

Vergaderjaar 2004–2005

29 922

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2004 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota)

Nr. 3

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 15 december 2004

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,
Atsma

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), Ondervoorzitter, Atsma (CDA), Voorzitter, Van Gent (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD) en Van Hijum (CDA).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GL), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (CU), Aptroot (VVD), Szabó (VVD), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GL), Jager (CDA), Vergeer (SP), Ten Hoopen (CDA), 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) en Buijs (CDA).

1

*Hoeveel wordt er in 2004 besteed aan ontsnipperingsmaatregelen?
Hoeveel was geraamd te besteden hieraan in 2004?*

Voor 2004 was een programma ontsnipperende maatregelen gepland ter waarde van € 6,4 mln. Het is zeker dat € 4,5 mln. hiervan in 2004 besteed wordt. Dit zijn de eerste uitgaven voor de aanleg van een tiental relatief omvangrijke en meerjarige ontsnipperingsmaatregelen, zoals ecoducten (De Mortelen in Noord-Brabant en De Kruisberg in Limburg). Het restant van de geraamde kosten, € 1,9 mln., is bestemd voor kleinere ontsnipperende maatregelen, zoals dassentunnels en aanpassingen aan viaducten, duikers en dergelijke. Verwacht wordt dat in ieder geval een groot deel van dit bedrag ook nog dit jaar besteed wordt. Het is echter mogelijk dat een deel van de betalingen doorgeschoven moet worden naar begin 2005.

2

Kan een nadere toelichting worden gegeven op het overschot van 35 mln. door de vertraging bij het Fileplan ZSM II? Wat zijn de gevolgen voor het totale investeringsprogramma ZSM I en ZSM II in de tijd?

De onderuitputting van € 35 mln. wordt voornamelijk veroorzaakt door de luchtproblematiek alsmede doordat de Raad van State meer tijd nodig heeft om tot een oordeel op bezwaarschriften te komen. De onderuitputting heeft voornamelijk geen invloed op de afgesproken mijlpalen. Inmiddels heeft de Raad van State uitspraak gedaan over de bezwaren op het Weg aanpassingsbesluit A2 Den Bosch-Eindhoven. Over de consequenties van deze uitspraak heb ik u met mijn brief van 29 oktober 2004 «Consequenties uitspraak Raad van State inzake A2/A58 Vught- Ekkersweijer» (Kenmerk DGP/WV/U.04.03373) uitgebreid geïnformeerd. Wat betreft de Begroting 2005 is aangekondigd dat de realisatie van de Spoedwetprojecten A1 Watergraafsmeer-Diemen, A2/A58 Vught-Ekkersweijer, A27 Everdingen-Lunetten en A28 Utrecht-Leusden-zuid in 2005 zou starten. Van vertraging in de uitvoering van Fileplan ZSM -projecten hoeft geen sprake te zijn. In de hierboven genoemde brief heb ik u geïnformeerd over het feit dat er geen mogelijkheden zijn de besluitvorming onder de spoedwet nog te versnellen en dat VenW nu de mogelijkheden onderzoekt de uitvoering te versnellen.

3

Waarom wordt de 35 mln. die niet wordt uitgegeven voor ZSM besteed?

Dit bedrag is tijdelijk ingezet voor de overige (kas)problematiek (met name het tekort op het railartikel) binnen het Infrastructuurfonds en zal via het voordelig saldo in 2005 weer terugvloeien naar aanleg rijkswegen voor ZSM.

4

Het Beheer en Onderhoudprogramma levert dit jaar een meevaller van € 25 mln. Hiervan wordt € 20 mln. aangewend t.b.v. de invulling van de taakstelling doelmatiger aanbesteden. Wat gebeurt met de overige € 5 mln.?

Dit bedrag is tijdelijk ingezet voor de overige (kas)problematiek (met name het tekort op het railartikel) binnen het Infrastructuurfonds. Bij Voorjaarsnota 2005 en de Begrotingsvoorbereiding 2006 vindt verdere besluitvorming over de aanwending plaats.

5

Wat gebeurt met de gelden die niet zijn gebruikt ten behoeve van het Fileplan ZSM als gevolg van de uitspraak van de Raad van State?

Zoals ik u ook in mijn brief van 29 oktober 2004 «Consequenties uitspraak Raad van State inzake A2/A58 Vught- Ekkersweijer» (Kenmerk DGP/WV/ U.04.03373) heb gemeld, is er geen sprake van het schrappen van projecten, zodat meerjarig het geld nodig zal blijven voor de uitvoering van het volledige ZSM-programma. Zie ook het antwoord op vraag 3.

6

Hoe moet het bedrag van € 27 mln. dat apart gezet wordt voor de vertraagde uitvoering van GIS II worden gezien in vergelijking tot de € 26 mln. die bespaard is op het artikel duurzame luchtvaart van de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat?

Op artikel 12 (Duurzame luchtvaart) in de begroting van HXII is op het onderdeel 12.01.02 Beperken geluidshinder luchtvaart in de Najaarsnota een verlaging aangebracht van per saldo € 28,002 mln. Van dit bedrag wordt € 27,552 mln. (€ 28,002 mln. -/- € 0,450 mln. GIS I) naar het Infrastructuurfonds overgeboekt. Zie ook het antwoord op vraag 15 HXII.

7

Wat is de reden geweest voor de onverwachte inzet voor de Overijsselse Vecht? Hoe groot was deze inzet?

De overdracht van de Overijsselse Vecht is een onderdeel van de Broekx-nat operatie. Hierbij is de toewijzing van het Vechtbeheer een moeilijke zaak geweest vanwege uiteenlopende belangen van partijen. De partijen hierbij zijn de provincies Overijssel en Drenthe en de waterschappen Groot Salland en Velt en Vecht. Bij de partijen leefde angst voor een gedeeld beheer van het stroomgebied en eventueel botsende belangen op het gebied van scheepvaart, afvoer en kwaliteit.

Na intensief overleg is er uiteindelijk in 2004 consensus bereikt over een constructie van toedeling waarbij een eenduidig beheer van de gehele Vecht is gewaarborgd.

Op ambtelijk niveau is op 18 oktober 2004 overeenstemming bereikt over de verdeling van de afkoopsom aan beide waterschappen, waarna de ondertekening van de overdrachtsovereenkomst kan plaatsvinden. De afkoopsom voor de overdracht is in totaal uitgekomen op € 8,6 mln.

8

Er wordt in 2004 ruim 100 mln. meer dan geraamd uitgegeven voor realisatie van regionale en lokale infrastructuur; 87% overschrijding van de raming. Hoe kan dit worden verklaard?

Het betreft hier een toename door:

- 1. De betalingen in 2004 van subsidiebijdragen van het jaar 2003 van per 1 januari 2004 gedecentraliseerde subsidieprojecten;*
- 2. Een forse toename van betalingen aan Randstadrail in verband met bereikte mijlpalen.*

Over de betalingen aan Randstadrail heb ik u geïnformeerd door middel van mijn brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van 7 december 2004 (Kenmerk FEZ/2004/1622).

9

Voor duurzaam veilig wordt maar 9,5 mln. uitgegeven terwijl het budget bij Voorjaarsnota was opgeplust naar 44,2 mln. Wordt met deze uitgave het doel wel bereikt? Zo niet, ben u van plan de doelen naar beneden bij te stellen of de budgetten weer op te schroeven?

Eind 2003 is het programma Duurzaam Veilig, op 1 project na, beëindigd. Dit laatste project, Demonstratieproject West Zeeuws Vlaanderen, loopt door tot 2007, waarvoor in 2004 ongeveer € 9,5 mln. zal worden uitgegeven.

Van de € 44 mln. bij Voorjaarsnota wordt € 9,5 mln. uitgegeven aan het demonstratieproject West Zeeuws Vlaanderen en is € 20 mln. overgeheveld naar de interim-regeling Duurzaam Veilig, die op de begroting van hoofdstuk XII staat. Het restant is doorgeschoven naar latere jaren.

10

Waarom wordt de meevaller Westerscheldetunnel besteed?

Binnen de Westerscheldetunnel is er geen sprake van een meevaller, maar van een tijdelijk overschot. In 2004 is dit overschot (€ 7,3 mln.) besteed onder andere aan het (kas)tekort op het railprogramma. Via het voordelig saldo zal in latere jaren deze € 7,3 mln. terugvloeien naar het Westerscheldetunnelartikel.

11

Is de meevaller Betuweroute in 2004 gerealiseerd? Zo ja, waar is deze te vinden?

De meevaller van € 160 mln. is reeds verwerkt in de eerste suppletore begroting over 2004 (samenhangende met de Voorjaarsnota). Wat betreft de meevaller van € 117 mln. heb ik u recent schriftelijk geïnformeerd (Kamerstukken II, 2004–2005, 22 589, nr. 239). De verwerking daarvan zal plaats vinden in de begrotingsvoorbereiding 2005.

12

Hoe rijmt u de op pagina 4 aangekondigde overschrijding van 50 mln. ten opzichte van het kasbudget 2004 met het verschil in uitgaven voor de HSL op pagina 13 van 237 mln.?

Door middel van de eerste suppletore begroting (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota) en de Miljoenennota 2005 is reeds € 22 mln. en € 43 mln. aan de begroting toegevoegd. De betreffende € 50 mln. moet dan ook vergeleken worden met de overschrijding gemeld bij Najaarsnota, te weten $237 - 22 - 43 = 172$ mln. Het verschil tussen de € 50 mln. en de € 172 mln. is te verklaren door enerzijds de toevoeging van BTW van ca. € 125 mln. en anderzijds door de bijstelling van ca. € 48 mln. zoals toegelicht onder ad 12 in het overzicht van de belangrijkste uitgaven- en ontvangstenmutaties.

13

Waarom worden de 7,5 mln. aan uitgaven Zuiderzeelijn in 2004 besteed?

De € 7,5 mln. is het budget dat is gealloceerd voor de Zuiderzeelijn voor 2004. Dit bedrag maakt deel uit van het totale budget voor de prijsvraagfase van € 20 mln. dat is verdeeld over 2004/2005/2006.

Het budget is in 2004 aangewend voor de financiering van de projectorganisatie waaronder personele kosten. Deze projectorganisatie levert in 2004 in grote lijnen de volgende producten:

- *concept-Samenwerkingsovereenkomst tussen rijk en SNN+* gereed met instemming van alle Raden en Staten in de regio en het kabinet;
- *proces voor samenwerkingsafspraken met Noordvleugel;*
- *informatiemarkten, meedenkbijeenkomsten en enquête* voor inwoners in de regio rondom project t.b.v. Programma van Eisen;
- *concept Programma van Eisen* voor de prijsvraag gereed voor de formele «commentaarronde» (zoals beschreven in Samenwerkings-

- overeenkomst), inclusief afstemming met betrokken departementen, regio SNN+ en de Noordvleugel en Stakeholdersadvies;
- *eerste concept Programma's van Eisen voor de Publieke Referentie-alternatieven* (intercity en Hanzelijn-plus) opgesteld;
 - *voorbereidende werkzaamheden voor de prijsvraag*, o.a.: marktbenadering low profile gestart en prijsvraagdocumenten voorbereid.
- Het wachten op de uitkomsten van de TCI (Dijksma) heeft gevolgen voor de planning van de activiteiten die binnen de prijsvraagfase dienen plaats te vinden.

14

Waarom worden de 2,3 mln. aan uitgaven PMR in 2004 besteed?

De organisatie voor het Project Mainportontwikkeling Rotterdam in Uitvoering (PMR-U) heeft als taak de onderlinge afstemming tussen de PMR-deelprojecten (BRG, landaanwinning en 750 ha natuur- en recreatiegebied) tot stand te brengen en monitort of de voortgang van het project en financiering volgens de afspraken verlopen. De projecttaken hebben betrekking op de voorbereiding van de financiering en de uitvoering van de deelprojecten. De projecttaken worden t.z.t. overgenomen door de uitvoeringsorganisatie, maar zolang deze niet bestaat, neemt DGG de projecttaken omwille van het kritieke tijdpad op zich. De kosten voor de projecttaken kunnen worden beschouwd als voorbereidingskosten van de uitvoeringsorganisatie. De hoogte van de projectkosten wordt mede bepaald door kosten die worden gemaakt voor het onderhandelingsproces met de regio en de opstelling van de uitwerkingsovereenkomsten. Het streven van het Rijk was om op 17 december 2004 de uitwerkingsovereenkomsten te ondertekenen. Vanwege het due diligence onderzoek is nu het streven om de uitwerkingsovereenkomsten te ondertekenen op 15 april 2005. In de begroting is een bedrag opgenomen voor aangestelde rijksonderhandelaar en voor extra capaciteit. Deze extra capaciteit is nodig om bovengenoemde activiteiten te kunnen uitvoeren. Een gedeelte van het budget is vanwege vertraging doorgeschoven naar 2005. Naast de projectkosten is dit jaar tevens gestart met de nulmeting voor de natuurcompensatie.