

Vergaderjaar 2006–2007

## 30 885 XII

### Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2006 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota)

#### Nr. 3

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

Vastgesteld 18 december 2006

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

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Dijkema (PvdA), Atsma (CDA), fng. voorzitter, Van der Staaij (SGP), Dijkssbloem (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (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).

1

*Kan worden toegelicht waarom op artikel 36 enerzijds het uitgavenbudget in 2006 verlaagd wordt met € 26 miljoen, terwijl anderzijds het verplichtingenbudget in 2006 met bijna € 40 miljoen wordt verhoogd? In welke jaren leidt de € 40 miljoen aan extra verplichtingen in 2006 tot feitelijke uitgaven en waaraan wordt dit bedrag besteed?*

De ca. € 40 mln. aan extra verplichtingen betreft voornamelijk:

- Het project Het Nieuwe Rijden deel 3 (€ 15,5 mln. verplichting, kasuitgaven 2006 t/m 2013);
- Een overboeking uit het Fonds Economische Structuurversterking ten behoeve van roetfilters voor schone bussen (€ 12 mln. verplichting, kasuitgaven 2006 en 2007);
- Vertraging project Geluidsisolatie Schiphol fase 2, verplichtingen worden in 2006 aangegaan in plaats van 2005 (€ 29,2 mln. verplichting, kasuitgaven in 2006 en 2007);
- Vertraging project Geluidsisolatie Schiphol fase 3, verplichtingen worden na 2006 aangegaan in plaats van 2006 (-/- € 17,4 mln. verplichting, kasuitgaven in 2006 en 2007).

De € 26 mln. lagere uitgaven betreft hoofdzakelijk de vertraging bij het project Geluidsisolatie Schiphol fase 2 en fase 3. Om het meerjarig totaal geraamde uitgavenbudget voor deze projecten in stand te houden zal bij Voorjaarsnota 2007 worden voorgesteld deze gelden weer aan de betreffende projecten toe te voegen.

2

*Kan bij punt 1 (Integraal Waterbeleid) worden aangegeven waarvoor de overige ca. 1,8 miljoen euro bestemd is en wat het feitelijke doel is van de vertraagde onderzoeken?*

De vertraging bij de geplande onderzoeken bedraagt € 1,2 mln. en betreft de hieronder genoemde zaken. Het restant betreft een overboeking naar LNV en VROM (voor project monitoring stoomgebieden en ILG) en lager uitgevallen uitbestedingskosten voor een onderzoek ten behoeve van de bestuurlijke organisatie en instrumentatie van het waterbeheer.

- De leidraad rivieren geeft aanbevelingen voor het ontwerpen, aanleggen en beheren van rivierverruimende maatregelen. De vertraging is ontstaan door een verschil van mening tussen het Rijk en de marktpartij over de uitvoering van het project;
- De evaluatie van het tot stand komen van de PKB Ruimte voor de Rivier is later opgestart dan gepland. Hierdoor zal de betaling deels in 2007 gaan plaatsvinden;
- Door regionale afstemming van activiteiten ten behoeve van de verstrekking van gegevens voor de Decemhernota 2006 en de in 2008 op te leveren MKBA is vertraging ontstaan. Deze gegevens zijn nodig om de kosten en baten van de kaderrichtlijn watermaatregelen inzichtelijk te krijgen. De Decemhernota zal op tijd gereed zijn, maar een groot deel van de gemaakte kosten zal pas in 2007 worden betaald.

3

*Uit de tweede suppletoire begroting van Verkeer en Waterstaat blijkt dat bij een aantal beleidsartikelen zoals nummer 31 en 36 het uitgavenbudget in 2006 wordt verlaagd, maar dat daar bij hetzelfde beleidsartikel wel een verhoging van het verplichtingenbudget vermeld staat. Impliceert dit dat er op die beleidsartikelen in 2006 nog extra zaken in gang worden gezet, maar dat er minder wordt uitgegeven? Kunt u dit toelichten voor de artikelen 31 en 36? Waaraan worden de bedragen van respectievelijk € 5,5 mln. en € 26 mln. besteed?*

Op artikel 31 is sprake van een grotere verlaging bij de kas dan bij de verplichtingen. Dit is het gevolg van vertraging van de betaling op reeds aangegane verplichtingen die niet conform planning in 2006 maar in 2007 betaald worden. Dit heeft voornamelijk betrekking op de programma's «Leven met Water» en «Partners voor Water» en voor een kleiner deel op de aangegeven vertraagde onderzoeken bij vraag 2.

Voor het antwoord bij artikel 36 wordt verwezen naar het gestelde onder vraag 1.

4

*Waarom zijn de programma's «Leven met Water» en «Partners voor Water» vertraagd uit het integraal waterbeleid? Wat betekent dit voor de uitgaven in de komende jaren?*

Het programma Leven met Water is vertraagd vanwege de administratieve eisen die door de BSIK regeling (Besluit subsidies investeringen kennisinfrastructuur) opgelegd worden. Hierdoor is de contractverlening met de partijen vertraagd. De vertraging in 2006 heeft geen consequenties voor de totale omvang van de uitgaven.

Het programma Partners voor Water is uitbesteed aan een agentschap van EZ die dit thans samen met de stichting Netherlands Water Partnership uitvoert. Daarbij geldt een programmatische aanpak in een publiek private samenwerking. Dit uitbestedingsproces heeft de nodige doorlooptijd gevraagd om naar behoren aan te sluiten bij internationale regelgeving, waardoor de geplande uitgaven achterblijven. In 2007 wordt de meerjarenplanning hierop aangepast.

5

*Wat wordt bedoeld met «sociale problematiek» bij het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium (NLR)? Waarom moet het ministerie van Verkeer en Waterstaat daaraan bijdragen en om welk bedrag gaat het naar verwachting? Waar stemt, naar het oordeel van de minister, de Kamer precies mee in indien een «pm»-post voor het NLR wordt goedgekeurd?*

Met de sociale problematiek bij het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium (NLR) wordt de arbeidsvoorwaardelijke problematiek bedoeld bij het NLR. Middels het goedkeuren van de «pm»-post wordt ingestemd met het oplossen van deze problematiek. Inmiddels is bekend geworden dat de pensioensproblematiek ca. € 10 mln. bedraagt.

Vóór de wijziging van de Wet NLR in 2002 was sprake van «tekortfinanciering» door VenW van het NLR en voerde het NLR een administratie op kasbasis, waarin het treffen van voorzieningen niet was toegestaan. Als gevolg van het ontbreken van dergelijke voorzieningen op de balans dienen de lopende VUT-uitkeringen voor de komende jaren uit de jaarlijkse exploitatie te worden betaald. Het NLR beschikt conform de hiervoor genoemde redenen echter niet over de voor deze eenmalige inhaalslag benodigde middelen om dit exploitatie-neutraal te kunnen realiseren en richt zich tot VenW die namens de overheid penvoerder is voor het NLR.

6

*Wat moet worden verstaan onder «niet rechtmatig» uitgegeven De Boer-middelen? Waarvoor zijn/worden deze teruggevorderde gelden bestemd? Hoeveel bedroegen de De Boer-middelen in totaal? Kan een globaal overzicht van de besteding van deze middelen worden gegeven?*

In de regeling De Boer zijn voorwaarden opgenomen ten aanzien van de besteding van de verstrekte gelden. Als niet aan deze voorwaarden (niet rechtmatige besteding) is voldaan wordt tot terugvordering overgegaan.

Zie ook het antwoord bij vraag 12. De teruggevorderde middelen zijn conform de posten in de NJN binnen VenW geheralloceerd. Vanaf 1997 is voor € 431 mln aan subsidies verstrekt. De middelen zijn met name bedoeld voor het uitvoeren van kleine infrastructuur projecten in het stad- en streekvervoer. De regeling is inmiddels beëindigd.

7

*Welke uitspraak van de EU wordt bedoeld onder punt 7 en wanneer wordt deze verwacht? Welke gevolgen kan deze uitspraak hebben voor het aanspreken van het stimuleringsfonds binnenvaart?*

Het gaat om eerder gemaakte afspraken met betrekking tot het stimuleringsfonds voor de binnenvaart. Dit fonds komt beschikbaar voor de branche wanneer zij met een gezamenlijk voorstel komen om deze financiële middelen in te zetten. De EU moet over dit voorstel vervolgens een besluit nemen.

Op dit moment kan er nog niets concreets worden vermeld over de afwikkeling van dit dossier.

8

*Hoe worden de onder punt 5 genoemde overschotten bestemd, die ontstaan als gevolg van het feit dat (conform de motie Hofstra) bewoners niet gedwongen kunnen worden hun huis c.q. woonboot te verkopen?*

Het betreft een overschot door vertraging van het project Aankoop LIB geluidsliepzones Schiphol (€ 2,1 mln.). Om het meerjarig totaal geraamde uitgavenbudget voor dit project in stand te houden zal bij Voorjaarsnota 2007 worden voorgesteld dit overschot weer toe te voegen.

9

*De extra inkomsten van het eurovignet (€ 12 miljoen) komen volgens de Memorie van Toelichting ten goede aan de algemene middelen. Waarom komen deze extra inkomsten niet ten goede aan de begroting van Verkeer en Waterstaat?*

Deze extra inkomsten komen overeenkomstig de begrotingsregels ten gunste van de algemene middelen.

10

*In de toelichting staat dat in verband met een herziening van de verhuurovereenkomsten tussen het KNMI en de RGD eenmalige afkoopkosten worden betaald ter grootte van € 4,7 mln. Waarom is deze herziening nodig en hoe noodzakelijk is deze herziening?*

De herziening is op langere termijn doelmatiger. De nu opgenomen afkoop als gevolg van de herziening leidt tot een jaarlijkse huurverlaging van € 1,5 mln voor de komende 7 jaar.

11

*In de toelichting staat dat verwacht wordt dat het budget voor de schadeclaims van regionale luchthavens niet wordt uitgeput. Waarop is die verwachting gebaseerd en wat is hiervan de oorzaak?*

De realisatie van schadeclaims is moeilijk te plannen in tijd en hoogte omdat het initiatief van indienen bij derden ligt en de hoogte afhankelijk is van uitspraken van het schadeschap. De verlaging van het budget behandeling en uitbetaling schadeclaims regionale luchthavens is een inschatting op het moment van totstandkoming Najaarsnota en is onder andere gebaseerd op de realisatie en de in behandeling zijnde schadeclaims.

12

*Inzake de post «betrouwbare netwerken en acceptabele reistijd realiseren» blijkt geld teruggevorderd door VenW aangezien deze niet rechtmatig zijn uitgegeven. Kan een toelichting gegeven worden aan welke zaken dit geld is uitgegeven en waarom dit onrechtmatig was? Komt dit geld alsnog ten goede aan het stad- en streekvervoer?*

Het betreft hier het project Doorstroming Rijnstraat. Er is geconstateerd dat het niet om een zelfstandig project gaat maar dat de bijdrage uit de EIIS-regeling (De Boer) gebruikt is om de eigen bijdrage in het Infrastructuurproject «Koningstunnel» af te dekken. Dit is in strijd met voorwaarden van de regeling De Boer. In de regeling is namelijk expliciet opgenomen dat er geen subsidie wordt verstrekt als er sprake is van een verleende subsidie op grond van Wet/Besluit Infrastructuurfonds (artikel 3–3 EIIS-regeling). De teruggevorderde middelen zijn conform de posten in de NJN binnen VenW geheralloceerd. Bij de komende begrotingsvoorbereiding zal worden bezien in hoeverre deze gelden alsnog ten gunste van het stad- en streekvervoer komen.

13

*Waaruit bestaan de extra uitgaven voor algemene strategie en beleidsontwikkeling voor het netwerk weg (€ 935 000)? Klopt het dat hiermee de begroting inclusief de stand bij de 1e suppletoire begroting wordt overschreden met ruim 40%?*

Het betreft met name uitgaven voor werkzaamheden in het kader van de uitvoering van netwerkanalyses. Dit leidt inderdaad tot hogere uitgaven op dit artikelonderdeel. Binnen het totaal van de VenW-begroting (XII) is hier echter dekking voor aangegeven (zie antwoord bij vraag 14).

14

*Waardoor worden de lagere uitgaven aan vervoer in vergelijking tot de Concessiewet verklaard (stand: circa € 13 miljoen)?*

De verlaging met € 13 mln wordt voor € 11,2 mln verklaard door de overboeking van middelen voor de gedecentraliseerde lijnen, waarbij rekening is gehouden met de systematiek van de gebruiksvergoeding en de compensatie voor de decentrale overheden.

Hiervan is € 8,8 mln reeds opgenomen en toegelicht in de Voorjaarsnota 2006 (Kamerstukken II, 2005–2006, 30 560 XII, nr. 2, blz. 4 en 5; tabel 2.1, post 4 en 5).

De actualisatie van dit beeld (€ 2,4 mln) is verwerkt bij Miljoenennota 2007/Vermoedelijke Uitkomst 2006 (Kamerstukken II, 2006–2007, 30 800 XII, nr. 2, blz. 143; post 4 en 5 uit de tabel).

De in de Najaarsnota 2006 opgenomen verlaging ad € 1,8 mln. wordt met name verklaard door de overboeking naar EZ voor de afrekening van de kosten van de vervoerkamer NMA.

15

*Wat is de reden van de verlaging van de uitgaven voor de post Vergroting strategische oriëntatie (35.04.01) met 2,3 miljoen euro?*

De oorzaak is met name dat een geplande subsidie voor de aanleg van het Propyleennetwerk is opgeschort. Dit heeft te maken met de vertraging die opgetreden is in de aanleg van het Propyleennetwerk. Naar verwachting zal de 2e aanbestedingsprocedure voor de aanleg van het netwerk in het eerste kwartaal van 2007 worden opgestart.

*Uit artikel 36 Verkeer en Waterstaat blijkt dat het verplichtingenbedrag met 39 573 000 toeneemt. Welke verplichtingen worden nog aangegaan? In welke jaren leiden deze verplichtingen tot feitelijke uitgaven?*

Voor het antwoord wordt verwezen naar het gestelde onder vraag 1.