

Vergaderjaar 2008–2009

**31 792 XII**

## **Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2008 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota)**

**Nr. 3**

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

Vastgesteld 17 december 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup>, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen in de vorm van een lijst van een 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,  
Jager

Griffier van de commissie,  
Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), Van der Staaij (SGP), Van der Vlies (SGP), Sniijder-Hazelhoff (VVD), Boekestijn (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van Gent (GL), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Neppérus (VVD), De Krom (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

1

*Waarom wordt geen toelichting gegeven op de mutaties per beleidsartikel?*

In het wetsvoorstel zijn onder onderdeel 2.1 Overzicht van de belangrijkste suppletore uitgaven- en ontvangsten mutaties de meest relevante mutaties per beleidsartikel gespecificeerd en vervolgens toegelicht. Daarna is onder 2.2 nader ingegaan op de meer specifieke mutaties per artikel.

2

*Kunnen de mutaties op artikel 34.04.06 (Stimulering marktwerking taxi) nader worden toegelicht?*

Bij Najaarsnota is op artikelonderdeel 34.04.06 voor de pilotprojecten in Gelderland/Overijssel OV-chipkaart in regiotaxi een bedrag toegevoegd van circa € 0,55 mln

3

*Welk deel van de mutatie ten bedrage van € 64,4 mln in art. 39 (Bijdrage aan het Infrastructuurfonds) heeft betrekking op de BTW-gelden HSL/Betuweroute, welk deel op de staatkundige structuur van de BES eilanden en welk deel op logistieke innovatie?*

De mutatie kan als volgt worden gespecificeerd:

BTW-gelden HSL/BR	€ 43,0 mln
BES-eilanden	€ 5,0 mln
Logistieke innovatie	€ 12,6 mln
Overige	€ 3,8 mln

4

*Kunt u de mutaties op art. 31.01.01 (Algemene strategie en beleidsvorming) toelichten?*

Bij Najaarsnota 2008 wordt € 105 000 toegevoegd. Dit betreft een bijstelling van de uitgaven voor het Waterplan (€ 75 000) alsmede een bijdrage van het Ministerie van OCW (€ 30 000) ten behoeve van het Nederlands comité UNESCO-IHP.

5

*Kunt u de mutaties op art. 31.01.02 (HGIS Partners voor Water) toelichten?*

Bij Najaarsnota zijn op dit artikelonderdeel geen mutaties aangebracht. Wel is bij Voorjaarsnota het budget HGIS Partners voor Water verhoogd met ruim € 1,3 mln. Dit betreft de toevoeging van het overschot HGIS 2007 aan de begroting 2008.

6

*Kunt u de effectiviteit van de bestedingen onder art. 32.01 (Aant. Verk. Slachtoffers op de weg verm.) toelichten?*

Het budget op artikel 32.01 (excl. Budget IVW) bedraagt circa € 30 mln per jaar.

1. Het aantal verkeersdoden daalt gestaag, mede dankzij de inzet van deze middelen; we liggen goed op koers om de doelstellingen te halen.
2. De maatschappelijke kosten van 1 verkeersdode zijn berekend op € 11,3 mln (Rapport «Kosten van verkeersongevallen in Nederland», AVV, september 2006); hierin zijn dan ook de kosten verdisconteerd van ernstig gewonden, SEH-gevallen, (spoedeisende eerste hulp) lichtgewonden en UMS-ongevallen (uitsluitend materiele schade).

Het aantal verkeersdoden vertoont al jaren een dalende trend. De afgelopen 3 jaar (2004–2007) is het aantal doden gemiddeld gedaald met 30 per jaar. Dat leverde dus op jaarbasis een reductie van de maatschappelijke kosten van € 339 mln.

7

*Kunt u de verdubbeling van het budget op art. 34.01.01 (alg. strategieën beleidsontwikkeling) toelichten?*

De verdubbeling is ten opzichte van het oorspronkelijke begrotingsbedrag en wordt verklaard door extra uitgaven voor politiek prioritaire projecten en beleid. Voorbeelden hiervan zijn de uitgaven voor de A74, A4 Delft–Schiedam, Commissie Elverding en uitgaven voor het opdrachtgeverschap van alle planstudies.

8

*Wat is de argumentatie die ten grondslag ligt aan de mutatie van -/ € 6 miljoen op artikel 34.04 (Netwerk decentraal en regionaal vervoer)? Behoeft het decentraal en regionaal vervoer in uw ogen geen verdere groei?*

Uit het bedrag van € 6 mln leid ik af dat gevraagd wordt naar het verschil tussen de raming bij Najaarsnota en de ontwerp-begroting 2008. Dit kan als volgt worden gespecificeerd:

- De overboeking van de aan dit artikel toegevoegde middelen voor ketenversterking naar het Infrastructuurfond ten behoeve van de financiering van de tweede tranche quickwins voor een bedrag van € 5 mln;
- Via de BDU is een éénmalig bijdrage aan de provincies ter beschikking gesteld ten behoeve van verbetering van het klimaat voor het streekvervoer. Hiervoor is wat betreft 2008 een bedrag van € 8 mln naar de BDU overgeboekt;
- Bij Voorjaarsnota 2008 zijn de in 2007 onbesteed gebleven gelden op Hoofdstuk XII via de eindejaarsmarge 2007–2008 (1%-regeling) weer aan debegroting 2008 (diverse artikelen) toegevoegd. Voor artikel 34.04 betrof het in totaal 4,7 mln, namelijk:
  1. WROOV ten behoeve van onderzoeken (door vertraging OV-chipkaart loopt dit door), geschillen commissie en verlenging VBN € 2,3 mln;
  2. Als gevolg van de aanpassing van de wachttijd moesten de taximeters worden gemodificeerd; hiervoor is een bedrag toegevoegd van € 1,4 mln;
  3. Door vertraging van de invoering van de OV-chipkaart is in 2007 een deel van de middelen niet benut. Hiervoor is in 2008 weer € 1 mln aan de begroting toegevoegd.
- Vervolgens is een bijdrage van de regio voor de RET introductie campagne OV chipkaart ad € 2 mln toegevoegd.

De mutaties staan los van de vraag of decentraal en regionaal vervoer verdere groei behoeft.

9

*Kunt u toelichten waarom de raming voor art. 35.04.05 (logistieke efficiëntie spoor) is gehalveerd? Wordt het spoor momenteel voldoende efficiënt benut? Hoe verhoudt zich dit tot uw ambities in uw programma Groei op het Spoor?*

De aanpassing van de raming hangt samen met een vertraagde uitvoering van de ECTS-regeling, welke beoogd de inbouw van ERTMS in locomotieven van goederenvervoerdere die gebruikmaken van de Betuweroute. De planning is dat in 2009 deze regeling wel afgerond kan worden. Deze mutatie staat los van de vraag of sprake is van een efficiënte benutting

van het spoor. De mindere besteding op dit artikel heeft geen invloed op de groeiambitie voor het spoor.

10

*Kunt u toelichten waarom de raming voor art. 36.03.10 (duurzame luchtvaart) meer dan vervijfvoudigd is?*

De raming voor art. 36.03.10 is meer dan vervijfvoudigd voor de uitvoering van maatregelen die overeengekomen zijn in het convenant leefomgeving. Met het convenant leefomgeving stellen provincie Noord-Holland, SchipholGroup en het Rijk middelen ter beschikking voor een Leefbaarheidsfonds. Het aandeel van het Rijk bedraagt € 10 mln. Daarmee zal, waar minder mogelijkheden zijn voor hinderbeperkende maatregelen, een programma worden gefinancierd ter verbetering van de leefomgeving bij Schiphol.

11

*Kunt u toelichten waarom art. 39.01 (bijdrage aan het Infrastructuurfonds) is verlaagd met € 887 miljoen ten opzichte van de ontwerpbegroting?*

De belangrijkste oorzaak is, naast de verwerking van het amendement van de leden Koopmans, Roefs, de Krom (Kamerstukken II, 2007–2008, 31 200 XII, nr. 60), de in de Voorjaarsnota 2008 opgenomen verlaging voor het saldo van diverse kasschuiven samenhangende met de programmering van infrastructuur en toedeling van het voordelig saldo 2007 van de Infrastructuurfondsbegroting ad € 783 mln aan verschillende jaren. In dit verband wil ik graag verwijzen naar de toelichting bij de eerste suppletore begroting over 2008 (Wijziging van de begrotingsstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2008 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota); Kamerstukken II, 2007–2008, 31 474 XII, nr. 2; Wet van 25 september 2008, Stb. 436).

De mutaties opgenomen in de Miljoenennota zijn reeds toegelicht in het voorstel van wet tot vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2009 (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 700 XII, nr. 2, blz. 162 en 163). Het betreft met name enerzijds de boeking naar aanleiding van de conversie van de 2e Coentunnel naar een DBFM-constructie en anderzijds de toevoeging van de loon- en prijsbijstelling tranche 2008.

Zie verder ook het antwoord op vraag 3 voor de nu opgenomen bijstellingen in de Najaarsnota.