

Vergaderjaar 1996–1997

25 144

Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 1996 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota)

Nr. 4

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: Blauw (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: Blauw (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

Als gevolg van vertraging in de uitvoering van infrastructuur-programma's zal in 1996 een onderuitputting optreden van circa f 770 miljoen. De Betuweroute zou daarvan een bedrag van f 343 miljoen voor zijn rekening nemen. Kan een nadere toelichting gegeven worden op het resterende bedrag van de onderuitputting?

Het bedrag van f 770 mln is voor V&W niet herkenbaar.

Op het Infrafonds treedt feitelijk geen onderuitputting op. Hierbij dient wel te worden vermeld dat gelden onbesteed dreigden te blijven; met name bij de rijksvaarwegen en de investeringsbijdragen ten behoeve van de spoorwegen (onder andere Betuweroute) alsmede was er sprake van hogere ontvangsten.

Voor de reguliere overschotten (f 389 mln) is bij Najaarsnota een alternatieve aanwending gegeven (onder andere f 246 mln uitgetrokken voor de Nederlandse bijdrage aan België samenhangend met het voor Nederland meest gunstige HSL-tracé).

Wat betreft de Fes-overschotten geldt dat de bijdrage van het Fes voor eenzelfde bedrag is gecorrigeerd.

2

De voorfinanciering Westerschelde ad f 24 miljoen ten laste van de Infrafondsbegroting wordt in 1997 terugbetaald door de dan opgerichte NV WOV. Betaalt de NV een rentevergoeding over het voorgefinancierde bedrag? Wordt het bedrag aan voorbereidingskosten van 4,6 mln dat bij suppletoire begroting voorjaarsnota uit het Infrafonds is betaald ook in 1997 door de NV terugbetaald? (blz. 2).

Betaling van rentevergoeding is inbegrepen in de rendements-berekeningen van de NV. Dit overeenkomstig de kasreeks zoals opgenomen in de basisrapportage Grote Projecten die aan de Tweede Kamer der Staten Generaal is aangeboden. Tijdens de exploitatieperiode van de tunnel vinden jaarlijks terugbetalingen aan het Rijk plaats. Daarin zijn opgenomen de rentekosten van de voorfinanciering over de gehele bouwperiode.

De personele en materiële kosten die Rijkswaterstaat verricht voor de Westerscheldetunnel (f 4,6 mln verwerkt in de Voorjaarsnota) zullen niet door de NV worden terugbetaald.

3

Tot nu toe was er nog geen duidelijkheid over de financiering van de compensatie aan België voor de HSL-zuid. Is er nu duidelijkheid over de financiële dekking van deze f 823 miljoen gulden? Hoe ziet het totale kostendekkingsplaatje eruit? Waarom is de Kamer hier niet over geïnformeerd? (blz. 3).

De financiële dekking van het bod aan België is steeds duidelijk geweest. Aanvankelijk werd de bijdrage van 700 mln gulden als volgt gedekt: 175 mln FES, 175 mln reguliere Infrafonds-middelen en 350 mln middels extra private financiering. Vertaald naar prijspeil 1996 is dit: 181 mln FES, 181 mln reguliere Infrafonds-middelen en 363 mln aan private middelen. Er rest nog een tekort van 98 mln gulden waarvan is afgesproken dat die zal worden geregeld bij de ICES middels herprioritering van Infrafonds, respectievelijk FES.

4

Is er een internationaalrechtelijk bindende overeenkomst tussen België en Nederland tot stand gekomen met betrekking tot de bijdrage aan België in het kader van de HSL-Zuid? Wanneer is deze in het Belgisch parlement geratificeerd? Indien van een ratificatie (nog) geen sprake is,

zou een betaling aan België dan als onverschuldigd moeten worden beschouwd? Is er een rentekorting overeengekomen? Wordt met de afspraak over de financiële dekking voor een bedrag van f 246,6 miljoen uit de reguliere fondsmiddelen bedoeld op alleen deze betaling of op de maximale bijdrage uit deze reguliere fondsmiddelen aan de totale bijdrage aan België? (blz. 3).

Het politiek accoord van 19 juli is een afspraak tussen nationale overheden. De in het accoord op hoofdlijnen genoemde uitwerking heeft enige vertraging opgelopen. Dezer dagen is echter een concept-verdrag (d.i. de nadere uitwerking) ambtelijk geaccordeerd. Dit concept-verdrag zal, met inachtneming van de noodzakelijke procedures, voor het einde van het jaar kunnen worden getekend. Er is daarmee in ieder geval een voldoende titel tot betaling en die betaling kan dus niet als onverschuldigde betaling worden aangemerkt. Het concept-verdrag is slechts een nadere specificatie en juridische vertaling van het akkoord van 19 juli, dat u bij gelegenheid van de behandeling van de PKB-3 HSL-Zuid heeft ontvangen. Er zijn geen afspraken opgenomen, die niet reeds in het akkoord waren opgenomen.

Nederland houdt zich met de betaling aan de in het akkoord van 19 juli gemaakte afspraken. Een rentekorting is dan ook niet aan de orde.

Van de totale bijdrage van f 823 mln. gulden wordt nu f 428 mln. betaald. Van deze f 428 mln. wordt nu 246,6 mln. gulden uit het Infraconds betaald en f 181 mln. uit het FES.

Van de totale kosten ad f 823 mln. gulden wordt in het geheel van de aanlegperiode 181 mln. uit het FES gedekt, 181 mln. uit het Infraconds en f 362 mln. uit de (na 2000) te ontvangen private financiering.

Voor 98 mln moet nog dekking worden gezocht. Hiervoor geldt dus hetzelfde als voor de inpassing van de meerkosten van het Kabinets-besluit.

5

De wettelijk uit te betalen prijscompensatie OV bedraagt f 15 miljoen, terwijl de prijscompensatie die door Financiën wordt vergoed (PBBP) slechts een bedrag van f 4 miljoen oplevert. Het verschil wordt bijgepast ten laste van de Infracondsbegroting. Kan het grote verschil worden verklaard tussen de prijscompensatie die Financiën vergoedt en de wettelijk uit te keren prijscompensatie? (blz. 3).

De door Financiën op basis van percentages prijsbijstelling en de prijsgevoelige delen berekende prijsbijstelling 1996 is (neerwaarts) gecorrigeerd voor de herberekening van de prijsbijstellingstranche 1995.

Voor de in 1995 aan het openbaar vervoer uitgekeerde prijsbijstelling voor dat jaar, geldt echter dat reeds rekening was gehouden met de genoemde herberekening.

Reden waarom deze correctie niet nogmaals in 1996 in mindering kan worden gebracht.

Uitgaven/verplichtingen

6

art. 01.01

De bijstelling op het project Wijkertunnel wordt niet toegelicht, er wordt verwezen naar een voortgangsrapportage die de Kamer nooit ontvangen heeft. Kan er een toelichting worden gegeven op deze bijstelling? Kan de voortgangsrapportage naar de Kamer worden gezonden? (blz. 4).

Een verhoging met f 8,5 miljoen in artikel 01.01 wordt niet toegelicht met een verwijzing naar de dertigste voortgangsrapportage over de Wijkertunnel. Kan een toelichting gegeven worden op de voorgestelde mutatie in deze suppletoire begroting? (blz. 4).

De genoemde f 8,5 mln betreffen hogere ontvangsten van derden (onder andere gemeenten en Texaco), welke hebben geleid tot hogere uitgaven als gevolg van aanvullende werkzaamheden voor deze derden.

Het is overigens, in tegenstelling hetgeen abusievelijk in de najaarsnota is aangegeven, niet gebruikelijk om projectvoortgangsrapportages naar het Parlement te sturen; bovendien is de 30ste Voortgangsrapportage inmiddels gedateerd. Ik ben bereid de eerstvolgende rapportage aan de Kamer toe te sturen.

7

art. 02.01

Een bedrag van f 30 mln voor de sloopregeling valt vrij. Wat is de verklaring hiervoor? Is dit al voor 100% zeker? Onderuitputting op dit artikel wordt voorts veroorzaakt door vertraging bij Bouwdienstprojecten in combinatie met een andere wijze van besteksgunningen. Hoe kan een andere wijze van besteksgunning leiden tot onderuitputting? Werden voorheen grotere bestekken gegund, en werd een betalingstempo aangehouden dat niet overeenstemde met de voortgang van de uitvoering van het werk? Is hier van een eenmalig effect sprake?

a. Voor de jaren 1996, 1997 en 1998 wordt een nieuwe sloopregeling geëntameerd. Jaarlijks wordt maximaal 5% van de Europese binnenvaartvloot gesloopt. Omdat de besluitvorming in Brussel vertraging heeft opgelopen, waardoor de noodzakelijke Verordening (EG) Nr. 2326/96 van de Commissie van 4 december 1996 eerst op 5 december 1996 kon worden gepubliceerd, zal de betaling van de slooputkeringen voor de eerste tranche van de regeling eerst in 1997 plaatsvinden. Het gereserveerde bedrag van f 30 miljoen zal derhalve in 1996 niet worden besteed.

b. Een deel van de onderuitputting (ca. f 10 á 20 mln) wordt verklaard door het feit dat sinds vorig jaar met productgerichte bestekken wordt gewerkt.

De betaling vindt pas plaats na oplevering van het product, en niet zoals voorheen, op basis van meer gelijkmatig verlopende prestaties. Het gevolg van deze werkwijze is dat éénmalig (1996) een aantal betalingen doorschuift naar een volgend jaar. Met de voortgang heeft dit niets te maken.

8

art. 02.01

Er is vertraging opgetreden in de voorbereiding van de projecten Twenthe kanalen en Toekomstvisie Waal. Kan dit verder toegelicht worden? (blz. 6).

Aanvullend op de vertragingen van de vaarwegprojecten, waarover ik reeds bij de behandeling van het MIT melding maakte, kan het volgende nog worden medegedeeld over de Toekomstvisie Waal en Twenthekanalen:

Waal, Toekomstvisie

In verband met de afstemming op hoogwaterwerken en natuurontwikkeling in de uiterwaarden is het projectplan herzien. Hierdoor is de start van de uitvoering van een aantal deelprojecten met ca. 1 jaar vertraagd. Op basis van een geactualiseerd projectplan, verwacht ik op korte termijn een besluit te nemen over de nog in uitvoering te nemen deelprojecten.

In de loop van het jaar is door onvoldoende personele capaciteit vertraging ontstaan in de besteksvoorbereiding St. Andries. Daarna is vertraging in de gunningsprocedure «vaste laag» en «bedieningspost» St. Andries opgetreden; dit is het gevolg van een arbitragezaak met een afgewezen aannemer en onderhandelingen met een andere aannemer over een verbetering van de aanbidding.

Door deze laatste vertraging ontstond een nieuw overschot van f 6 mln. Daarnaast was een aanbestedingsvoordeel van f 4 mln op het steiger-werkbestek IJzendoorn.

Twenthekanalen

Voor de vertraging van dit project zijn er twee hoofdoorzaken:

- gebrek aan voldoende kwalitatief personele capaciteit;
- het herschrijven van de verschillende afzonderlijke bestekken met betrekking tot aanleg, onderhoud en natuurherstel, die gecombineerd worden tot 3 grote samenhangende bestekken, zodat de uitvoering de komende jaren soepeler en met minder inzet kan verlopen.

Hierdoor wordt dit jaar f 2,4 niet uitgegeven.

9

art. 02.03

De apparaatskosten rijksvaarwegen worden meer dan verdubbeld (van f 15,6 mln naar f 31,5 mln) met als verklaring dat projecten flink op gang beginnen te komen, dat meer projecten in voorbereiding van projecten en dat projecten versneld worden uitgevoerd. Kan nader worden toegelicht dat de extra acties tot meer dan een verdubbeling van het budget moeten leiden? Kan daarbij worden ingegaan op de relatie versnelling projecten (02.03) en vertraging projecten (02.01)?

De feitelijke start van de werkzaamheden van de diverse projecten (schop in het water) is de afgelopen jaren fors vertraagd. Hiervan heb ik u tijdens de behandeling van het MIT 1997–2001 uitvoerig ingelicht. Bij de vaarwegenprojecten is bij nadere uitwerking gebleken, dat de uitvoeringsproblemen groter zijn dan vooraf ingeschat: meer en complexere milieu-aspecten, projectscope wijzigingen, slechtere toestand van te renoveren projecten dan vooraf te bepalen was, etc. Deze meer en grotere uitvoeringsproblemen hebben geleid tot vertraging en tot meer voorbereidingskosten, die veelal worden uitbesteed. De versnelling van de uitvoering van projecten leidt eveneens tot forsere inspanningen van de voorbereiding.

10

art. 03.01

Tijdens het begrotingsonderzoek 1997 deelde de minister mee dat zij op korte termijn met de Raad van Bestuur van de NS zou overleggen over de vraag hoe een einde kan worden gemaakt aan de stelselmatige onderuitputting bij de aanleg van railinfrastructuur. In 1996 is tot nu toe een onderuitputting op dit artikel opgetreden van f 584 miljoen, waarvan f 343 miljoen Betuweroute. Wat zijn de uitkomsten van het overleg met de NS en wat zijn de gevolgen van de vertragingen op de planning van de desbetreffende projecten (kan de vertraging worden ingelopen, heeft een opgelopen vertraging uitstralingseffecten, invloed op voorgenomen intensivering dienstregeling etc.)?

Met de NS is op ambtelijk niveau reeds overleg gepleegd over de vraag hoe aan de onderuitputting bij de aanleg van railinfrastructuur een einde kan worden gemaakt. Binnenkort, en wel deze week, zal ik zelf met de Raad van Bestuur over deze problematiek spreken.

De vertragingen leiden ertoe, dat wat betreft de reizigersprojecten de projecten Amsterdam CS Spoor 16 en Amersfoort-Amersfoort aansluiting met 8 respectievelijk 12 maanden vertraging in dienst zullen worden gesteld.

Voor wat betreft het project Betuweroute is er geen vertraging in de uitvoering/oplevering; er is slechts sprake van een verschuiving in de kasplanning.

11

art. 04.03

De overdrachten in het kader van Brokx-nat kunnen worden gerealiseerd dankzij de ruimte op de Infrafondsbegroting. Is deze intensivering specifiek gedekt?

De overdrachten worden gefinancierd uit de artikelen 02.01 Aanleg rijksvaarwegen (IF) en 02.02 Onderhoud rijksvaarwegen (IF).

In latere jaren vloeit de vrijval (jaarlijkse onderhoudskosten) die door de overdrachten ontstaat terug naar bovengenoemde artikelen.

12

art. 04.05

Waarom wordt de bijstelling van de verplichtingenraming (in verband met de reeds in 1995 overeengekomen afkoop van oude kapitaallasten) nu aangebracht, en niet bij suppletoire voorjaarsnota?

De bijstelling is niet in de voorjaarsnota meegenomen, omdat er nog niet volledig overeenstemming was over de definitieve hoogte van de annuïteiten.

Ontvangsten

13

art. 03.01

Welk deel van de EU-bijdrage heeft betrekking op de HSL? Waarom was in de raming voor 1996 geen rekening gehouden met deze bijdrage?

Van de in de najaarsnota verantwoorde EU-ontvangsten ad f 13,455 mln heeft f 6,210 mln betrekking op de HSL.

In de raming voor 1996 is geen rekening gehouden met deze bijdrage, omdat de Europese Commissie dit jaar geen subsidie heeft toegekend aan de HSL-zuid.

Deze EU-bijdragen die in 1996 zijn ontvangen hebben betrekking op het jaar 1995.

14

art. 03.07

Moet de terugbetaling van te hoge voorschotten over 1995 (f 54,1 mln) eigenlijk beschouwd worden als een nagekomen onderuitputting op de voor 1995 beschikbare middelen voor aanleg van spoorinfrastructuur?

De f 54.1 mln heeft betrekking op de in april 1996 ontvangen afrekening over het medio november 1995 versterkte voorschot voor aanleg van railinfrastructuur ten behoeve van personen- en goederenvervoer.

Het saldo van genoemde afrekening (-/- f 18.8 mln) bestond uit projecten met een te hoog voorschot (totaal f 54.1 mln, geboekt op de ontvangsten) en uit projecten met een te laag voorschot (totaal f 35.5 mln, geboekt op de uitgaven).

Afrekeningen op eerder verstrekte voorschotten worden in mindering gebracht c.q. als aanvulling gegeven op het eerstvolgend te verstrekken voorschot en dus niet alsnog geboekt op een reeds afgesloten jaar.

Bovenstaande manier van administratief verwerken op ontvangsten en uitgaven is voorgeschreven door de comptabiliteitswet.