Crone (PvdA), Van Baalen (VVD), Smeets (PvdA), Van Gijlswijk (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

1

Waarom wordt het bedrag van € 23,3 mln. dat in 2006 is overgebleven op de begroting besteed?

Het gaat om overlopende posten uit 2006 op heel hoofdstuk XII. De grootste posten zijn:

- budget voor het Programma Leven met Water (ca. 3 mln);
- middelen voor communicatieactiviteiten van de chipkaart (ca. 2 mln);
- bijdrage aan ontwikkeling superbus (ca. 5 mln);
- projectkosten invoering boordcomputer taxi (ca. 2 mln);
- subsidieprogramma serie-inbouw ECTS (ca. 6 mln),
- middelen voor de uitvoering nota vervoer gevaarlijke stoffen en de resterende werkzaamheden voor de baanverlenging Maastricht/Aachen Airport (ca. € 1 mln);
- gereserveerde VenW-bijdrage voor de vertraagde uitvoering van de retrofitregeling van VROM door aanloopproblemen (ca. € 1 mln).

2

Hoe is met verhoging van de brede doeluitkering met € 10 mln. gewaarborgd dat deze extra middelen ook daadwerkelijk benut zullen worden voor exploitatie en instandhouding van veerdiensten?

In het Nationaal Mobiliteitsberaad van december 2006 heb ik met de decentrale overheden een afspraak gemaakt over de financiering van overzetveren. Deze houdt in dat de decentrale overheden vanuit hun verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor overzetveren de € 10 miljoen uit de brede doeluitkering zullen verdubbelen en dit totale bedrag door de deelnemende provincies onder voorwaarden ter beschikking zullen stellen ter verlichting van de noden van deze sector. In 2010 is een evaluatie voorzien naar de effecten van de inzet van deze middelen.

3

*Wat wordt bedoeld met het «uitgavenkader Verkeer en Waterstaat»?
Waarom vallen leningen van het agentschap Rijkswaterstaat niet langer onder het «uitgavenkader Verkeer en Waterstaat»?
Is deze beleidslijn rijksbreed doorgevoerd bij alle agentschappen? Zo ja, waarom was dat zinvol? Zo nee, waarom alleen bij Rijkswaterstaat?
Kan alsnog worden toegelicht hoe deze constructie precies werkt, waarom ertoe besloten is en wat de voordelen ervan zijn?*

Het uitgavenkader VenW is het financieel kader dat de minister van Financiën hanteert voor de totale kasuitgaven van VenW. Het uitgavenkader betreft de geautoriseerde kasuitgaven en betreffen een maximum. Bij de start van het agentschap RWS wilde Financiën dat de uitgaven voor de lening van RWS voor het doen van investeringsuitgaven binnen dit uitgavenkader VenW werden ingepast. Dit zou betekenen dat de uitgaven voor de lening ten behoeve van investeringen RWS zonnodig zouden moeten worden afgewogen tegen andere uitgaven van VenW vanwege dit kader.

Dit was bij andere agentschappen niet het geval.

Inmiddels is afgesproken dat de leningen bovenop het kasmatig uitgavenkader VenW komt, zoals dat ook bij andere agentschappen het geval is. De lening RWS voor investeringsuitgaven en de overige uitgaven VenW hoeven daarmee niet langer onder hetzelfde kader te worden afgewogen. Dit heeft als gevolg dat het agentschap RWS niet langer beperkt is in het moment waarop zij, op basis van bedrijfseconomische afwegingen, haar investeringen doet.

Financiën toetst overigens altijd of een dergelijke lening door een agentschap beheersmatig verantwoord is binnen het rijksbrede uitgavenkader.

In deze suppletore begroting is aangegeven dat voor enkele FES projecten in 2006 minder is uitgegeven dan begroot. Deze gelden worden opnieuw aangevraagd. De redenen zijn als volgt.

- Bescherming OV tegen terroristische aanslagen. De FES bijdrage voor dit project van € 1,5 mln. kon in 2006 niet meer in de aanvullende beschikking voor ProRail worden meegenomen. Dit omdat deze pas later in het jaar beschikbaar is gesteld. Dit bedrag is nu bij eerste suppletore begroting 2007 weer opgevraagd bij het FES zodat deze in de beschikking 2007 kan worden meegenomen.
- Leven met water. Het programma Leven met Water is in 2006 vertraagd vanwege de administratieve eisen die door de BSIK regeling (Besluit subsidies investeringen kennisinfrastructuur) opgelegd worden. Hierdoor is de contractverlening aan de partijen vertraagd. In de tweede suppletore wet 2006 is als gevolg hiervan een bedrag van € 1,4 mln teruggegeven aan het FES. Dit bedrag is nu bij eerste suppletore begroting 2007 in de jaren 2007 t/m 2009 weer opgevraagd bij het FES.

Voor het project «Biobrandstoffen» waren er in 2006 nog geen uitgaven gepland. Het betreft een nieuw project waarvoor in de eerste suppletore wet 2007 de binnen het FES gereserveerde gelden opgevraagd zijn (totaal meerjarig € 12,5 mln.).

Waarom worden de kosten verbonden aan de activiteiten toelating en continuering «zoveel mogelijk kostendekkend» in plaats van «volledig kostendekkend» doorberekend aan afnemers?

Het uitgangspunt binnen het rijk is het hanteren van kostendekkende tarieven. Om forse tariefstijgingen in één keer te voorkomen is er in 2007 voor een aantal producten wel een hoger, maar nog geen volledig kostendekkend tarief gehanteerd. De komende jaren zullen alle tarieven door-groeien naar volledige kostendekkendheid.

Worden de genoemde doelmatigheidsindicatoren, behalve in het jaarver-slag (realisatiecijfers), voortaan ook in de begroting opgenomen?

Ja, zodra de doelmatigheidsindicatoren voldoende zijn ontwikkeld en ingevuld zullen deze ook in de begroting worden opgenomen.

Waarom nemen de geraamde opbrengsten van derden af van € 25,4 mln. in 2007 naar € 21,7 mln. in 2008 naar € 21,0 mln. in 2009?

In 2007 is sprake van hogere opbrengsten t.o.v. de overige jaren, omdat door de invoering van de Digitale tachograaf in 2006 een piek wordt verwacht in 2007 voor de afgifte van de kaarten (en dus voor de opbreng-sten). In 2008 is nog sprake van een klein na-ijl effect.

Waarom zijn na 2010 geen rentelasten meer voorzien? Hoeft dit agent-schap in de toekomst nergens voor te lenen? Zo ja, hoe worden investe-ringen dan gefinancierd?

Op dit moment bestaat er nog onvoldoende duidelijkheid over de omvang van de investeringen na 2010 en zijn de rentekosten niet afzonderlijk te ramen.

9

Hoe en wanneer zal de vordering van € 11,8 mln., die het ministerie heeft op het agentschap, worden terugbetaald?

Waarschijnlijk wordt hier bedoeld op de vordering van de Inspectie op het moederdepartement. Een bedrag ad € 5,9 mln. is reeds door het moederdepartement verwerkt in de 1e suppletore wet. Het restant zal in de komende begrotingen verrekend worden.

10

Waaruit bestaan de «niet uit de balans blijvende verplichtingen» van in totaal € 39,5 mln.? Wanneer zal de IVW deze verplichtingen hebben voldaan en hoe wordt dat gefinancierd?

Het gaat om alle contractuele verplichtingen, zoals deze per 1-1-2007 waren vastgelegd. Het gaat hier onder meer om verplichtingen inzake wachtgeldregelingen en de grotere langlopende contracten zoals de digitale tachograaf. De verwachting is dat alle verplichtingen die tot betaling komen, uit de lopende baten die de Inspectie ontvangt, kunnen worden gefinancierd. Voor deze verplichtingen is nog niet duidelijk of en in welke jaren deze exact tot betalingen leiden.