

Vergaderjaar 2004–2005

## 30 105 XII

### **Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2005 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)**

#### **Nr. 3**

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

Vastgesteld 17 juni 2005

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup>, 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

<sup>1</sup> 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-Bluemink (VVD) en Van Hijum (CDA).  
Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GL), Smeets (PvdA), De Ruitter (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

*Kunnen de afspraken die gemaakt zijn tussen de luchtvaartsector en het kabinet nader worden toegelicht? Welke budgettaire gevolgen hebben deze afspraken?*

De staatssecretaris heeft vorig jaar met de luchtvaartsector afspraken gemaakt over (zie ook de lijst van vragen en antwoorden met betrekking tot de Geluidsisolatie Schiphol fase 2, waarin deze afspraken zijn opgenomen; Kamerstukken II, 2004–2005, 29 750, nr. 4, bijlage 2):

- 1) De kosten die de overheid doorbelast aan de sector voor projecten die rondom de luchthaven Schiphol worden uitgevoerd.
- 2) De periode waarin de sector de kosten aan de overheid terugbetaalt. Deze periode wordt verlengd tot 2016.

Ad 1) Afgesproken is dat op de totale kostenraming van € 693,2 mln. een bedrag van € 110 mln. niet aan de sector wordt doorbelast. Dit deel van de overeenkomst wordt budgettair pas zichtbaar na de periode 2005–2009 en is dus niet opgenomen in de Voorjaarsnota over 2005.

Ad 2) Als gevolg van het verlengen van de doorbelastingsperiode heeft de staatssecretaris het parlement voorgesteld de tarieven in artikel 77 van de luchtvaartwet aan te passen, ten opzichte van het wetsvoorstel dat in december 2003 aan de Tweede Kamer is toegezonden (zie de Nota van wijziging op de Luchtvaartwet in verband met wijziging van heffingen voor de luchthaven Schiphol; Kamerstukken II, 2004–2005, 29 378, nr. 12). Het parlement heeft hiermee ingestemd en per 4 februari 2005 zijn de nieuwe tarieven van kracht geworden.

In de begroting 2005 was al gerekend met de deze vast te stellen hogere tarieven conform het aangepaste wetsvoorstel. In de Voorjaarsnota 2005 is onder 1a (ontvangstartikel 12.03) zichtbaar gemaakt met hoeveel de ontvangstenraming neerwaarts wordt bijgesteld. Deze lagere ontvangsten worden gedekt door de uitgavenramingen op de artikelen 11, 12, 19 en 20 te verminderen.

2

*Waarom hebben de afspraken met de luchtvaartsector gevolgen voor de begrotingsartikelen 19 en 21? Waarom is het budget voor GIS niet via een kasschuif naar latere jaren verschoven, maar via het Infrastructuurfonds geboekt?*

Zoals in de Memorie van Toelichting bij het wetsvoorstel is vermeld, is de verwerking van de kasritmeproblematiek in het jaar 2004 voorlopig op het Infrastructuurfonds geparkeerd. De terugboeking van deze gelden, moet om begrotingstechnische redenen via ontvangstartikel 05.01 (Bijdrage ten laste van de begroting van hoofdstuk XII) in het Infrastructuurfonds en uitgavenartikel 19 (Bijdrage aan het Infrastructuurfonds) in hoofdstuk XII lopen.

De verlaging van artikel 20 met ca. € 14,5 mln., waarop de eindejaarsmarge was geparkeerd, is een direct gevolg van de met de luchtvaartsector gemaakte afspraken (zie ook onder vraag 1).

De afspraken met de luchtvaartsector worden volledig binnen de begroting van de VenW afgewikkeld. De totale lagere ontvangsten aan bestemmingsheffing worden daartoe gedekt door lagere uitgaven. Omdat de lagere uitgaven jaarlijks niet één-op-één de lagere ontvangsten dekken, is door intertemporele compensatie via het Infrastructuurfonds een budgettair neutrale afwikkeling voor het EMU-saldo gerealiseerd.

3

*Kan inzichtelijk gemaakt worden op welke budgetten de eindejaarsmarge over 2004 is ontstaan en waarvoor deze in 2005 wordt ingezet? Waarom wordt de eindejaarsmarge niet aangewend voor uitgaven die in 2004 niet hebben plaatsgevonden maar in 2005 alsnog worden voorzien?*

Met betrekking tot de eindejaarsmarge is sprake van een saldo van overschotten en tekorten van in totaal € 56,6 mln. aan uitgaven en circa € 8,6 mln. aan lagere ontvangsten (zie ook het Jaarverslag en de slotwet van HXII, Kamerstukken II, 2004–2005, 30 100 XII, nr. 3, blz. 4 en 5). Van dit saldo kon (na correctie van onder andere overboekingen) slechts maximaal € 23,7 mln. worden toegevoegd aan de begroting voor 2005 (1% regeling). Aangezien het hier een saldering betreft is het niet mogelijk specifieke begrotingsartikelen aan te wijzen waarop deze € 23,7 mln. betrekking heeft.

De toedeling van de eindejaarsmarge is afhankelijk van de eventuele budgettaire problematiek op het moment en daarbinnen op prioriteiten, waarbij de in 2004 voorgenomen maar niet gerealiseerde uitgaven worden betrokken.

Via de Voorjaarsnota is uit de eindejaarsmarge circa € 21,5 mln. ingezet ter dekking van de afspraken over de geluidsisolatiekosten (zie ook onder vraag 1), het propyleennetwerk (artikel 1), geluidsisolatie (artikel 12) en huisvestingsproblematiek/tachograaf bij de IVW (artikel 18). De resterende circa € 2,2 mln., die nog staat geparkeerd op artikel 20, zal bij Najaarsnota worden verdeeld.

4

*Waarom wordt het budget voor Leven met water in 2005 bijna verdubbeld? Waarvoor wordt de € 2,5 mln. die extra wordt toegevoegd aangewend?*

Teneinde de kennisoverdracht binnen het programma goed te borgen is het noodzakelijk om de inhoudelijke afronding van projecten grotendeels voor 2009 te laten plaatsvinden. Het jaar 2009 wordt gebruikt voor kennisoverdracht naar externe partijen.

Op verzoek van de Stichting Leven met Water is daarom de subsidieverlening aangepast op het programma voor de periode 2005–2009. Dit resulteert in het verhogen van de beschikbare budgetten in de periode 2005 t/m 2008 en het evenredig verlagen van het beschikbare budget in 2009.

5

*Waarom worden de uitgaven voor het departement in 2005 per saldo met 3,8 mln. verhoogd?*

De aanpassing van de ramingen betreft een saldo van verhogingen en verlagingen. Het gaat hier met name om de posten:

1. Generieke informatiesystemen	+ 1,9 mln.
2. FAIS	+ 1,2 mln.
3. Overdracht Shared Services Organisatie (SSO)	+ 2,6 mln.
4. Raad voor Transportveiligheid	– 4,0 mln.
5. Diversen	+ 2,1 mln.

---

Totaal	+ 3,8 mln.
--------	------------

---

1. In de begroting voor 2004 is een taakstelling op generieke informatiesystemen voorlopig geparkeerd op Algemeen Departement. Thans vindt er een verdeling plaats naar diverse diensten (artikelen), zodat Algemeen Departement wordt verhoogd onder gelijktijdige verlaging van andere artikelen.
2. Voor de overgang van het huidige (FAIS) naar een nieuw Financieel Administratief Informatiesysteem (SAP), worden uitgaven verricht.

Deze uitgaven worden gedekt door middel van een overboeking uit andere artikelen.

3. Door RWS zijn werkzaamheden overgedragen aan de SSO. De daarbij behorende RWS budgetten zijn eveneens overgeboekt.
4. Met ingang van 1 februari 2005 is de Onderzoeksraad voor Veiligheid gestart, die is ondergebracht bij het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. De Raad voor de Transportveiligheid, die op de begroting van VenW begroot staat, is vanaf 1 februari 2005 ondergebracht bij de deze nieuwe Onderzoeksraad voor Veiligheid van BZK.
5. Deze post bestaat uit een groot aantal relatief kleine overboekingen van andere ministeries en andere artikelen (o.a. ten behoeve van Connekt, het voorlichtingsprogramma Nederland Onderweg en de adviescommissie water) binnen de begroting van hoofdstuk XII.

6

*Op welke budgetten is de eindejaarsmarge ontstaan? Indien artikelverschuiving heeft plaatsgevonden, wilt u dan een toelichting geven op deze keuze?*

Voor het antwoord op deze vraag wordt verwezen naar het antwoord op vraag 3.

7

*Waaruit bestaat de 18,374 miljoen euro aan mutaties bij verplichtingen 07 Klantgerichte personenvervoermarkt?*

De € 18,374 mln. aan mutaties bij de verplichtingen bestaan in hoofdzaak uit enerzijds verlagingen voor in 2004 aangegane verplichtingen die geraamd waren in 2005 te worden aangegaan (Contractsector «Onrendabele lijnen» € 21,2 mln.) en anderzijds uit verhogingen voor verplichtingen die in 2005 zijn of worden aangegaan maar voor later stonden gepland (NEA ten behoeve van WROOV € 3,5 mln.).

8

*Kunt u een toelichting geven op de toename van het budget voor Algemeen departement?*

Zie het antwoord op vraag 5.