

Vergaderjaar 2006–2007

30 885 A

Wijziging van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2006 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota)

Nr. 3

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 19 december 2006

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, 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 fungerend voorzitter van de commissie,
Atsma

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkema (PvdA), Atsma (CDA), fng. voorzitter, Van der Staaij (SGP), Dijsselbloem (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerken (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ouwehand (PvdD), Polderman (SP) en Vacature (D66).
Plv. leden: Depla (PvdA), Hessels (CDA), Van der Vlies (SGP), Jacobi (PvdA), Neppéus (VVD), Ten Hoopen (CDA), Van Gent (GL), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Vacature (algemeen), De Pater-van der Meer (CDA), Zijlstra (VVD), Van Beek (VVD), Crone (PvdA), Ten Broeke (VVD), Van Heugten (CDA), Smeets (PvdA), Van Gijlswijk (SP), Slob (CU), Van Leeuwen (SP), Van Haersma Buma (CDA), Van Dam (PvdA), Agema (PVV), Thieme (PvdD) en Lempens (SP).

Waarom wordt geen onderscheid gemaakt tussen enerzijds mee- en tegenvallers waarbij er geschoven wordt tussen budgetten en anderzijds kasverschuivingen, waarbij uitsluitend binnen bestaande budgetten verschoven wordt over de jaren heen? Kan voor alle mutaties alsnog dit onderscheid gemaakt worden? Kan voor alle kasverschuivingen de mutatie ook meerjarig worden gepresenteerd, zodat voor de Kamer duidelijk wordt wanneer uitgaven versneld worden gedaan, dan wel wanneer ze alsnog gedaan zullen worden?

VenW volgt bij het opstellen van haar suppletoire begrotingsvoorstel de rijksbegrotingsvoorschriften van het ministerie van Financiën. Omdat deze voorschriften een dergelijk onderscheid niet voorschrijven, is dit ook niet expliciet op deze wijze inzichtelijk gemaakt. De Verticale Toelichting in de Najaarsnota van Financiën geeft overigens wel inzicht in de meeen tegenvallers en beleidsmatige mutaties.

Ook blijkt de aard en achtergrond uit de toelichtingen zoals deze zijn opgenomen in de suppletoire begroting.

Overigens gaat het bij de in de Najaarsnota opgenomen mutaties op het Infracfonds feitelijk alleen om één generale toevoeging aan het Infracfonds voor de BTW-compensatie en daarnaast sec om kasschuiven: geraamde betalingen die eerder of later plaatsvinden dan voorzien. In de onderliggende suppletoire begroting van het fonds is nu per saldo sprake van een meevallend saldo van vertragingen en versnellingen (kasschuiven). Hierdoor is het mogelijk om enkele betalingen (versneld) te realiseren die door mij zijn toegezegd danwel gewenst zijn. Het gaat om de posten 4 (overdracht wegen), 5 (eerste deel: schuldreductie ProRail) en 12 (PMR). Daarnaast resteert er € 225 mln die vanuit 2006 naar latere jaren doorschuift. Het betreft de onderstaande posten uit de tabel die op bladzijde 4 van de suppletoire begroting van het Infrastructuurfonds (IF) is opgenomen.

Post 5 (tweede deel): de vergoeding voor exploitatie en onderhoud HSL in verband met areaaluitbreiding

Post 6 (tweede streepje): de post afdekking risico's spoorprogramma's

Post 13 en 14: Zandmaas

Post 16 en 17: HSL en BR

De Najaarsnota presenteert de uitvoeringsmutaties van het lopende jaar ten opzichte van de Vermoedelijke Uitkomsten 2006 zoals opgenomen in de Miljoenennota 2007. De meerjarige doorwerking komt aan de orde bij de Voorjaarsnota 2007/Miljoenennota 2008. In principe zullen de meeste mutaties 2006 overeenkomstig de fondsconstructie een spiegelbeeldige mutatie in 2007 en latere jaren kennen.

Kan toegelicht worden waaraan de voorgestelde ophoging met € 0,9 miljard van het verplichtingenbudget voor het hoofdwegennet besteed zal gaan worden? Kan ook aangegeven worden in een meerjarig overzicht in welke jaren dit leidt tot uitgaven en wat dit per jaar betekent voor de budgetflexibiliteit van het wegebudget?

Hoe komt het dat deze mutaties nog niet aan de Kamer zijn gemeld in de ontwerpbegroting 2007?

Vooraf wellicht goed te vermelden dat een budgettaire nota van het ministerie van Financiën gekoppeld is aan een suppletoir wetsvoorstel van het vakdepartement. Dit om een wettelijke basis te scheppen voor de aangepaste begrotingsbedragen in de wetstaat (autorisatie).

Het uitvoeringsjaar 2006 van de Miljoenennota 2007 en de Najaarsnota 2006 zijn beiden wettelijk gelinkt aan één wet, namelijk aan de tweede suppletoire begroting (Najaarsnota). Hierdoor kan het zijn dat Miljoenennotamutaties voor het uitvoeringsjaar 2006 zowel aan de orde kunnen komen bij de behandeling van de VenW begroting 2007 als bij de tweede suppletoire begroting 2006.

Er wordt voor het spoor gevraagd in te gaan op de verplichtingenverhoging (€ 888,6 mln) zoals deze in totaal is opgenomen voor het jaar 2006 in de Miljoenennota 2007 (Vermoedelijke Uitkomst 2006) en de Najaarsnota 2006.

Wat betreft het deel van de verhoging dat al in de Miljoenennota 2007 is verwerkt (€ 217,4 mln), wordt korthedshalve verwezen naar de begroting 2007 van het Infrafonds (Kamerstukken II, 2006–2007, 30 800 A, nr. 2) zoals deze met uw Kamer is besproken en vastgesteld.

De verplichtingenverhogingen 2006 voor de Najaarsnota (€ 671,8 mln) zijn in de bijlage per artikel gespecificeerd. Er is aangegeven wanneer de verhoging correspondeert met een uitgavenverhoging in 2006 (en met welke post) uit de tabel op blz. 4 én wanneer sprake is van het naar voren halen van verplichtingenruimte ten laste van latere jaren (verplichtingschuif).

Er zijn geen verplichtingenmutaties in de Najaarsnota 2006 opgenomen die leiden tot hogere kasuitgaven na 2006.

Op het Infrafonds is, naast de juridisch afdwingbare verplichtingen, tevens sprake van bestuurlijk gebonden overeenkomsten. Met de voorgestelde verplichtingschuiven uit de Najaarsnota 2006 wordt weliswaar eerder juridisch verplicht, maar blijft de budgetflexibiliteit (rekeninghoudend met de bestuurlijk gebonden afspraken) ongewijzigd.

Het nu aangeven van het effect op de budgetflexibiliteit in latere jaren is op dit moment dan ook weinig zinvol. Deze invulling van de budgetflexibiliteit wordt begin 2007 gemaakt voor de Voorjaarsnota 2007/ Begroting 2008 wanneer ook inzicht is verkregen in de uiteindelijke realisatie 2006 en in de begrotingsvoorstellen voor de komende jaren. In dat kader wordt u hier vervolgens ook over geïnformeerd.

De in de Najaarsnota 2006 opgenomen verplichtingenverschuivingen waren op het moment van het opstellen van de begroting 2007 nog niet bekend en zijn daarom nu verwerkt bij Najaarsnota 2006.

3

Wat wordt er in 2006 extra gedaan met de € 253 miljoen (€ 86 miljoen + € 167 miljoen) waarmee het artikel 13.02.01 regulier onderhoud wordt verhoogd in 2006? Waarom was deze budgetverhoging niet voorzien en opgenomen in de oorspronkelijke begroting 2006?

De volledige opbouw is als volgt:

Miljoenennota 2007:	Bedrag
Overboeking naar BDU (HXII) tbv decentralisatie spoorlijnen	- 3 561
OV-Monitor	5 200
Loon en prijsbijstelling 2006	4 195
Betuweroute: onderhoud BR	- 19 000
Vrijval HSL t.b.v. vergoeding en exploitatie areaaluitbreiding	29 000
Kasschuif met 13.03.01 realisatie personenvervoer	22 000
Versnelling middelen voor Beheer en Instandhouding i.v.m. aansluiting op financiële behoefte ProRail	48 000
Totaal Miljoenennota 2007	85 834

Miljoenennota 2007:	Bedrag
Najaarsnota 2006: Leenfaciliteit á fonds perdu	75 000
Security (FES)	3 483
Een deel van de vergoeding voor exploitatie en onderhoud HSL i.v.m. areaal- uitbreiding is verschoven naar latere jaren	- 28 000
Overboeking naar BZK t.b.v. C 2000	- 2 270
Toevoeging BTW	119 349
Totaal Najaarsnota 2006	167 562
Totaal	253 396

Bovenstaande mutaties waren ten tijde van de opstelling van de begroting 2006 (begin 2005) nog niet bekend.

4

Wat wordt er in 2006 extra gedaan met de € 252 miljoen (€ 156 miljoen + € 96 miljoen) waarmee het artikel 13.02.02 grote onderhoudsprojecten wordt verhoogd in 2006? Waarom was deze budgetverhoging niet voorzien en opgenomen in de oorspronkelijke begroting 2006?

Er zijn in 2006 geen extra activiteiten uitgevoerd. Het gaat om technische overboekingen. De middelen voor het Herstelplan (€ 143 mln) waren al in de begroting opgenomen onder art. 13.03.01 Realisatie personenvervoer, in afwachting van de resultaten van de Midterm review. Daarna heeft overboeking naar artikel 13.02.02 Grote onderhoudsprojecten plaatsgevonden.

Daarnaast is ruim € 95 mln toegevoegd vanuit de algemene middelen compensatie van BTW die aan ProRail moet worden vergoed. Verder is de prijscompensatie 2006 en de teruggave van kapitaalbelasting ontvangen. Bij het opstellen van de oorspronkelijke begroting 2006 (begin 2005) waren de mutaties voor BTW, prijsbijstelling en kapitaalbelasting nog niet bekend.

De volledige opbouw van de € 252 mln is als volgt:

Miljoenennota 2007:	Bedrag
Overboeking 2e fase Herstelplan (Aanleg)	143 000
Van VWS: Valys	10 000
Prijsbijstelling 2006	2 700
Totaal Miljoenennota 2007	1 155 700
Najaarsnota 2006:	
Terugontvangen Kapitaalbelasting van Financiën	1 100
Toevoeging BTW	95 479
Totaal Najaarsnota 2006	96 579
Totaal Miljoenennota 2007 én Najaarsnota 2006	252 279

5

Waarom geeft de Memorie van Toelichting geen informatie over grote wijzigingen in de verplichtingen?

VenW volgt de rijksbegrotingsvoorschriften van het ministerie van Financiën. Hierbij wordt alleen de uitsplitsing (in tabelvorm) gevraagd voor de uitgaven en ontvangsten en niet separaat voor de verplichtingen.

Bij de productartikelen is wel zichtbaar wat het effect van de uitgavenmutaties is op de verplichtingenraming. Afwijkingen in de verplichtingenraming worden op het IF in de regel veroorzaakt doordat het moment van aangaan van een verplichting eerder of later plaatsvindt dan vooraf geraamd danwel dat er in plaats van een jaarlijks voorziene vastlegging

wordt gekozen voor een meerjarige vastlegging. Diverse projecten zijn bijvoorbeeld dit jaar in uitvoering gegaan; de benodigde verplichtingen ten behoeve van (meerjarige) uitvoeringscontracten zijn derhalve naar voren geschoven.

Indien er een nieuwe beleidsmatig relevante verplichting in het uitvoeringsjaar wordt geraamd en deze niet bij de uitgavenmutaties zichtbaar is, bijvoorbeeld omdat de uitgave in een later jaar plaatsvindt, wordt dit uiteraard wel separaat aan de Kamer voorgelegd. In het suppletoire wetsvoorstel IF is dit niet het geval.

6

Kan worden aangegeven wat de reden(en) is (zijn) voor het achterblijven van verzoeken tot uitkering van verscheidene subsidies aan waterschappen en provincies, ten behoeve van het Deltaplan Grote Rivieren en het Hoogwaterbeschermingsprogramma? Blijven de budgetten geoormerkt voor deze projecten? Kan tevens worden aangegeven wat de gevolgen van het achterblijven zijn voor het halen van de normen voor waterafvoer en waterveiligheid? Worden deze later dan beoogd bereikt?

Het achterblijven van verzoeken tot uitkering van verscheidene subsidies wordt met name veroorzaakt door vertraging in de voorbereiding en uitvoering van de projecten bij de waterschappen en provincies zelf. De budgetten blijven geoormerkt voor deze projecten en zijn bestemd voor het herstel van de waterkeringen zodat ze weer voldoen aan de normen uit de Wet op de waterkering. Het gevolg van de vertraging is dat deze projecten later worden gerealiseerd dan oorspronkelijk beoogd.

7

Wat is de oorzaak van de vertraging in de midtermreview Nader Uitwerking voor het Rivierengebied (NURG)?

De uitgaven aan de uitvoering van NURG-projecten blijven achter op de planning. Oorzaken daarvan zijn onder meer: procedures die zowel in de planvormingsfase als de uitvoeringsfase meer tijd vragen en de problematiek van het verwerken van verontreinigde uiterwaardgrond. Dit is gesignaleerd in de voorbereiding op de Mid Term Review van de samenwerkingsafpraak tussen LNV en V&W over veiligheid en natte natuur. U zult voor de zomer van 2007 over de stand van zaken met betrekking tot deze samenwerkingsafpraak worden geïnformeerd.

8

Hoe corresponderen de cijfers van de belangrijkste suppletoire mutaties 2006 in paragraaf 2.1 onder de punten 6 en 7 (spoor personenvervoer, spoor goederenvervoer) met de budgettaire gevolgen voor beleid in paragraaf 2.2 onder productartikel 13? (In paragraaf 2.1 wordt namelijk gesproken over – 137,8 en – 24,3 mln terwijl in paragraaf 2.2 wordt gesproken over – 77,5 en – 15,2 miljoen)

De cijfers corresponderen inhoudelijk met elkaar. Het enige is dat in de cijfers in paragraaf 2.2 ook de generale toevoeging van de BTW aan de onderdelen van artikel 13 is verwerkt.

Deze BTW-toevoeging is toegelicht onder punt van paragraaf 2.1

9

Waarom zijn in 2006 niet de meest urgente problemen alvast aangepakt met de € 50 miljoen die de Kamer middels het amendement Snijder-Hazelhoff voor hoogwaterbescherming had uitgetrokken? Waarom is niet

al in de begroting 2007 aan de Kamer gemeld dat dit bedrag niet in 2006 benut is?

Het bedrag € 50 mln is toegevoegd aan de begroting van 2006, maar kon niet uitgegeven worden vóórdat de besluitvorming over de resultaten van de tweede toetsing en de financiering van de prioritaire projecten rond was. Die resultaten zijn in september 2006 naar de Tweede Kamer gezonden. De uitvoering is inmiddels ter hand genomen. In 2006 ben ik naar verwachting in staat om ruim € 10 mln uit te geven. In 2007 verwacht ik € 25 mln te kunnen uitgeven. Het restant wordt in daaropvolgende jaren ingezet.

10

Waarom wordt ProRail voor € 75 miljoen a fonds perdu gefinancierd? Is het doelmatiger om ProRail a fonds perdu te financieren dan om te laten lenen? Zo ja, waarom werd dat in het verleden dan niet gedaan en heeft ProRail een leenfaciliteit?

Zo nee, waarom wordt dat in 2006 wel gedaan?

Is hier sprake van een beleidsverandering?

Kan een overzicht gegeven worden van de leningen die ProRail nog heeft en de kosten die daarmee samenhangen? Wordt er naast de nu voorgestelde € 35 miljoen nog meer schuldreductie van ProRail voorzien?

De € 75 mln a fonds perdu financiering komt in de plaats van de mogelijkheid voor ProRail om € 75 mln te lenen (bij het ministerie van Financiën) waarbij de rentekosten voor rekening van het Rijk komen. Er is daarbij geen sprake van nieuw beleid.

In het verleden had ProRail elk jaar de mogelijkheid om de zogenaamde kleine projecten te financieren met vreemd vermogen (maximaal € 75 mln per jaar). Dat leidde tot een groeiend vreemd vermogen en jaarlijkse toenemende rentelasten voor de Staat. Daarom is besloten deze zogenaamde leenfaciliteit vanaf 2007 stop te zetten en te vervangen door jaarlijkse a fonds perdu financiering. Het jaar 2006 zou het laatste jaar zijn waarin gebruik kon worden gemaakt van de leenfaciliteit. Nu is echter op doelmatigheidsgronden besloten al in 2006 over te gaan op a fonds perdu financiering.

Ook in 2005 is een deel van schuld van ProRail voor een bedrag van € 100 mln. afgelost. Het zou niet logisch zijn enerzijds de schuld af te lossen en anderzijds deze weer te laten toenemen. Dit jaar stond nog € 25 mln gepland. Mede op verzoek van Financiën is deze opgehoogd met € 34,8 mln waardoor een bij Financiën uitstaande lening geheel kan worden afgelost. In de begroting zijn voor komende jaren geen verdere schuldreducties opgenomen.

Overzicht leningen ProRail per 31 december 2005

Geldgever	Eind	Hoofdsom	Restschuld	Rente	Bedrag
Financiën-VenW	01-02-11	95 000 000	95 000 000	5,0000%	4 750 000
Financiën-VenW	01-05-11	92 000 000	92 000 000	5,1800%	4 765 600
Financiën-VenW	01-08-11	92 000 000	92 000 000	5,1000%	4 692 000
Financiën-VenW	01-12-11	204 000 000	204 000 000	4,7500%	9 690 000
Financiën-VenW	15-02-12	94 000 000	94 000 000	5,0800%	4 775 200
Financiën-VenW ²	01-06-12	97 000 000	31 709 407	5,3100%	1 683 769
Financiën-VenW	01-08-12	114 000 000	114 000 000	4,8600%	5 540 400
Financiën-VenW	15-11-12	18 000 000	18 000 000	4,5700%	822 600
Financiën-VenW		806 000 000	740 709 407	5,0%	36 719 569

Geldgever	Eind	Hoofdsom	Restschuld	Rente	Bedrag
Financiën	03-05-12	522 383 982	522 383 982	5,2900%	27 634 113
Financiën	27-07-09	166 000 000	166 000 000	3,4800%	5 776 800
Financiën	29-12-10	202 000 000	202 000 000	3,7000%	7 474 000
Financiën	15-03-07	31 000 000	31 000 000	3,3500%	1 038 500
Financiën	08-09-07	91 000 000	91 000 000	3,3500%	3 048 500
Financiën	28-12-20	75 000 000	75 000 000	3,3500%	2 512 500
Financiën		1 087 383 982	1 087 383.982	4,4%	47 484 413

Geldgever	Eind	Hoofdsom	Restschuld	Rente	Bedrag
Nat. Ned.	03-12-27	72 604 834	72 604 834	6,4000%	4 646 709
ABN-AMRO	03-12-12	31 764 615	31 764 615	5,9800%	1 899 524
ABN-AMRO	22-12-08	100 285 428	100 285 428	4,4200%	4 432 616
ABN-AMRO	10-09-11	35 000 000	35 000 000	4,8400%	1 694 000
Deutsche H.B. ¹	27-10-06	25 000 000	25 000 000	5,1400%	1 285 000
Marktpartijen		264 654 877	264 654 877	5,3%	13 957 849
Totaal leningen ProRail		2 158 038.859	2 092 748 266	4,7%	98 161 831

¹ Aflossing met schuldreductie (overloop 2005) € 25 mln.

² Aflossing met schuldreductie (aanvulling 2006) € 34,8 mln, rekening houdend met marktwaarde (met name de reeds vervallen rente t/m december 2006).

11

Kan ten aanzien aan van de budgetverhoging van € 194 miljoen voor wegen (12.02.01) uiteengezet worden aan welke provincies welke bedragen zijn betaald voor welke wegen? Hoe is de hoogte van deze bedragen tot stand gekomen en waar wordt precies voor betaald? Waarom waren deze bedragen niet geraamd in de begroting?

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de bedragen die gemoeid zijn met de overdracht van wegen, alsmede de opdeling van die bedragen naar provincie en naar motief.

Bedragen x € 1 000

Overdrachten	Provincie Groningen (N46)	Provincie Drenthe (N34)	Provincie Overijssel (N34)	Provincie Zeeland (M.n. N61)	Totaal
Beheer en onderhoud	47 288	47 134	8 448	39 484	142 354
Verkeersveiligheidsmaatregelen	9 600	9 766	9 333		28 699
Projecten i.k.v. Langman-afspraken		23 343			23 343
Totaal	56 888	80 243	17 781	39 484	194 396

Bij beheer en onderhoud gaat het om het gebruikelijke budget voor de eeuwigdurende afkoop van het beheer en onderhoud en om een compensatie voor het huidige achterstallige onderhoud. Voor de provincie Drenthe omvat het budget daarnaast een bijdrage voor de nog lopende afspraak uit het Langman-akkoord.

Het totale budget van € 28,7 mln voor verkeersveiligheidsmaatregelen betreft de financiering van enkele specifieke maatregelen die reeds door het Rijk gepland waren in het kader van de verkeersveiligheidsimpuls voor niet-autosnelwegen die in beheer zijn bij het rijk. Hiernaast zetten de provincies een budget in van eveneens € 28,7 mln, waarmee de kruispunten volledig ongelijkvloers worden gemaakt, de wegen worden verbreed en Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken worden aangebracht. Zo heeft de overdracht tevens belangrijke voordelen voor de weggebruiker.

Bij het vaststellen van de begroting 2006 was er nog geen zekerheid of de overdracht nog in 2006 gerealiseerd zou kunnen worden en was dus nog onbekend in welk jaar de begroting belast zou moeten worden met de overdracht. Omdat de overdracht in financiële zin budgetneutraal is (de budgetverhoging van € 194 mln op artikel 12.02.01 zal in de periode tot en met 2020 terugbetaald worden), wordt de begrotingsbelasting verwerkt nu deze zekerheid er is.

De motie Hofstra (Kamerstukken II, 2004–2005, 29 800 A, nr. 28) strekte er toe genoemde wegen in Noord-Nederland aan de provincies over te dragen. Ten aanzien van de overdrachten in Zeeland geldt dat deze vorig najaar reeds aan de Kamer is gemeld, en dat deze nu in de begroting is verwerkt.

12

Kan worden aangegeven wat de reden(en) is (zijn) voor de latere indiening of lagere declaraties van subsidieaanvragers (gemeenten en waterschappen) in het kader van de Regeling eenmalige uitkering baggerwerkzaamheden bebouwd gebied (SUBBIED)? Blijft het budget hiervoor geormerkt? Welke mogelijkheden ziet het kabinet om het gebruik van de SUBBIED-regeling door decentrale overheden te bevorderen?

Lagere declaraties zijn veelal het gevolg van lagere werkelijke uitvoeringskosten dan geraamd. Na een beschikking heeft de aanvrager 1 jaar om met de sanering te beginnen en vervolgens 4 jaar om de sanering uit te voeren. Binnen deze periode kunnen, naast lagere (totale) uitvoeringskosten, verschuivingen van de werkzaamheden plaatsvinden waardoor declaraties later of eerder worden ingediend dan oorspronkelijk was gepland. De regeling is per 31 augustus 2006 gesloten voor nieuwe aanvragen. In 2006 is aan uitvoerders gevraagd mogelijke vrijval terug te geven, zodat deze opnieuw beschikt worden. Hiermee is de benutting van de regeling optimaal.

13

In de toelichting staat dat door een verschil in inzicht tussen de provincie en de grootste drinkwaterleverancier het project zoetwatervoorziening bij de Haringvliet/De Kier niet op tijd kan starten. Waaruit bestaat dit verschil in inzicht en wat is de huidige stand van zaken?

Als gevolg van het Kierbesluit zal het westelijk deel van het Haringvliet verzilten en daarom moeten alle bestaande innamepunten van zoet water oostwaarts worden verlegd. Na overleg met diverse partijen is ervoor gekozen om een multifunctionele oplossing toe te passen, waarbij een open kanaal van het nieuwe inlaatpunt naar Goeree-Overflakkee wordt aangelegd. De uitwerking van deze multifunctionele oplossing vergde extra communicatietijd met regionale partijen en het was nodig een MER onderzoek te starten. Dit was niet voorzien in de oorspronkelijke planning. Daarnaast loopt de verwerving van gronden voor dit tracé enige vertraging op. Het nieuwe sluisbeheer volgens het Kierbesluit zal daarmee niet op 1 januari 2008 starten, maar naar huidige raming enkele maanden later.

14

Waren de bezwaren bij de grondwerving van de vier projecten Sanering waterbodems, Inrichting IJsselmeermonding en IJsselmeergebeid en Inrichting van het Veluwe randmeer, waardoor vertraging in de uitvoering is ontstaan, te voorzien? Is hier in een eerder stadium op geanticipeerd?

Niet bij alle projecten is sprake van problemen bij de grondverwerving. Bij het saneringsproject «Hollandsche IJssel» is wel sprake van vertraging

door grondaankopen doordat we te maken hebben met ca. 100 eigenaren, waarvan de grond beschikbaar moet zijn danwel er toestemming is om het werk te doen. Aangezien er geen onteigeningstitel is, moet alles via de minnelijke weg worden geregeld. Tevens moest de toestemming tot betreden voor het doen van bodemonderzoeken nog worden geregeld. Er is daarbij sprake van juridische procedures die een langere doorlooptijd vergen. Voor een groot deel was dit bekend en daarom is hier in 2006 meer capaciteit op gezet. Het effect hiervan op de vertraging heeft niet volledig tot het gewenste resultaat geleid.

De activiteiten voor het project «Inrichting IJsselmonding» worden door Staatsbosbeheer uitgevoerd. De financiële bijdrage van VenW wordt in plaats van tevoren nu pas na realisatie van het project geleverd. Bij de «Natte natuurprojecten IJsselmeergebied» is vertraging ontstaan doordat, vanwege de complexiteit, vervolgonderzoeken noodzakelijk zijn. De planning van oplevering van de projecten wijzigt hierdoor niet. De activiteiten met betrekking tot de «Integrale Inrichting Veluwe Randmeren» zijn vertraagd doordat in de loop van het proces rekening gehouden moest worden met aanvullende eisen vanuit «Natura 2000». Hierdoor worden de vergunningen later verleend. Voor deze projecten in het IJsselmeergebied was de vertraging niet voorzien.

15

Het overschot voor spoor personenvervoer bestaat voor een deel uit de post afdekking risico's spoorprogramma's. Om welk bedrag gaat dit? Betreft het hier uitgestelde projecten of risico's die niet meer afgedekt hoeven te worden?

Het gaat om de € 53 mln. zoals opgenomen onder «Afdekking risico's grote spoorprojecten» op blz. 15 van de begroting van het IF voor 2007 (Kamerstukken II, 2006–2007, 30 800 A, nr. 2). De Kamer wordt over de risico's van de spoorprogramma's periodiek geïnformeerd door middel van de voortgangsrapportages HSL/Betuweroute.

16

Welke vaarwegen vallen onder punt 10 (Realisatie hoofdvaarwegen)? Kan worden aangegeven hoe groot de vertraging is en welke mogelijkheden er zijn om tot een versnelling van de uitvoering te komen?

In onderstaand overzicht is aangegeven welke projecten in het realisatieprogramma hoofdvaarwegen kasoverloop hebben (totaal € 37,3 mln.) en of dit vertraging oplevert.

Project	Vertraging
IJsselmeer A'dam–Lemmer	geen
Walradarsystemen	ca. jaar vertraging oplevering
ZW-vaart	geen
Vaarroute Ketelmeer	geen
Lekkanaal verbr. en uitbr. ligplaatsen	ca. jaar vertraging oplevering
Ren. NZ sluizen IJmuiden	geen
Walradar NZ kanaal	geen
Maasroute fase 1. Brugverh.	geen
Maasroute fase 1. voorh. en wachtpl.	geen
2e Sluis Lith	geen
Verdiep. Westerschelde	vertraging oplevering van 2008 naar 2012

Daar waar mogelijk zijn versnellingen binnen het Realisatieprogramma Hoofdvaarwegen ingevuld met de uitvoering van het Amendement Van der Staaij/Gerkens van 30 oktober jl. (30 800 XII, nr. 34).

17

Welke vaarwegen vallen onder punt 11 (Planstudieprogramma hoofdvaarwegen)? Loopt de realisatie van deze projecten vertraging op als gevolg van de vertraagde grondaankopen? Zo ja, hoe groot bedraagt deze?

Voor het planstudieprogramma hoofdvaarwegen is een kasoverloop aangegeven van € 9,7 mln. Dit bestaat uit de volgende projecten:

- Omlegging ZWV (€ – 1 mln);
- Waal, toekomstvisie (€ – 5 mln);
- ZWV, sluizen 4 t/m 6 (€ – 3,7 mln).

Ondanks de gemelde vertraging door met name grondaankopen kunnen deze projecten binnen de in het MIT-projectenboek 2007 aangegeven uitvoeringsperiode worden uitgevoerd. Gezien de fase van planvorming waarin deze projecten zich bevinden, is er op dit moment nog geen zicht op verdere versnellingsmogelijkheden bovenop de versnellingen die worden gerealiseerd door uitvoering van het Amendement Van der Staaij/Gerkens van 30 oktober jl. (30 800 XII, nr. 34).

18

Kan nader inzicht worden gegeven in de onderuitputting op het wegenbudget (post 12.03) als gevolg van de luchtkwaliteitproblematiek?

Over de verwerking van de luchtkwaliteitproblematiek bent u geïnformeerd via de begroting IF 2007 (Kamerstukken II, 2006–2007, 30 800 A, nr. 2, blz. 16 en 109).

In de Najaarsnota zijn geen mutaties op grond van luchtkwaliteitsproblematiek opgenomen.

19

Waarom zal de € 888,58 miljoen aan extra verplichtingen op artikel 12 (Hoofdwegennet) besteed worden? Kan meerjarig in een tabel worden aangegeven in welke jaren deze verplichtingen tot uitgaven leiden voor welke bestemmingen, en wat dit per jaar betekent voor de budgetflexibiliteit op dit artikel? Kan hierbij tevens onderscheid worden gemaakt tussen de € 217,4 miljoen bij de Miljoenennota en de € 671,8 miljoen bij de Najaarsnota? In hoeverre vloeien de nieuw aangegane verplichtingen voort uit toezeggingen aan de Kamer? Waarom is de verplichtingenvergroting niet expliciet toegelicht in de ontwerpbegroting 2007? Waarom was deze mutatie nog niet aan de Kamer gemeld in de ontwerpbegroting 2007?

Voor het antwoord op deze vraag wordt verwezen naar het gestelde onder vraag 2.

Aanvullend geldt dat in het huidige voorstel geen verplichtingen zijn opgenomen die voortkomen uit toezeggingen aan de Kamer, anders dan de zaken die bij de uitgaven zijn genoemd (bijvoorbeeld bij hoofdwegen de overdracht van wegen om uitvoering te geven aan de motie van het lid Hofstra over deze wegen).

20

Waarom zal de € 2,46 miljard aan extra verplichtingen op artikel 13 (Spoorwegen) besteed worden? Graag een specificatie per post. Kan meerjarig in een tabel worden aangegeven in welke jaren deze verplichtingen tot uitgaven leiden voor welke bestemmingen, en wat dit per jaar betekent voor de budgetflexibiliteit op dit artikel? Kan hierbij tevens onderscheid worden gemaakt tussen de € 2,36 miljard bij Miljoenennota en de € 103,5 miljoen bij Najaarsnota? In hoeverre vloeien de nieuw

aangegane verplichtingen voort uit toezeggingen aan de Kamer? Waarom is de verplichtingenvergroting niet expliciet toegelicht in de ontwerp-begroting 2007?

Gevraagd wordt in te gaan op de verplichtingenverhoging ad € 2,46 miljard zoals deze in totaal is opgenomen voor het jaar 2006 in de Miljoenennota 2007 (Vermoedelijke Uitkomst 2006) en de Najaarsnota 2006. Wat betreft het deel van de verhoging dat al in de Miljoenennota 2007 is verwerkt (€ 2,36 miljard), wordt korthedshalve verwezen naar de begroting 2007 van het Infrafonds (Kamerstukken II, 2006–2007, 30 800 A, nr. 2) zoals deze met uw Kamer is besproken en vastgesteld.

De verplichtingenverhogingen 2006 voor de Najaarsnota (€ 103,5 mln) is in de bijlage gespecificeerd. Er is aangegeven wanneer de verhoging correspondeert met een uitgavenverhoging in 2006 (en met welke post) uit de tabel op blz. 4 én wanneer sprake is van het naar voren halen van verplichtingenruimte ten laste van latere jaren (verplichtingschuif).

In het huidige voorstel zijn er geen verplichtingen die voortkomen uit toezeggingen aan de Kamer, anders dan de zaken die bij de uitgaven zijn genoemd (bijvoorbeeld bij hoofdwegen de overdracht van wegen om uitvoering te geven aan de motie van het lid Hofstra over deze wegen).

Voor het antwoord op de vragen met betrekking tot de meerjarige verwerking van mutaties en de budgetflexibiliteit wordt verwezen naar het gestelde onder vraag 2.

21

Wat wordt er in 2006 extra gedaan met de 253 miljoen euro waarmee artikel 13.02.02 grote onderhoudsprojecten wordt verhoogd in 2006? Graag specificeren naar post. Waarom was deze budgetverhoging niet voorzien en opgenomen in de oorspronkelijke begroting?

Voor het antwoord op deze vraag wordt verwezen naar het gestelde onder vraag 4.

22

Waarom zal de € 108,3 miljoen aan extra verplichtingen op artikel 15 (Hoofdvaarwegennet) besteed worden? Kan meerjarig in een tabel worden aangegeven in welke jaren deze verplichtingen tot uitgaven leiden voor welke bestemmingen, en wat dit per jaar betekent voor de budgetflexibiliteit op dit artikel? Kan hierbij tevens onderscheid worden gemaakt tussen de € 88,6 miljoen bij Miljoenennota en de € 19,7 miljoen bij Najaarsnota? In hoeverre vloeien de nieuw aangegane verplichtingen voort uit toezeggingen aan de Kamer?

Gevraagd wordt in te gaan op de verplichtingenverhoging ad € 108,3 mln zoals deze in totaal is opgenomen voor het jaar 2006 in de Miljoenennota 2007 (Vermoedelijke Uitkomst 2006) en de Najaarsnota 2006.

Wat betreft het deel van de verhoging dat al in de Miljoenennota 2007 is verwerkt (€ 88,6 mln), wordt korthedshalve verwezen naar de begroting 2007 van het Infrafonds (Kamerstukken II, 2006–2007, 30 800 A, nr. 2) zoals deze met uw Kamer is besproken en vastgesteld.

De verplichtingenverhogingen 2006 voor de Najaarsnota (€ 19,7 mln) is in de bijlage gespecificeerd. Er is aangegeven wanneer de verhoging correspondeert met een uitgavenverhoging in 2006 (en met welke post) uit de tabel op blz. 4 én wanneer sprake is van het naar voren halen van verplichtingenruimte ten laste van latere jaren (verplichtingschuif).

In het huidige voorstel zijn er geen verplichtingen die voortkomen uit toezeggingen aan de Kamer, anders dan de zaken die bij de uitgaven zijn

genoemd (bijvoorbeeld bij hoofdwegen de overdracht van wegen om uitvoering te geven aan de motie van het lid Hofstra over deze wegen).

Voor het antwoord op de vragen met betrekking tot de meerjarige verwerking van mutaties en de budgetflexibiliteit wordt verwezen naar het gestelde onder vraag 2.

23

Waaraan zal de € 43,3 miljoen aan extra verplichtingen op artikel 16 (Megaprojecten niet-Verkeer en Vervoer) besteed worden? Kan meerjarig in een tabel worden aangegeven in welke jaren deze verplichtingen tot uitgaven leiden voor welke bestemmingen, en wat dit per jaar betekent voor de budgetflexibiliteit op dit artikel? Kan hierbij tevens onderscheid worden gemaakt tussen de € 12,3 miljoen bij Miljoenennota en de € 31 miljoen bij Najaarsnota? In hoeverre vloeien de nieuw aangegane verplichtingen voort uit toezeggingen aan de Kamer?

Gevraagd wordt in te gaan op de verplichtingenverhoging ad € 43,3 mln zoals deze in totaal is opgenomen voor het jaar 2006 in de Miljoenennota 2007 (Vermoedelijke Uitkomst 2006) en de Najaarsnota 2006.

Wat betreft het deel van de verhoging dat al in de Miljoenennota 2007 is verwerkt (€ 12,3 mln), wordt korthedshalve verwezen naar de begroting 2007 van het Infrafonds (Kamerstukken II, 2006–2007, 30 800 A, nr. 2) zoals deze met uw Kamer is besproken en vastgesteld.

De verplichtingenverhogingen 2006 voor de Najaarsnota (€ 31 mln) is in de bijlage gespecificeerd. Er is aangegeven wanneer de verhoging correspondeert met een uitgavenverhoging in 2006 (en met welke post) uit de tabel op blz. 4 én wanneer sprake is van het naar voren halen van verplichtingenruimte ten laste van latere jaren (verplichtingenschuif).

In het huidige voorstel zijn er geen verplichtingen die voortkomen uit toezeggingen aan de Kamer, anders dan de zaken die bij de uitgaven zijn genoemd (bijvoorbeeld bij hoofdwegen de overdracht van wegen om uitvoering te geven aan de motie van het lid Hofstra over deze wegen).

Voor het antwoord op de vragen met betrekking tot de meerjarige verwerking van mutaties en de budgetflexibiliteit wordt verwezen naar het gestelde onder vraag 2.

24

Waaraan zal de € 53,7 miljoen aan extra verplichtingen op artikel 17 (Megaprojecten Verkeer en vervoer) besteed worden? Kan meerjarig in een tabel worden aangegeven in welke jaren deze verplichtingen tot uitgaven leiden voor welke bestemmingen, en wat dit per jaar betekent voor de budgetflexibiliteit op dit artikel? Kan hierbij tevens onderscheid worden gemaakt tussen de – € 43,8 miljoen bij Miljoenennota en de + € 97,5 miljoen bij Najaarsnota? In hoeverre vloeien de nieuw aangegane verplichtingen voort uit toezeggingen aan de Kamer?

Gevraagd wordt in te gaan op de verplichtingenverhoging ad € 53,7 mln zoals deze in totaal is opgenomen voor het jaar 2006 in de Miljoenennota 2007 (Vermoedelijke Uitkomst 2006) en de Najaarsnota 2006.

Wat betreft het deel van de verhoging dat al in de Miljoenennota 2007 is verwerkt (– € 43,8 mln), wordt korthedshalve verwezen naar de begroting 2007 van het Infrafonds (Kamerstukken II, 2006–2007, 30 800 A, nr. 2) zoals deze met uw Kamer is besproken en vastgesteld.

De verplichtingenverhogingen 2006 voor de Najaarsnota (€ 97,5 mln) is in de bijlage gespecificeerd. Er is aangegeven wanneer de verhoging correspondeert met een uitgavenverhoging in 2006 (en met welke post) uit de

tabel op blz. 4 én wanneer sprake is van het naar voren halen van verplichtingenruimte ten laste van latere jaren (verplichtingschuif).

In het huidige voorstel zijn er geen verplichtingen die voortkomen uit toezeggingen aan de Kamer, anders dan de zaken die bij de uitgaven zijn genoemd (bijvoorbeeld bij hoofdwegen de overdracht van wegen om uitvoering te geven aan de motie van het lid Hofstra over deze wegen).

Voor het antwoord op de vragen met betrekking tot de meerjarige verwerking van mutaties en de budgetflexibiliteit wordt verwezen naar het gestelde onder vraag 2.

Omschr.	projecten	Post (blz. 4)	2006
Artikel 12			
<i>1. Verplichtingen toegelicht bij Kas</i>			
Overdrachten wegen	ZL en NN (N34/46)	4	194,1
Loonbijstelling	Div.	Div.	1,4
Overboeking naar VROM	IPG-projecten	Div.	- 0,3
<i>2. Alleen Verplichtingen</i>			
Verplichtingenschuiven	Rw37 Hoogeveen		0,1
	Rw2 Everdingen		15
	Rw35 Wierden-Alm.		10
	Rw7 Z-Ring Gron.		130,8
	ZSM		100
	Rw35 Zw-Almelo		110
	Rw4 Dintel/Halsteren		17
	Rw31 Zurich-Harl.		16
	Rw12 DH-Gouda		17,5
	Rw10 2e Coentunnel		60,2
Artikel 13			
<i>1. Verplichtingen toegelicht bij Kas</i>			
BTW	Div.	1	15
Leenfaciliteit		5	75
Expl./onderh. HSL		5	- 28
Vertraging	PAGE	Div.	- 3,9
	Kleine proj. Goed.vv.	Div.	- 1,2
Vergoeding Kap.belasting		Div.	1,1
Bijdrage FES	Bescherming spoor	Div.	3,5
Naar BZK	Voorfinanc. C2000		- 2,3
<i>2. Alleen Verplichtingen</i>			
Vpl.schuif 2005-2006	IP/BTW		44,3
Artikel 15			
<i>1. Verplichtingen toegelicht bij Kas</i>			
Loonbijstelling		Div.	0,5
<i>2. Alleen Verplichtingen</i>			
Verplichtingenschuif	Renovatie gemaak		
	Kreekrak	2,5	
	Baggeren NZK		9,8
	Maas en kunstwerken		5
	2e sluis Lith		1,9
Artikel 16			
<i>1. Verplichtingen toegelicht bij Kas</i>			
PMR-deelproj. 750 ha		12	31
Artikel 17			
<i>1. Verplichtingen toegelicht bij Kas</i>			
BTW	Div.	1	98,1
Vertraging	BR (communicatie)	Div.	- 0,6
	ABvM	Div.	- 5,4
	ZZL	Div.	- 6,2