

Vergaderjaar 1996–1997

25 141

Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1996 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota)

Nr. 6

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 16 december 1996

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, brengt verslag uit in de vorm van een lijst van vragen. De vragen en de daarop door de regering gegeven antwoorden zijn hieronder afgedrukt. Met de vaststelling van het verslag acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,
Biesheuvel

De griffier van de commissie,
Coenen

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Rooy (CDA), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), Duivesteijn (PvdA), H. G. J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M. B. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zijl (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Hofstra (VVD) en Assen (CDA).
Plv. leden: Blaauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Jeekel (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Terpstra (CDA), Huys (PvdA), Korthals (VVD), Th. A. M. Meijer (CDA), vacature CD, Hillen (CDA), H. Vos (PvdA), Remkes (VVD), Leerkes (U55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augsteijn-Esser (D66), Rosenmöller (GroenLinks), Nijpels-Hezemans (Groep Nijpels), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Te Veldhuis (VVD) en Van der Linden (CDA).

1

Is het juist, zoals in de Najaarsnota is aangegeven, dat u van plan bent nog in 1996 f 428 miljoen gulden te betalen aan België in verband met het overeengekomen akkoord tot aanleg van de Hogesnelheidslijn Zuid ten laste van het infrastructuurfonds? Zo ja, kunt u hier een toelichting op geven?

Het is inderdaad correct dat ik van plan ben nog in 1996 een bedrag van ruim 427 miljoen gulden te betalen aan België in verband met het overeengekomen akkoord tot aanleg van de Hogesnelheidslijn-Zuid.

Het akkoord heb ik u in het kader van de PKB-behandeling van de HSL-Zuid toegezonden. Daarin is voorzien dat dit jaar minimaal 200 miljoen gulden wordt betaald en dat betalingen na januari 1997 rente-dragend zijn, tegen een rente van 6 procent. Bij de huidige rente is het daarom voordeliger voor de schatkist om zo vroeg mogelijk te betalen, voor zover de ontwikkeling van de staatsschuld en het financieringstekort, en de budgettaire ruimte op het Infrafonds dat toelaten.

Het bedrag wordt voor 181 mln gulden betaald uit het FES en voor ruim 246 mln uit het Infrafonds.

2

Wat zijn de gevolgen van het besluit om de prijsbijstelling van f 70,5 miljoen, die bij de Voorjaarsnota aan de begroting van V&W werd toegevoegd, niet te verdelen over de daarvoor in aanmerking komende prijsgevoelige artikelen, maar te gebruiken voor budgettaire problemen binnen de begroting van V&W? (blz. 3).

Voor een aantal van de in de tweede suppletoire wet van V&W opgenomen budgettaire problemen geldt dat deze niet binnen de beleidsterreinen konden worden ingepast. Daarom is ervoor gekozen om de prijsbijstelling 1996 – met uitzondering van het openbaar vervoer – hiervoor in te zetten.

Een andere mogelijkheid had kunnen zijn om eerst de prijsbijstelling aan de juiste artikelen toe te delen om vervolgens taakstellende verlagingen aan te brengen. Dit wordt als niet efficiënt ervaren.

3

Kan een overzicht worden verstrekt van de verdeling van de prijsbijstelling over de artikelen van de V&W-begroting? Betekent het niet toedelen van de prijsbijstelling aan deze artikelen dat verondersteld wordt dat prijsverhogingen wel binnen de desbetreffende artikelen kunnen worden opgevangen?

Is de veronderstelling juist dat de prijsbijstelling is aangewend voor de kapitaaldotatie aan NS-Cargo?

De prijsbijstelling 1996 is niet aan de betreffende artikelen uitgekeerd (zie het antwoord onder vraag 2), maar is op de hieronder vermelde artikelen ingezet ter financiële compensatie van de daarbij aangegeven zaken.

Artikel	Reden
U 01.04	Arbo-omstandigheden
U 01.01/03	Transportongevallenraad
U 01.01/03	Organisatie-ontwikkeling V&W
U 01.11	Correctie eindejaarsmarge/Storting Groenfonds
U 01.12	Loonbijstelling 1996
U 01.14	Prijsbijstelling Infrafonds
U 03.10	Prijsbijstelling OV
U 04.01	Personele kosten

Artikel	Reden
U 04.21	Huur Eelde
U 05.10	Midlife conversie Rotterdam
U 06.01/10	Prioritering HDTP
U 08.XX	RDW

De kapitaaldotatie aan NS-Cargo is hoofdzakelijk mogelijk geworden door de in de begroting voor de jaren 1997 en 1998 geraamde bedragen door middel van een intertemporele verschuiving naar voren te halen.

4

Heeft het opvallende verschil tussen «exploitatieverlies» in het eerste halfjaar (f 14,5 miljoen) en het tweede halfjaar (f 47 miljoen) van de RDW vooral te maken met het wegvallen van de ontvangsten deel III eind 1996? Zo nee, welke (andere) factoren spelen een rol?

Deze vraag kan bevestigend worden beantwoord.

Dat dit verschil in beperkte mate in het eerste halfjaar van 1996 optreedt, is een gevolg van het feit dat de uitgaven van de RDW – over een heel jaar gezien – in een ander ritme verlopen dan de ontvangsten.

Per 30 juni 1996 is minder dan 50% van de uitgavenbegroting gerealiseerd, terwijl meer dan 50% van de ontvangstenbegroting is gerealiseerd.

artikelen: uitgaven

5

art. 01.10

Een verhoging van de verplichtingenruimte met f 119 miljoen is nodig in verband met de op handen zijnde besluitvorming over Nederlandse deelneming aan toekomstige programma's van ESA en EUMETSAT. Door aanvaarding van dit begrotingsvoorstel geven de Staten-Generaal toestemming aan deze programma's deel te nemen. Voor toelichting wordt verwezen naar de ontwerp-begroting 1997 (blz. 95–98). Uit de daar opgenomen verplichtingen-kasmatrix blijkt dat van de nieuwe verplichtingen ad f 119 miljoen in 1996 een bedrag van f 1,4 miljoen betaald zou moeten worden. Een kasmutatie wordt in de onderhavige suppletoire begroting echter niet voorgesteld. Kan worden aangegeven wat naar verwachting het kasritme is van de nieuwe verplichtingen ad f 119 miljoen? Kan tevens worden toegelicht waarom geen kasbetaling plaatsvindt in 1996, zoals kon worden afgeleid uit de matrixtabel op blz. 96 van de ontwerp-begroting 1997?

De lopende programma's voor ruimtevaart hebben vertraging opgelopen. Hierdoor verschuiven de daarmee samenhangende uitgaven tot na 2001. Het nieuwe ruimtevaartprogramma, waarmee de f 119 mln verplichtingenmutatie 1996 samenhangt, is voor een heel klein deel reeds ten laste van 1996 gebracht. Op deze manier wordt het bestaande budget voor 1996 alsnog geheel aangewend. De ramingen voor ruimtevaartprojecten van ESA en EUMETSAT blijken in de praktijk niet altijd goed aan te sluiten bij kasritmes zoals gepresenteerd in de begroting.

Het kasritme van de f 119 mln nieuwe verplichtingen blijft zoals deze in de begroting 1997 is gepresenteerd (zie hieronder), maar moet wel gezien worden in relatie tot de reeds opgetreden vertragingen in bestaande programma's, met de daarbij behorende verschuivingen in kas- en verplichtingsfeer. Uitgangspunt is echter dat de geplande kasbedragen t/m 2001 volledig benut maar niet overschreden worden.

kasritme (bedragen x f 1 000):

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	na 2001	Totaal
Uitgaven	1 353	6 442	7 113	8 975	9 346	10 337	75 486	119 052

6

art. 01.12

In de toelichting wordt gesproken van de «problematiek als gevolg van de laatst afgesloten CAO voor de sector Rijk» die behalve uit de post loonbijstelling uit de eigen ruimte van het departement wordt gecompenseerd (f 3,2 miljoen). Wat wordt bedoeld met de budgettaire problematiek als gevolg van de CAO-rijkssector? Heeft de minister van Binnenlandse Zaken een CAO afgesloten waarvoor onvoldoende budgettaire ruimte was? Hoe is de toegevoegde f 3,2 miljoen binnen de V&W-begroting gedekt?

Met de budgettaire problematiek wordt bedoeld dat V&W voor 1996 f 3,2 mln hogere kosten voor salaris- en premiemutaties als gevolg van de afgesloten CAO zal genereren dan de loonbijstelling die daarvoor van Financiën is ontvangen. Met betrekking tot dit verschil is bij de financiering van de CAO afgesproken dit door de departementen zelf te laten opvangen.

Voor de dekking van de f 3,2 mln wordt verwezen naar het antwoord bij vraag 3.

7

art. 02.17

Vertraging in de overdracht leidt tot een groter oppervlak aan landbouwgronden in bezit van het Groot Landbouwbedrijf, en daardoor tot een verhoging van de exploitatiekosten ten laste van V&W. Tegelijkertijd worden veel hogere ontvangsten uit verkoop van agrarische gronden gemeld (M 02.19, +f 55 miljoen). Kan dit nader worden toegelicht?

Een deel van de hogere ontvangsten betreft de verkoop van gronden en opstallen die verpacht zijn aan boeren. Deze gronden behoren niet tot het Grootlandbouwbedrijf.

De hogere exploitatiekosten van het Groot Landbouwbedrijf bedragen f 4 mln. Enerzijds worden deze veroorzaakt door vertraging in overdrachten waardoor een grootoppervlakte aan landbouwgronden in bezit blijft van het Groot Landbouwbedrijf, anderzijds door een toename van de biologische landbouw.

8

art. 02.24

Nadat bij suppletoire voorjaarsnota al een bedrag van f 21 miljoen aan voorfinanciering door Rotterdam vervroegd was afgelost, wordt nu voor een bedrag van f 45 miljoen aan Rotterdam afgelost. Welk nog af te lossen bedrag resteert? Welk (rente)voordeel wordt met deze vervroegde aflossing geboekt?

In totaal wordt door de Gemeente Rotterdam f 100 mln voorgefinancierd ten behoeve van Europoortkering. Tot op heden is f 77 mln afgelost (inclusief de f 45 mln die toegevoegd is in de Najaarsnota). Er dient dus nog f 23 mln afgelost te worden.

Het eerste voordeel van de vervroegde aflossing van de Hartelkering is dat de vrijval in latere jaren weer aangewend kan worden voor Deltaplan-

projecten. Op deze manier worden de vertragingen budgettair opgevangen.

Aan de vervroegde aflossing is ook een budgettair voordeel verbonden. Vanaf 1998 waren er bedragen in de begroting opgenomen voor de terugbetaling van de voorfinanciering. De voorgefinancierde kosten worden geïndexeerd op basis van de wettelijke rente vanaf het moment van voorfinanciering tot het moment van betaling. Hoe sneller de lening wordt terugbetaald, des te minder rentekosten hoeft het Rijk te betalen.

9

art. 02.54

Ter uitvoering van de overeenkomst met de provincie Zeeland wordt een verplichtingenbedrag van f 1,6 miljard opgenomen. Ook worden de projectuitgaven van f 24 miljoen en de schikking met CWS (f 20 miljoen) op dit nieuwe artikel verantwoord. De project-uitgaven worden na oprichting van de NV in 1997 terugbetaald. Waarom komen de kosten van de schikking, die immers direct samenhangen met de overeenkomst, ten laste van het Rijk? Waarom is niet bedongen dat de kosten ten laste worden gebracht van de NV?

De CWS-schikking betreft een zaak uit het verre verleden, over een geheel ander WOV-concept. Bij de beantwoording van eerdere kamervragen (vraag 9 bij brief HW/IO 217138 dd 25 april 1996 aan de voorzitter van de TK) en de kamerbehandeling in juni 1996 inzake het project Westerscheldetunnel is de omvang van de projectopdracht aan de NV, inclusief het bijbehorende budget, aan de orde geweest en vastgesteld. Over de projectafbakening is daarbij aangegeven dat claims uit eerdere aanbiedingen geen onderdeel zijn van het project.

10

art. 03.10

Aan artikel 03.10 wordt een verplichtingenbedrag toegevoegd van f 897 miljoen in het kader van een investeringsimpuls stads- en streekvervoer. Voor de toelichting wordt verwezen naar de toelichting op de ontwerp-begroting 1997. Hoewel daarin inhoudelijk wordt ingegaan op de investeringsimpuls, wordt niet duidelijk waarop de verplichtingenmutatie van f 897 miljoen in 1996 is gebaseerd. In de ontwerp-begroting 1997 werd nog uitgegaan van een verplichtingenruimte op dit onderdeel van f 3 miljoen in 1996. In plaats van een verhoging van f 897 miljoen werd voor het artikel als geheel uitgegaan van een verlaging met f 1064 miljoen. Wat is de basis voor de verwerking van de totale investeringsimpuls in de begroting 1996? Is dat het Verdiconvenant? Waarom is afgezien van de verlaging van het verplichtingenbudget die in de ontwerp-begroting 1997 nog werd gezien? (blz. 32).

De basis is de Ministeriële regeling extra investeringsimpuls infrastructuur 1996–2000, uitgebracht in maart 1996 onder nr. DGV/WJZ/V 621528. Er is geen relatie met het Verdiconvenant.

Van de verlaging van f 1064 mln van het verplichtingenbudget is in de 2e suppletoire wet afgezien omdat het een FAIS-technische overboeking in 1996 betreft van een in 1995 aangegane verplichting in verband met het overgangscontract reizigersvervoer naar artikel 03.19.

Het NS reizigerscontract is in 1995 afgesloten en geboekt op artikel 3.10. Pas in 1996 is het artikel 3.19 «Bijdrage NS» gecreëerd.

De correctie op het verplichtingenbudget 1996, die naar thans blijkt niet juist in de ontwerp-begroting 1997 is opgenomen, betreft de in 1995 aangegane verplichting in verband met het overgangscontract reizigersvervoer. De kaseffecten van deze verplichting zijn uit dit artikel (03.10) in 1996 overgeheveld naar artikel 3.19.

Achteraf is gebleken dat de overboeking van de verplichting voor het NS-contract om technische redenen niet kan worden gecorrigeerd met een negatieve verplichtingenboeking in 1996 op artikel 3.10.

11

art. 03.12

Bij de ontwerp-begroting 1997 werd in artikel 03.12 nog uitgegaan van een totaalbedrag van f 162 miljoen voor een kapitaalsdotatie aan NS-Cargo, nu wordt bij suppletoire begroting najaarsnota uitgegaan van f 194 miljoen. Ook blijkt de artikelonderverdeling gaat het om een kapitaalsdotatie aan NS-Cargo, terwijl uit de opbouw van de mutaties in samenhang met de toelichting op de Najaarsnota kan worden afgeleid dat overeengekomen is dat NS-Reizigers een bedrag van f 32 miljoen ontvangt omdat NS-Cargo niet zoals eerder de bedoeling was een serie locomotieven van NS-Cargo overneemt. De brief aan de Kamer waarin een en ander is onderbouwd is tot nu toe niet bij de Kamer binnengekomen. Kan deze brief voor de behandeling van de najaarsnota naar de Kamer worden gestuurd? Wat is de urgentie van deze betaling? Welk deel komt ten goede van NS-Cargo indien NSR f 32 miljoen ontvangt? Wat is daarvan dan de ratio en waarom is dan niet het juiste artikelonderdeel belast? Hoe wordt een en ander gedekt? (blz. 33).

De kamer is op 12 december jl. door mij schriftelijk geïnformeerd over de overeenkomst tussen de Rijksoverheid en de N.V. Nederlandse Spoorwegen. In die brief is aangegeven dat het volledige bedrag van de kapitaalsdotatie dit jaar ineens zal worden uitbetaald. Indien betaling na 31 december 1996 plaatsvindt is de Rijksoverheid verplicht aan NS rente te vergoeden.

Van het totale bedrag van f 194 mln. komt f 150 mln. ten goede aan NS Cargo, waarbij NS Cargo een renteloze converteerbare lening van NS Groep N.V. kan aflossen. Een bedrag van f 12 mln. is bestemd voor NS Groep N.V. vanwege de latere betaling van de f 150 mln. dan was voorzien (zie overeenkomst Staat-NS d.d. 26/9/95, die in de Kamer is besproken).

NS Reizigers ontvang f 32 mln. omdat NS Cargo een voorgenomen aanschaf van locomotieven van NS Reizigers heeft teruggedraaid. Dit bedrag komt derhalve indirect ten goede aan NS Cargo. De afspraak over de voorgenomen overname van een serie locomotieven van NS Reizigers is vanuit een ander toekomstperspectief dan het huidige gemaakt. In het licht van de huidige reorganisatie en het huidige perspectief voor de ontwikkeling van het internationale goederenvervoer per spoor ligt het voor de hand deze voorgenomen investering van ruim f 100 mln. terug te draaien. Om de financiële consequenties hiervan voor NS Reizigers te beperken is met NS een bedrag van f 32 mln. overeengekomen.

In overleg met NS is besloten het volledige bedrag ineens aan NS uit te keren. De f 23 mln. ten behoeve van NS Reizigers wordt door het concern intern verrekend.

Zoals uit de najaarsnota blijkt was f 62 mln. reeds gereserveerd in de begroting 1996 en f 100 mln. in de begrotingen 1997 en 1998. Omdat de rentevergoeding voor een latere betaling van de Kapitaalsdotatie hoger ligt dan de rente op Staatsleningen, is besloten het totale bedrag ineens uit te betalen, waarvoor de ruimte binnen de begroting 1996 aanwezig is (zie het antwoord op vraag 12).

12

art. 03.14, 03.15 & 03.16

Op de DGV uitgaven artikelen Stimulering Openbaar vervoer (3.14), Schone bussen (3.15) en bedrijfsvervoer (3.16) zijn verlagingen aangebracht die als tijdelijke kasblokkades kunnen worden beschouwd. Deze blokkades zijn aangebracht om budgettaire problemen elders binnen de begroting op te kunnen lossen. Kan de minister dit toelichten? Om welke

budgettaire problemen gaat het? Is overigens de artikelonderdeelomschrijving 03.14.02, Gehandicaptenbestrijding, correct? (blz. 33).

Op grond van de realisaties op dat moment is gekozen om de tijdelijke kasblokkades op deze artikelen te leggen.

De kasblokkades zijn op bovengenoemde artikelen gelegd om de Kapitaaldotatie ten bedrage van f 194 mln. (art. 03.12) aan NS-Cargo nog dit jaar te kunnen betalen.

De artikelomschrijving van 03.14.02 is Gehandicaptenvoorzieningen.

13

art. 04.10

Kan de minister toelichten waarom er een aanvullende bijdrage van f 30 miljoen gulden nodig is voor de aanleg van de oost-westbaan Maastricht? (blz. 40).

De totale directe aanlegkosten van de oost-westbaan (1e fase) werden indertijd geschat op f 130 mln (prijspeil 1982). De bestaande toezeggingen op basis van het principe-besluit van het kabinet in 1985, hielden de volgende verdeling in:

- V&W	f 3 mln;
- EZ	f 114 mln;
- luchthavenexploitatie (10%)	f 13 mln.

Daarnaast heeft V&W toegezegd f 1,6 mln voor aanpassing inrichting (landzijde) voor zijn rekening nemen.

Op grond van deze afspraken heeft V&W sinds die tijd *f 4,6 mln* op de Begroting gereserveerd (afgezien van LVB-instrumentarium).

Omdat de oorspronkelijke besteksraming immers dateerde van het begin van de jaren tachtig, heeft V&W, vooruitlopend op een nadere actuele toetsing van de aanlegkosten, in de Begroting 1994 reeds rekening gehouden met een additionele bijdrage van f 13 mln.

De totale V&W-bijdrage kwam hiermee op *f 17,6 mln* (incl. f 1,6 mln aanpassing inrichting).

In 1995 zijn de directe aanlegkosten (1e fase) door de NACO, in opdracht van V&W, opnieuw bezien. Volgens het rapport van de NACO moet rekening worden gehouden met een bedrag van f 207,3 mln (prijspeil 1998).

Op grond hiervan zijn nieuwe afspraken gemaakt:

- V&W	f 32,4 mln;
- EZ	f 135,8 mln, waarvan f 13,6 mln op V&W-Begroting;
- Provincie	f 18,4 mln;
- luchthaven(10%)	f 20,7 mln;
	f 207,3 mln.

Het thans op de V&W-Begroting 1997 opgenomen bedrag bedraagt derhalve:

f 32,4 mln + f 13,6 mln (deel EZ-bijdrage) = f 46 mln. Wordt hieraan de bijdrage aanpassing inrichting opgeteld, dan is in totaal op de V&W-Begroting 1997 opgenomen *f 47,6 mln*.

Ten opzichte van de Begroting 1996 dus een toename met f 30 mln.

artikelen: ontvangsten

14

art. 02.19

Na de verhoging bij de eerste suppletoire begroting met f 69,5 miljoen worden de ontvangsten uit verkoop van gronden en opstallen wederom verhoogd, nu met f 55,6 miljoen. In totaal wordt f 125,1 miljoen meer

ontvangen dan de f 29,6 miljoen die in de ontwerp-begroting was geraamd. Zijn de hogere ontvangsten alleen veroorzaakt door hogere dan aanvankelijk opbrengsten (hogere verkoopprijs), of zijn ook meer objecten verkocht?

De hogere ontvangsten hebben hoofdzakelijk betrekking op de verkoop van meer gronden en opstallen dan aanvankelijk was geraamd.